Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Rzeczpospolita Polska

aglomeracja beskidzka

Unia Europejska Fundusz Spójności

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej

Wykonawca

LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice

Kierownik projektu: mgr inż. Marta Borgul

Kierownik projektu	**mgr inż. Marta Borgul**	
Zespół autorski ATMOTERM S.A.	**mgr inż. Oliwia Gronet**	Oliwia Gronet
	mgr Jan Romanicz	Romanicz
	mgr inż. Ireneusz Sobecki	Ireneusz Sobecki
	mgr inż. Marta Borgul	Marta Borgul
	mgr inż. Dorota Kusek	Kusek Dorota

Spis treści

1. Wykaz stosowanych skrótów 6
2. Wprowadzenie 7
2.1. Cel dokumentu 7
2.2. Podstawa prawna opracowania 7
2.3. Materiały wejściowe, metody analizy realizacji postanowień projektu planu 10
3. Informacje o zawartości oraz głównych priorytetach i celach projektu planu 11
4. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu 14
4.1. Dokumenty strategiczne na szczeblu europejskim 14
4.2. Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym 25
4.3. Dokumenty strategiczne na poziomie wojewódzkim 32
5. Diagnoza stanu istniejącego 35
5.1. Informacje ogólne o obszarze 35
5.1.1. Położenie administracyjne i geograficzne obszaru objętego opracowaniem 35
5.1.2. Demografia 36
5.1.3. Czynniki demograficzne i społeczne 38
5.1.4. Czynniki gospodarcze 44
5.1.5. Uwarunkowania wynikające z zagospodarowania przestrzennego 47
5.1.6. Transport drogowy 50
6. Charakterystyka środowiska naturalnego 65
6.1. Ochrona przyrody, w tym obiekty i obszary chronione, łącznie z obszarami natura 2000, różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta oraz korytarze ekologiczne 66
6.2. Powietrze i klimat 75
6.3. Klimat akustyczny 80
6.4. Gospodarowanie wodami, wody powierzchniowe i podziemne 85
6.5. Gospodarka wodno-ściekowa 86
6.6. Gleby i użytkowanie gruntów 87
6.7. Zasoby geologiczne 88
6.8. Gospodarka odpadami 89
6.9. Promieniowanie elektromagnetyczne 93
6.10. Poważne awarie przemysłowe (PAP) 94
7. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody 96
8. Wpływ na środowisko w przypadku odstąpienia od realizacji planu 98

9. Przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko wraz z propozycjami ich zapobiegania, ograniczania lub kompensacji przyrodniczej 100

10. Analiza i ocena wpływu ustaleń projektu planu na poszczególne komponenty środowiska 101

10.1. Matryca zbiorcza oddziaływań środowiskowych 101

10.2. Charakterystyka działań planowanych w ramach poszczególnych zadań 138

10.2.1. Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego 138

10.2.2. Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna 147

10.2.3. Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja 158

10.2.4. Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności 165

10.2.5. Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką 166

10.2.6. Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna 169

10.3. Oddziaływanie na powietrze i klimat 170

10.4. Oddziaływanie na klimat akustyczny 173

10.5. Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne 175

10.6. Oddziaływanie na ochronę przyrody, w tym obiekty i obszary chronione, łącznie z obszarami Natura 2000, różnorodność biologiczną, rośliny i zwierzęta oraz korytarze ekologiczne ... 176

10.6.1. Informacje nt. potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi i oddziaływań na zasoby przyrodnicze inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu 178

10.6.2. Informacje nt. potencjalnych kolizji z korytarzami ekologicznymi i oddziaływań inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu 180

10.7. Oddziaływanie na krajobraz 184

10.8. Oddziaływanie na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne 186

10.9. Oddziaływanie na ludzi 187

10.10. Oddziaływanie na zabytki i dobra materialne 188

11. Środki zapobiegające oraz ograniczające prawdopodobne negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i krajobraz 190

12. Propozycja rozwiązań alternatywnych do rozwiązań projektowanego planu 193

13. Przewidywane metody analizy skutków realizacji postanowień planu 199

14. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko projektu planu 202

15. Streszczenie prognozy w języku niespecjalistycznym 203

16. Spis tabel 211

17. Spis rysunków 212

18. Spis załączników 213

18.1. Załącznik nr 1. Obszary prawnie chronione o szczególnych walorach przyrodniczy 213

18.2. Załącznik nr 2. Obszary historyczne zanieczyszczenia powierzchni ziemi 215

18.3. Załącznik nr 3. Oświadczenie kierownika Prognozy oddziaływania na środowisko 216

18.4. Załącznik nr 4. Informacje nt. potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi i oddziaływań na zasoby przyrodnicze inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu 217

18.1. Załącznik nr 5. Informacje nt. potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi i korytarzami ekologicznymi i oddziaływań na zasoby przyrodnicze inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu – opracowanie graficzne 324

18.1.1. Obszary Natura 2000..... 324

18.1.2. Parki krajobrazowe..... 329

18.1.3. Obszary chronionego krajobrazu 334

18.1.4. Rezerwaty przyrody 339

18.1.5. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe 344

18.1.6. Stanowiska dokumentacyjne i użytki ekologiczne 349

18.1.7. Korytarze ekologiczne 354

1. WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

Skrót	Pełna nazwa
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
FS	Fundusz Spójności
GUS	Główny Urząd Statystyczny
GZWP	Główny Zbiornik Wód Podziemnych
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
JCWPd	jednolite części wód podziemnych
JCWP RW	jednolite części wód powierzchniowych rzecznych
JST	Jednostki samorządów terytorialnych
LZWP	Lokalny Zbiorników Wód Podziemnych
PZM	Plan Zrównoważonej Mobilności
SIP	Systemy Informacji Pasażerskiej
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TOD	Transit-oriented development
UE	Unia Europejska

2. WPROWADZENIE

2.1. CEL DOKUMENTU

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ ma na celu dokonanie oceny skutków realizacji ustaleń tego dokumentu w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, wskazanie potencjalnie uciążliwych lub korzystnych oddziaływań na środowisko oraz rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ (jeśli zostaną zidentyfikowane), a także przedstawienie ewentualnych wariantów alternatywnych.

Opracowanie swoim zakresem obejmuje obszar gmin zlokalizowanych w województwie śląskim, tj. obszar gmin instytucjonalnie zintegrowanych poprzez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka.

Podstawowymi celami opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności (PZM) są:

- zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do celów podróży i usług;
- poprawa stanu bezpieczeństwa;
- przyczynianie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
- poprawa wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów;
- pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Należy podkreślić, że Plan Mobilności Miejskiej nie jest tym samym, czym jest Plan Transportowy. Plan Mobilności Miejskiej jest dokumentem szerszym, skupiającym się nie na ruchu, lecz na ludziach, jakości ich życia, dostępności usług i obejmuje on wiele innych niż transport obszarów.

2.2. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA

Obowiązek opracowania prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej wynika z poniższych aktów prawnych:

- Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko;
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwana dalej „ustawą OOŚ").

W Prognozie dokonano oceny skutków realizacji Planu na poszczególne komponenty środowiska, przedstawiono potencjalne zagrożenia dla środowiska wynikające z realizacji działań zaplanowanych w Planie, a także wskazano rozwiązania poprawy istniejącego i planowanego sposobu prowadzenia polityki środowiskowej w regionie.

Niniejsza Prognoza została opracowana w oparciu o następujące akty prawne:

- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa;
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne;
- Dyrektywę 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory;
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych;
- Konwencję o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 r. (Konwencja Berneńska);
- Konwencję o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, sporządzona w Bonn dnia 23 czerwca 1979 r. (Konwencja Bońska);
- Konwencję Krajobrazową, sporządzoną we Florencji dnia 20 października 2000 r.;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu;
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin;
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 8 listopada 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku;
- Decyzję Wykonawczą Komisji 2016/2334 z dnia 9 grudnia 2016 r. w sprawie przyjęcia dziesiątego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny;
- Ustawę z dnia 3 lutego 1995 roku o ochronie gruntów rolnych i leśnych;

- Ustawę z dnia 31 sierpnia 1995 r. o ratyfikacji Konwencji o różnorodności biologicznej;
- Ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach;
- Ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- Ustawę z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.

Ogólny zakres Prognozy wynika z ustawy OOŚ, według której prognoza określa, analizuje i ocenia istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem, istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu, przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Prognoza przedstawia również rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienia braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazuje napotkane trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

W związku z opracowywaniem niniejszej Prognozy, przeanalizowano zadania ujęte w projekcie Planu pod kątem ich zgodności z uwarunkowaniami środowiskowymi. Oddziaływanie na środowisko, krajobraz, ludzi i zabytki tych zadań oceniano, posługując się następującymi kryteriami dotyczącymi:

- charakteru zmian (bardzo korzystne, korzystne, niekorzystne, niepożądane, bez znaczenia);
- intensywności przekształceń (nieistotne, nieznaczne, zauważalne, duże, zupełne);
- bezpośredniości oddziaływania (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane);
- okresu trwania oddziaływania (długoterminowe, średnioterminowe, krótkoterminowe);
- częstotliwości oddziaływania (stałe, okresowe, epizodyczne);
- zasięgu oddziaływania (miejscowe, lokalne, ponadlokalne, regionalne, ponadregionalne);
- trwałości przekształceń (nieodwracalne, częściowo odwracalne, odwracalne, możliwe do waloryzacji).

W projekcie Planu zamieszczono odpowiednie ustalenia, które określają warunki realizacji założeń tego dokumentu, umożliwiając uzyskanie optymalnych efektów w zakresie ochrony środowiska.

2.3. MATERIAŁY WEJŚCIOWE, METODY ANALIZY REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTU PLANU

Materiały, które zostały wykorzystane do przeprowadzenia oceny strategicznej i sporządzenia niniejszej prognozy to przede wszystkim dane dotyczące stanu środowiska, tj. opublikowane dane monitoringowe w ramach PMŚ oraz innych programów monitoringowych, dane GUS oraz pochodzące z instytucji dane dotyczące obszarów chronionych (prezentowane przez RDOŚ w Katowicach oraz GDOŚ).

Prognoza projektu Planu powstawała w kilku etapach. Następujące po sobie działania miały na celu:

- ocenę aktualnego stanu środowiska na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, określenie istniejących zagrożeń i problemów w zakresie poszczególnych obszarów interwencji;
- ocenę oddziaływań na środowisko poszczególnych zadań;
- wskazanie na przedsięwzięcia o znaczącym oddziaływaniu na środowisko, zaproponowanych do realizacji w ramach projektowanego Planu i określenie działań minimalizujących i kompensujących dla tych przedsięwzięć.

Analiza poszczególnych zadań zaplanowanych do realizacji w ramach Planu została przedstawiona w formie matrycy oddziaływań i zawiera:

- proponowane działania;
- komponent środowiska lub typ ekosystemu;
- identyfikację potencjalnych oddziaływań;
- czas trwania;
- rodzaj;
- informację o możliwym oddziaływaniu skumulowanym.

W prognozie określono, przeanalizowano i oceniono przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na poszczególne elementy środowiska zgodnie z art. 51 ust. 2 ustawy OOŚ.

3. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI ORAZ GŁÓWNYCH PRIORYTETACH I CELACH PROJEKTU PLANU

Wprowadzenie w życie zamierzeń Planu Zrównoważonej Mobilności zakłada realizację wizji pn. „Aglomeracja Beskidzka obszarem ze zintegrowanym systemem transportowym z wysokim poziomem dostępności, zapewniającym bezpieczną i zrównoważoną mobilność" poprzez realizację następujących celów horyzontalnych:

1) Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko;
2) Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo.

Realizacji celów horyzontalnych służyć będą następujące cele operacyjne:

1) Sprawny i zintegrowany system transportu publicznego;
2) Uporządkowanie sposobu zabudowy;
3) Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
4) Optymalizacja ruchu turystycznego.

Założenia wskazanych celów będą implementowane poprzez projekty ujęte w tzw. pakiety działań, pozostające w ścisłej zależności z poszczególnymi celami operacyjnymi. Poniżej przedstawiono pakiety działań, a także zależność między celami operacyjnymi i pakietami działań.

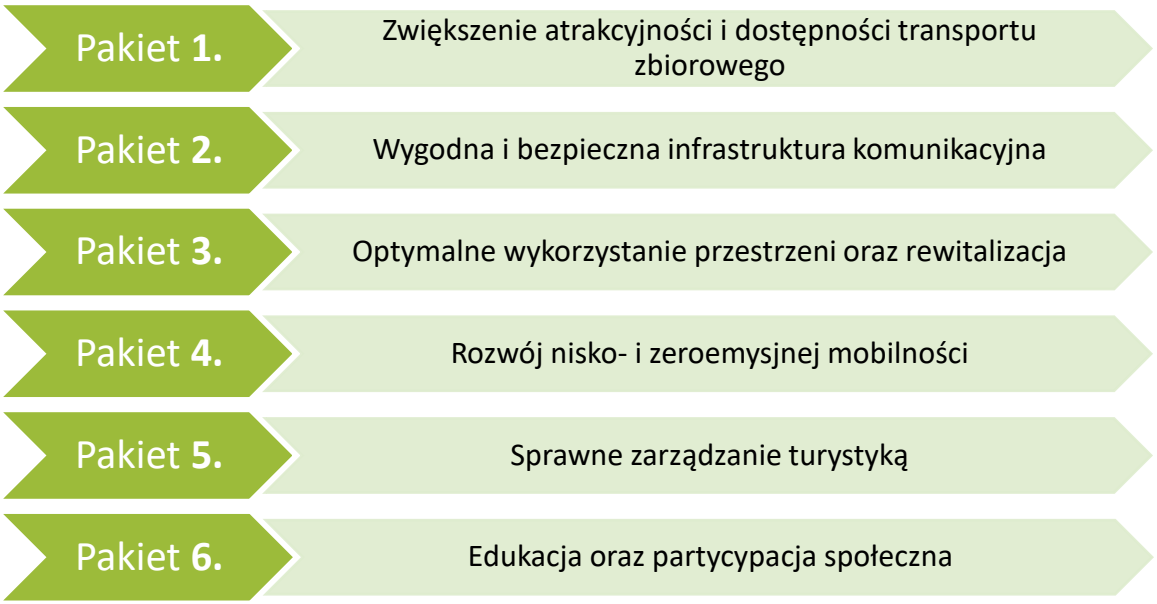


Tabela 3.1 Zależność między celami operacyjnymi i pakietami działań

	Pakiet 1 Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	Pakiet 2 Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	Pakiet 3 Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	Pakiet 4 Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności	Pakiet 5 Sprawne zarządzanie turystyką	Pakiet 6 Edukacja oraz partycypacja społeczna
Cel operacyjny 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cel operacyjny 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy		✓	✓			
Cel operacyjny 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego		✓				✓
Cel operacyjny 4: Optymalizacja ruchu turystycznego	✓				✓	

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

W ramach każdego z pakietów działań podejmowane są poszczególne działania, służące realizacji celów operacyjnych.

Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego

Lp.	Działanie
1.1.	Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.2.	Kolej aglomeracyjna – Etap I
1.3.	Współpraca
1.4.	Tabor
1.5.	Systemy Informacji Pasażerskiej
1.6.	Infrastruktura przystankowa
1.7.	Analizy i badania transportowe
1.8.	Inteligentne Systemy Transportowe

Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

Lp.	Działanie
2.1.	Węzły przesiadkowe
2.2.	Komunikacja rowerowa
2.3.	Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Lp.	Działanie
3.1.	Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.2.	Planowanie przestrzennego zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.3.	Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.4.	Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

Lp.	Działanie
4.1.	Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.2.	Ekologiczna motoryzacja indywidualna

Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką

Lp.	Działanie
5.1.	Parkingi buforowe
5.2.	Systemy naprowadzające
5.3.	Wyposażenie taboru
5.4.	Specjalna oferta przewozowa

Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna

Lp.	Działanie
6.1.	Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.2.	Promocja zrównoważonej mobilności
6.3.	Dobre praktyki i działania pilotażowe

4. CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU

W rozdziale przeanalizowano dokumenty strategiczne na różnych szczeblach pod kątem zapisów, ustaleń i kierunków działań zgodnych z polityką zrównoważonej mobilności. Jest to istotny element planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Dokumenty nadrzędne, o charakterze europejskim i krajowym, wpływają na kształt dokumentów regionalnych czy lokalnych. Mają wpływ na prowadzoną tam politykę. Ocena zapisów w tych dokumentach pozwala na identyfikację szans lub potencjalnych zagrożeń dla wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+. Wykonanie przeglądu pozwoliło także na koordynację przyjętej strategii. Umożliwiło wskazanie działań, które nie zostały zrealizowane oraz efektów, które nie zostały osiągnięte, co w połączeniu z analizą przyczyn takiego stanu rzeczy lub schematem sposobu badania tych przyczyn stanowi istotne narzędzie badawcze.

4.1. DOKUMENTY STRATEGICZNE NA SZCZEBLU EUROPEJSKIM

Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności

W Zielonej Księdze „Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności" opublikowanej w 1992 r. Komisja Europejska zwróciła m.in. uwagę na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji spalin i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej.

Rozwój elektrycznego transportu jest w pełni zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Zielona Księga realizując swoje zapisy przyczynia się do rozwoju gospodarczego Wspólnoty oraz do rozwoju ekonomicznego, społecznego, a także umożliwia ograniczenie negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko naturalne.

Biorąc powyższe pod uwagę szczególnie ważne dla Aglomeracji Beskidzkiej jest rozwijanie niskoemisyjnego/zeroemisyjnego transportu publicznego, co będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego taboru i poprzez modernizację infrastruktury transportowej. Wiąże się to również z tworzeniem obiektów typu centrum przesiadkowe.

Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu

W ciągu ostatnich lat znacznie zmienił się kontekst, w jakim prowadzone są działania na rzecz mobilności w Europie. W rozszerzonej Unii mobilność zgodnie z dokumentem powinna być rozpatrywana w skali kontynentu. Globalizacja uległa intensyfikacji, powodując, że skuteczność i niezawodność środków transportu stały się podstawowymi elementami konkurencyjności poszczególnych regionów. Ponadto stale pojawiają się wyzwania takie jak: wysokie ceny ropy naftowej, problem emisji CO2 i ocieplenie klimatu.

Polityka zrównoważonego transportu UE zmierza do tego, aby nasze systemy transportowe spełniały ekonomiczne, społeczne i środowiskowe potrzeby społeczeństwa. Efektywne systemy

transportu są niezbędne dla dobrobytu Europy, gdyż mają znaczący wpływ na wzrost gospodarczy, rozwój społeczny oraz środowisko. W dokumencie przedstawiono następujące cele:

- Zapewnienie wysokiego poziomu mobilności ludziom i przedsiębiorstwom w całej Unii. Dostępność rozwiązań transportowych przystępnych cenowo i o wysokiej jakości przyczyniające się żywotnie do realizacji swobodnego przepływu ludności, towarów i usług, do poprawy spójności społecznej i ekonomicznej oraz do zapewnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu;
- Ochrona środowiska poprzez zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, promowanie minimalnej normy pracy dla sektora oraz ochrona pasażerów i obywateli;
- Wprowadzenie innowacji służącej realizacji pierwszych dwóch celów, tj. mobilności i ochrony środowiska, przez zwiększanie efektywności i poziomu zrównoważenia szybko rozwijającego się sektora transportowego;
- Sprzyjanie międzynarodowym kontaktom, promując politykę Unii na rzecz wzmocnienia zrównoważonej mobilności, ochrony i innowacji przez uczestnictwo w międzynarodowych organizacjach.

Dokument jest w pełni zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, niewątpliwie wpływa na osiągnięcie korzyści w zakresie gospodarczym i infrastrukturalnym, ale również przyczynia się do osiągnięcia pozytywnych aspektów środowiskowych, w tym ograniczenia negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko naturalne.

Zgodnie z dokumentem szczególnie ważne dla całej Aglomeracji Beskidzkiej jest zapewnienie ciągłości i wysokiej mobilności społeczeństwu przy jednoczesnym zapewnieniu korzyści ekologicznych i wprowadzanie innowacji. To wszystko jest możliwe dzięki działaniom zmierzającym w kierunku zeroemisyjnego transportu publicznego, na przykład modernizując infrastrukturę transportową.

Europejska Polityka Transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji

Punktem wyjścia do opracowania i opublikowania „Europejskiej polityki transportowej 2010 r.: czas na podjęcie decyzji" była „Strategia Unii Europejskiej na rzecz Zrównoważonego Rozwoju", będąca rezultatem szczytu Rady Europejskiej w Goteborgu. Wówczas właśnie uznano sektor transportu za główny czynnik stanowiący realne zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju państw członkowskich Wspólnoty. Jako kluczowe cele służące równoważeniu funkcjonującego systemu transportowego powyższy dokument określał:

- Zahamowanie wyraźnego trendu zwiększonego zapotrzebowania na transport, generowanego przez wzrost gospodarczy;
- Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego, wodnego śródlądowego oraz publicznego transportu pasażerskiego w stosunku do transportu drogowego;
- Poprawę dostępności komunikacyjnej na obszarach wiejskich;
- Eliminację problemu przeciążenia transportowego na terenach wysoko zurbanizowanych;
- Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i pozostałych zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery przez sektor transportowy oraz minimalizacja ich negatywnego wpływu na zdrowie ludzi i stan środowiska naturalnego.

Dokument przede wszystkim wytyczył nowy kierunek polityki transportowej Wspólnoty, owocując jednocześnie licznymi dokumentami programowymi oraz aktami wykonawczymi przyjętymi przez państwa członkowskie. Tym samym należy stwierdzić, że dokument jest w pełni zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, poza rozwojem gospodarczym zakłada również rozwój społeczny Wspólnoty, a także przyczynia się do ograniczenia negatywnego oddziaływania ludzkości na środowisko naturalne.

Z punktu widzenia Europejskiej Polityki Transportowej niezmiernie istotne dla Aglomeracji Beskidzkiej jest podejmowanie działań w kierunku poprawy dostępności komunikacyjnej na obszarach wiejskich, a także działań umożliwiających zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego oraz publicznego transportu pasażerskiego w taki sposób, aby społeczeństwo odchodziło od transportu samochodowego. Takie działania niewątpliwie pozwolą na osiągnięcie pozytywnych skutków dla środowiska poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i pozostałych zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery przez sektor transportowy. Ma to również przełożenie na skutki społeczne, gdyż społeczeństwo dzięki takim działaniom będzie zdrowsze.

Strategia Europa 2020

Strategia Europa 2020 jest to zmodyfikowany dokument strategii lizbońskiej obowiązującej w latach 2000-2010. Została przyjęta i zatwierdzona przez Radę Europejską dnia 17 czerwca 2010 roku. Jej głównym celem jest zapewnienie krajom Unii Europejskiej jak najlepszych warunków w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju oraz długotrwałego wzrostu gospodarczego. Ma się ona przejawiać w budowie gospodarki opartej na wiedzy, gospodarowaniu zasobami oraz promowaniu technologii przyjaznych dla środowiska. Strategia Europa 2020 opiera się na:

- Inteligentnym wzroście – oznaczającym rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach, zwiększenie potencjału gospodarki cyfrowej w drodze większych nakładów na badania i rozwój oraz rozwój i podnoszenie jakości edukacji;
- Wzroście zrównoważonym – działania zorientowane na wzrost konkurencyjności oraz poprawę efektywności wykorzystania zasobów w procesach produkcji, przejście na nowoczesne technologie eksploatacji zasobów środowiska naturalnego oraz tworzenie nowych miejsc pracy: celem UE jest osiągnięcie pozycji lidera w dziedzinie technologii środowiskowych i ochrony środowiska naturalnego;
- Wzroście sprzyjającym włączeniu społecznemu – w drodze zwiększenia aktywności zawodowej, podnoszenia kwalifikacji oraz walki z ubóstwem, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Zgodnie z wcześniejszymi założeniami, przy wytaczaniu celów Strategii Europa 2020, postawiono na cele realistyczne, tożsame z wartościami europejskimi oraz priorytetami rozwoju Unii Europejskiej. W przeciwieństwie do strategii lizbońskiej, strategia nie ma ściśle określonego celu nadrzędnego, który w przypadku tej pierwszej strategii, ostatecznie nie został osiągnięty. Komisja Europejska, w celu określenia priorytetów strategii, wyznaczyła w 2010 roku następujące cele:

- Wskaźnik zatrudnienia osób w wieku 20-64 lat powinien wynosić 75%;
- Na inwestycję w badania i rozwój należy przeznaczyć 3% PKB Unii;
- Należy osiągnąć cele „20/20/20” w zakresie klimatu i energii (w tym ograniczenie emisji dwutlenku węgla nawet o 30%, jeśli pozwolą na to warunki);

- Liczbę osób przedwcześnie kończących naukę szkolną należy ograniczyć do 10%, a co najmniej 40% osób z młodego pokolenia powinno zdobywać wyższe wykształcenie;
- Liczbę osób zagrożonych ubóstwem należy zmniejszyć o 20 mln.

W dokumencie określono również flagowe inicjatywy Strategii Europa 2020, w ich skład wchodzi siedem projektów przewodnich wyznaczonych przez Komisję Europejską:

- Mobilna młodzież – poprawa jakości i atrakcyjności europejskiego szkolnictwa wyższego na arenie międzynarodowej poprzez wspieranie mobilności studentów i młodych specjalistów;
- Unia innowacji – wykorzystanie działalności badawczo-rozwojowej i innowacji do rozwiązywania największych problemów (związanych m.in. ze zmianami klimatu, energią, ale także starzeniem się społeczeństwa) oraz likwidacja przepaści między światem nauki, a rynkiem;
- Europejska agenda cyfrowa – osiągnięcie trwałych korzyści gospodarczych i społecznych z jednolitego rynku cyfrowego opartego na bardzo szybkim Internecie;
- Europa efektywnie korzystająca z zasobów – działania na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów oraz transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, w większym stopniu wykorzystującej potencjał, jaki dają odnawialne źródła energii;
- Polityka przemysłowa w erze globalizacji – zwiększenie konkurencyjności unijnego sektora przemysłu w warunkach pokryzysowych, wsparcie przedsiębiorczości i rozwój nowych umiejętności;
- Program na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia – stworzenie warunków do unowocześnienia rynków pracy w celu zwiększenia poziomu zatrudnienia;
- Europejski program walki z ubóstwem – zapewnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez pomoc osobom biednym i wykluczonym społecznie oraz umożliwienie im aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym.

Dokument ten skupia się przede wszystkim na założeniach zrównoważonego rozwoju, dlatego jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Cele Strategii opierają się na rozwoju krajów członkowskich pod kątem gospodarczym, ekonomicznym społeczny, ale także środowiskowym (m.in. poprzez ograniczenie negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko naturalne – np. poprzez nisko i zero-emisyjny transport).

Zgodnie z Strategią Europa 2020 dla Aglomeracji Beskidzkiej niezmiernie istotne jest działanie w kierunku inteligentnego i zrównoważonego rozwoju przy jednoczesnym wzroście sprzyjającym włączeniu społecznemu. W dokumencie przedstawia się kierunki działań w zakresie mobilności, takie jak podejmowanie inwestycji w zakresie niskoemisyjnego transportu poprzez zakup odpowiedniego taboru, modernizowanie infrastruktury, co pozwoli osiągnąć inne cele z powyższego dokumentu, takie jak redukcja emisji szkodliwych substancji do atmosfery, a także ograniczenie udziału transportu samochodowego na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Istotne jest również dążenie do odpowiedniego wykorzystania zasobów oraz transformacji w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, przy wykorzystaniu OZE.

Zrównoważona Europa 2030

Rada przyjęła konkluzje o wdrażaniu przez UE oenzetowskiej agendy na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i jej 17 celów zrównoważonego rozwoju (dzień przyjęcia 9 kwietnia 2019 r). Główne cele to eliminacja ubóstwa i zapewnienie obecnym i przyszłym pokoleniom życia w pokoju, zdrowiu i bezpieczeństwie. Rada podkreśliła, że aby zrealizować wizję i cele agendy 2030, należy przyspieszyć działania zarówno w UE, jak i w innych częściach świata.

Cele dokumentu są powiązane z celami zrównoważonego rozwoju i służą zachowaniu równowagi między trzema wymiarami zrównoważonego rozwoju: gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Są to konkretne cele na następnych 15 lat, które dotyczą między innymi:

- Godności ludzkiej;
- Stabilności regionalnej i globalnej;
- Zdrowej planety;
- Sprawiedliwego i odpornego społeczeństwa;
- Dobrze prosperujących gospodarek;
- Poniżej wskazano działania mające zapewnić Europie zrównoważoną przyszłość:
- Włączenie celów zrównoważonego rozwoju w ramy europejskiej polityki oraz bieżące priorytety Komisji oraz zapoczątkowanie okresu refleksji nad dalszym rozwojem długoterminowej wizji i ukierunkowaniem polityki sektorowych po roku 2020;
- Wykorzystanie dostępnych instrumentów, w tym narzędzi lepszego stanowienia prawa, aby zapewnić, że obowiązujące obecnie i nowe strategie polityczne uwzględnią trzy filary zrównoważonego rozwoju: społeczny, środowiskowy i gospodarczy;
- W celu stworzenia dynamicznej przestrzeni umożliwiającej współpracę różnych zainteresowanych stron ze sfery publicznej i prywatnej Komisja uruchomi platformę dla wielu zainteresowanych podmiotów, która będzie służyć działaniom następczym oraz wymianie najlepszych praktyk w zakresie realizacji celów zrównoważonego rozwoju w poszczególnych sektorach;
- Regularne składanie sprawozdań z postępów UE w realizacji programu działań na rzecz zrównoważonego rozwoju do roku 2030.

Wszelkie treści związane z „Zrównoważoną Europą 2030" pozwalają na stwierdzenie, że zachowana została zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju, poprzez rozwój społeczny, gospodarczy, a także ekonomiczny i środowiskowy, m.in. poprzez ograniczenie negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko naturalne

Dokument „Zrównoważona Europa 2030" ukierunkowana jest przede wszystkim na zrównoważony rozwój poprzez m.in. ramy prawne. Aby wdrożyć takowy rozwój uwzględniając czynniki środowiskowe, społeczne oraz gospodarcze i ekonomiczne należy podjąć szereg działań, z perspektywy niniejszego dokumentu zwraca się uwagę na inwestycje transportowe takie jak: zapewnienie nowoczesnego taboru do obsługi podróży mieszkańców, a także udoskonalanie posiadanej infrastruktury transportowej na terenie Aglomeracji Beskidzkiej.

W kierunku nowej kultury mobilności w mieście – Zielona Księga[1]

W Unii Europejskiej ponad 60% populacji mieszka na obszarach miejskich. Nieco poniżej 85% produktu krajowego brutto UE powstaje na obszarach miejskich. Miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki. Przyciągają inwestycje i tworzą miejsca pracy. Mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki.

Aktualnie obszary miejskie stanowią środowisko życia dla zdecydowanej większości ludności, a zatem bezwzględnie poziom życia na tych obszarach powinien być jak najwyższy. Dlatego też należy obecnie kierować myśli i rozważania na kwestię mobilności w mieście.

W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory mające niepożądane skutki, takie jak opóźnienia i zanieczyszczenie powietrza. W wyniku tego zjawiska europejska gospodarka traci każdego roku około 100 mld EUR lub 1% PKB Unii Europejskiej. Z roku na rok zanieczyszczenie powietrza i hałas stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO2.

Mobilność w mieście uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i zatrudnieniu o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój w UE. W związku z tym Komisja podjęła decyzję o przedstawieniu Zielonej Księgi w sprawie mobilności w mieście w celu określenia, czy i jak może ona stanowić wartość dodaną dla działań podejmowanych na szczeblu lokalnym. Polityka UE w wielu dziedzinach od lat obejmuje kwestie związane z transportem miejskim.

Według powyższego dokumentu najważniejsze problemy zrównoważonej mobilności można określić następująco:

- Poprawa jakości ruchu w miastach, w tym jego płynności;
- Poprawa dostępności transportu miejskiego i poziom jej jakości;
- Wzrost bezpieczeństwa i niezawodności transportu miejskiego;
- Rozwój aplikacji systemów inteligentnego transportu;
- Ograniczenie negatywnych skutków funkcjonowania i rozwoju transportu w miastach.

Rozwiązania powyższych wyzwań dla współczesnego transportu w miastach, aglomeracjach i regionach mieszczą się w kilkunastu charakterystycznych obszarach ich systemów transportowych i otoczenia tych systemów. Zielona Księga wskazuje więc na konieczność zmian w:

- Infrastrukturze transportu miejskiego;
- Zarządzaniu mobilnością;
- Poziomie innowacyjności transportu poprzez aplikację ITS;
- Uregulowaniach prawnych;
- Pojazdach transportowych;
- Zachowaniach użytkowników transportu;
- Ekonomicznym stymulowaniu zrównoważonej mobilności.

[1] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego z 2009 r.

Bazując na powyższych zapisach należy jednoznacznie stwierdzić, iż dokument jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, poza rozwojem gospodarczym zakłada również ograniczenie negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko naturalne poprzez inwestycję m.in. w niskoemisyjne środki transportu publicznego.

Biorąc pod uwagę zapisy powyższego dokumentu bardzo ważne dla Aglomeracji Beskidzkiej jest stałe udoskonalanie jakości ruchu w miastach, w tym jego płynności, a także poprawa dostępności transportu miejskiego i poziom jej jakości. Równie istotne powinno być zapewnienie wysokiego bezpieczeństwa i niezawodności transportu miejskiego, a także nadzorowanie i ograniczanie negatywnych skutków funkcjonowania i rozwoju transportu w miastach. W związku z czym występuje konieczność realizowania inwestycji w infrastrukturę transportu miejskiego i pojazdy transportowe. Ponadto równie ważne są działania instytucjonalne takie jak: zarządzanie mobilnością, działania w kierunku wprowadzenia systemów ITS, a także badanie zachowań użytkowników transportu, co pozwala na wprowadzenie działań korygujących i stale udoskonalających system transportowy.

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

W dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament Europejski zatwierdził dokument (rezolucję) w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście.

W planie działań na rzecz mobilności w miastach stworzono program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. Proponowane działania koncentrują się wokół sześciu tematów:

- Temat 1 – Wspieranie zintegrowanej polityki.
  - Działanie 1 – Szybsze wprowadzenie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.
  - Działanie 2 – Mobilność w miastach zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju a polityka regionalna.
  - Działanie 3 – Transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu.
- Temat 2 – Uwzględnienie dobra obywateli.
  - Działanie 4 – Platforma do spraw praw pasażerów w miejskim transporcie publicznym.
  - Działanie 5 – Poprawa dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi.
  - Działanie 6 – Usprawnienie informacji o transporcie.
  - Działanie 7 – Dostęp do zielonych stref.
  - Działanie 8 – Kampania na temat zachowań sprzyjających mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.
  - Działanie 9 – Energooszczędne prowadzenie pojazdów jako element szkolenia kierowców.
- Temat 3 – Bardziej ekologiczny transport miejski.
  - Działanie 10 – Projekty badawcze i demonstracyjne dotyczące pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych.

- Działanie 11 – Internetowy przewodnik na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.
- Działanie 12 – Badanie na temat miejskich aspektów internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Działanie 13 – Wymiana informacji na temat miejskich systemów ustalania opłat.

– Temat 4 – Wzmocnienie finansowania.

- Działanie 14 – Optymalizacja istniejących źródeł finansowania.
- Działanie 15 – Analiza potrzeb w zakresie przyszłego finansowania.

– Temat 5 – Dzielenie się doświadczeniem i wiedzą.

- Działanie 16 – Poprawa jakości danych i statystyk.
- Działanie 17 – Powołanie centrum monitorowania mobilności.
- Działanie 18 – Udział w międzynarodowym dialogu i wymianie informacji.

– Temat 6 – Optymalizacja mobilności w miastach.

- Działanie 19 – Transport towarowy w miastach.
- Działanie 20 – Inteligentne systemy transportu (ITS) służące mobilności w miastach.

Plan Działania na rzecz Mobilności w Miastach jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, rozsądny rozwój mobilności w miastach przełoży się na wzrost gospodarczy, a także na osiągnięcie celów ekologicznych, m.in. poprzez ograniczenie negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko naturalne.

Biorąc pod uwagę zapisy Planu Działania na rzecz Mobilności w Miastach istotne dla Aglomeracji Beskidzkiej jest realizacja działań z zakresu trzeciego tematu: bardziej ekologiczny transport miejski, działania te uwzględniają wzmocnienie systemów transportowych, a także infrastruktury finansowej. Ponadto istotne jest również wzmocnienie finansowania sektora transportowego, m.in. poprzez pozyskiwanie dotacji unijnych.

Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu

Dokument stanowi podsumowanie wyników zakrojonych na szeroką skalę konsultacji (komunikat Komisji Europejskiej z dnia 17.06.2019 r.). Jedna z części dotyczy najnowszych zmian w europejskiej polityce transportowej i kwestii, które pozostają nierozstrzygnięte. Następna z części dokumentów skupia się na przyszłości, wskazując tendencje w zakresie wskaźników transportowych i prawdopodobne wyzwania, jakie mogą stanąć przed społeczeństwem. W przedostatniej części przedstawiono cele pośrednie polityki transportowej, które należałoby realizować, aby stawić czoła pojawiającym się wyzwaniom w sektorze transportu. W ostatniej części opisano niektóre dostępne instrumenty oraz możliwe kierunki działań, umożliwiających osiągnięcie nakreślonych celów.

Założenia przedstawione w powyższym komunikacie mają stać się bodźcem dla przyszłej debaty, której celem jest określenie opcji politycznych, nie przesądzając o konkretnych propozycjach, jakie będą zawierać następne białe księgi.

W dokumencie określono następujące cele polityki w zakresie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju:

- Transport wysokiej jakości zapewniający ochronę i bezpieczeństwo;
- Dobrze utrzymana i w pełni zintegrowana sieć;
- Bardziej zrównoważony i ekologiczny system transportowy;
- Utrzymanie UE w czołówce usług transportowych i technologii;
- Ochrona i rozwój kapitału ludzkiego;
- Inteligentne ceny jako sygnał dla użytkowników;
- Planowanie z myślą o transporcie: poprawa dostępności.

Wskazane powyżej cele określone w komunikacie pozwalają na jednoznaczne stwierdzenie, że dokument jest zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Zrealizowanie wskazanych celów umożliwi błyskawiczny rozwój gospodarczy krajów wspólnoty, a także rozwój ekonomiczny i społeczny. Zrealizowanie celów ograniczy również negatywne oddziaływanie człowieka na środowisko naturalne, więc będą również spełnione aspekty środowiskowe.

Istotnym z punktu widzenia zrównoważonej przyszłości transportu w Aglomeracji Beskidzkiej jest podejmowanie działań w kierunku dobrego utrzymywania i pełnej integracji sieci, a także zapewnienie społeczeństwu transportu wysokiej jakości zapewniającej ochronę i bezpieczeństwo w trakcie podróży. Dlatego należy podejmować działania w tym kierunku, m.in. poprawiając stan BRD na sieci drogowej oraz udoskonalać posiadaną infrastrukturę transportową.

Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu: dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – Biała Księga

Biała Księga zawiera wizję rozwoju systemu transportowego na terenie Unii Europejskiej w perspektywie do roku 2050 oraz strategię osiągania założonych celów. Dokument powstał w 2011 r. w wyniku prac nad nową polityką transportową, będącą w wielu tematach kontynuacją działań zapisanych w Białej Księdze z 2001 roku.

Wizja Białej Księgi zakłada konkurencyjny i zrównoważony system transportowy, który powstanie w wyniku działań zmierzających do:

- zapewnienia wzrostu efektywności sektora transportu i wspierania mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji gazów cieplarnianych o 60%;
- wprowadzenia efektywnej i zintegrowanej sieci transportowej;
- wyrównania szans dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów;
- zapewnienia ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy.

Wizja Białej Księgi nawiązuje do zasad zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza w kontekście dalszego rozwoju sektora transportu, który ma opierać się na założeniu poprawy efektywności energetycznej pojazdów, rozwoju i wprowadzeniu paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju. Działania zaprezentowane w Białej Księdze dotyczą zastosowania na szerszą skalę transportu zbiorowego, czego wyrazem będzie zwiększenie zagęszczenia sieci

komunikacyjnej oraz wzrost częstotliwości oferowanych usług komunikacyjnych. Dzięki temu wzrośnie popularność środków komunikacji zbiorowej, kosztem zmotoryzowanych środków transportu indywidualnego. Ważne jest również prowadzenie odpowiedniej polityki zagospodarowania przestrzennego (która powinna stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury), ukierunkowanej na stworzenie warunków do podróży pieszych i jazdy na rowerze.

Ponadto wśród inicjatyw, jakie należy podjąć, aby osiągnąć zasobooszczędny system transportu, wyróżniono promowanie zachowania zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju, w co wpisuje się promowanie informacji dotyczących podróży. Chodzi tu o upowszechnianie informacji o dostępności alternatywnych środków dla konwencjonalnego transportu indywidualnego. Przykładem dobrych praktyk w tym zakresie są: ograniczenie korzystania z samochodu, promocja ruchu pieszego i jazdy rowerem wspólnego wykorzystania samochodów, korzystanie z parkingów „Parkuj i jedź".

Szczególnie ważnym z punktu widzenia Aglomeracji Beskidzkiej jest osiągnięcie konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego, gdyż stanowi to podstawę zrównoważonego rozwoju. Można to osiągnąć m.in. zapewniając wzrost efektywności sektora poprzez inwestowanie w infrastrukturę transportową, np. centra przesiadkowe, a także poprzez modernizację taboru na nowoczesny i niskoemisyjny.

Pakiet mobilności miejskiej

Pakiet mobilności miejskiej, przyjęty w grudniu 2013 r. przez Komisję Europejską (stanowi uszczegółowienie problematyki zawartej w Białej Księdze z 2011 roku), stanowił wyraz wsparcia dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach – uwzględniał konieczność koordynacji działań na szczeblu państw członkowskich i regionów. W odniesieniu do planów zrównoważonej mobilności miejskiej w dokumencie stwierdza się m.in., że „Komisja aktywnie promuje koncepcję wieloletnich planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju". Podkreślono, m.in. konieczność kompleksowego ujmowania zagadnień mobilności, wpisanej w szerszy kontekst strategii rozwoju, obejmującej zagadnienia transportu, zagospodarowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, polityki społecznej i zdrowia, bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego. Planowanie mobilności powinno dotyczyć funkcjonalnego obszaru miejskiego i zakładać włączenie działań z zakresu mobilności w szerzej zakrojoną strategię ich rozwoju. Ponadto wskazane zostały „szczególne" obszary wymagające koordynacji działań sektora publicznego i prywatnego:

- Logistyka miejska;
- Inteligentne regulacje dotyczące dostępu do miast i systemy opłat drogowych;
- Skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych;
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach.

Pakiet jest w pełni zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Wdrożenie zakładanych działań i realizację działań w wyznaczonych kierunkach umożliwią dynamiczny rozwój gospodarczy, ekonomiczny, społeczny, transportowy, a także środowiskowy. Przeprowadzenie inwestycji w zakresie mobilności miejskiej znacząco ograniczy negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne.

Najistotniejszym punktem pakietu mobilności miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej jest wprowadzanie do funkcjonowania obszaru skoordynowanych miejskich inteligentnych systemów

transportowych, które znacząco udoskonalą funkcjonowanie transportu publicznego na obsługiwanym terenie.

Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach" przedstawia instrumenty mające sprzyjać zmianie zachowań komunikacyjnych i wzorców mobilności w obszarach zurbanizowanych. Celem komunikatu jest zintensyfikowanie wsparcia dla miast europejskich w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach.

Przekształcenie mobilności w miastach wymaga podjęcia działań na wszystkich szczeblach administracji publicznej. W związku z tym potrzebne jest zaangażowanie państw członkowskich w ogólnoeuropejskie działania w obszarze mobilności w miastach. Jako że niemożliwe jest ukierunkowanie działań na każde miasto w Europie, konieczne jest dostosowanie do specyficznych warunków w poszczególnych państwach członkowskich, a następnie aktywne promowanie na szczeblu krajowym i regionalnym dla osiągniecia bardziej zrównoważonej mobilności w miastach. Najogólniej rzecz ujmując transformacja mobilności w miastach powinna dokonać się w oparciu o:

- plany dotyczące mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniające przechodzenie na bardziej ekologiczne rodzaje transportu, takie jak przemieszczanie się pieszo, rowerem i środkami transportu publicznego, a także kreowanie nowych wzorców użytkowania i własności pojazdów;
- koordynowanie działań sektora publicznego i prywatnego, co wiąże się z:
  - zwiększonymi wysiłkami w sferze logistyki miejskiej (tworzenie platform współpracy);
  - wymiany danych i informacji, szkoleń itp. dla wszystkich uczestników łańcuchów logistyki miejskiej;
  - przyjmowaniem regulacji dotyczących dostępu do miast i systemów opłat drogowych;
  - skoordynowanym stosowaniem miejskich inteligentnych systemów transportowych;
  - zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach.

Dokument wskazuje na zgodność planów z zasadami zrównoważonego rozwoju, promuje rozwiązania w zakresie transportu, które mają doprowadzić do wykorzystania bardziej ekologicznych środków transportu, a zatem uznaje się, iż Komunikat Komisji „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach" jest zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Szczególnie ważne dla Aglomeracji Beskidzkiej z punktu widzenia powyższego dokumentu jest koordynowanie działań sektora publicznego i prywatnego w zakresie rozwoju obszaru funkcjonalnego poprzez tworzenie odpowiednich warunków logistyki miejskiej. Ponadto istotne jest również tworzenie ramowych i rozbudowanych dokumentów planistycznych, co pozwoli na osiągnięcie zrównoważonego rozwoju.

4.2. DOKUMENTY STRATEGICZNE NA POZIOMIE KRAJOWYM

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju przyjęta została przez Radę Ministrów w dniu 14 lutego 2017 roku. Jest nadrzędnym dokumentem w zakresie średnio- i długofalowej polityki gospodarczej i stanowi strategiczny instrument zarządzania polityką rozwoju realizowaną przez instytucje państwa. Głównym celem Strategii jest „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym".

W Strategii wyszczególniono także cele szczegółowe:

- Cel I. Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną;
- Cel II. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony;
- Cel III. Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.

Wszystkie powyższe cele szczegółowe są zbieżne z zasadami zrównoważonego rozwoju (wzrost gospodarczy oparty na wiedzy i innowacjach, aspekt społeczny, itp.).

W Strategii ujętych zostało sześć tzw. obszarów horyzontalnych (w obrębie których konieczne jest podjęcie interwencji), tj.:

- kapitał ludzki i społeczny;
- cyfryzacja;
- transport;
- energia;
- środowisko;
- bezpieczeństwo narodowe.

Z punktu widzenia niniejszego dokumentu najważniejszym jest obszar Transportu, którego przytoczona diagnoza wykazała m.in. negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, nieoptymalny sposób funkcjonowania systemów transportu zbiorowego w miastach, niedostateczną dostępność transportową oraz niski poziom rozwoju infrastruktury (głównie na obszarach wiejskich). Podejmowane działania interwencyjne powinny obejmować zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem osób i ładunków. Chodzi o wsparcie rozwoju sektora elektrycznych środków transportu publicznego oraz kształtowanie nowoczesnej infrastruktury, służącej potrzebom gospodarczym i jakości życia dla podwyższenia pozycji konkurencyjnej kraju.

Jednym z kierunków interwencji jest budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce. Wdrażane rozwiązania, służące obniżeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko, skróceniu czasu przejazdu, zmniejszeniu zatłoczenia itd., muszą uwzględniać rozwój wszystkich gałęzi transportu, promocję wzorców zrównoważonej mobilności oraz poprawę infrastruktury liniowej.

Drugi kierunek interwencji dotyczy zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności. Istotne w tym względzie jest wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się niejako do transformacji dotychczasowych zachowań mobilnych obywateli oraz upowszechnienie wybranych (w sensie: nieuciążliwych) form podróżowania. Nieodłącznym elementem tego postulatu jest promocja oraz poprawa warunków przemieszczania się rowerem i pieszo, która pociąga za sobą rozwój łańcuchów ekomobilności.

Rekomenduje się realizowanie zadań ukierunkowanych na wypełnienie wskazanych trzech celów. W szczególności w zakresie budowania trwałego wzrostu gospodarczego opartego coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 z dnia 27 czerwca 2005 roku to dokument określający skoordynowane i planowe działanie władz państwa, których głównym założeniem jest dążenie do poprawienia jakości świadczenia usług z zakresu szeroko pojętego transportu.

Głównym zadaniem dokumentu jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport;
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, które będą powodowały wydłużanie podróży;
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, albowiem jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. W polityce transportowej wyszczególniono sześć szczegółowych celów:

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu;
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki;
- Cel 3: Poprawa efektywności;
- Cel 4: Integracja systemu transportowego;
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa;
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu.

Pilnym zadaniem jest opracowanie programu przekształceń systemu finansowania transportu zgodnie z zasadą „użytkownik płaci” z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych.

Rekomenduje się realizowanie działań pozwalających na osiągnięcie wyżej wymienionych celów, zwłaszcza w zakresie czwartego celu tj. integracja systemu transportowego, m.in. poprzez realizacje inwestycji pozwalających na osiągnięcie rozwoju we wszystkich wskazanych obszarach, np. zmiany

organizacji rynków transportowych, co pozwoli osiągnąć korzyści społeczne, środowiskowe i gospodarcze.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 17 września 2019 r. Dokument ten jest punktem odniesienia dla Umowy Partnerstwa, która podkreśla znaczenie dopasowania interwencji do potencjałów i potrzeb określonych terytoriów. Przygotowanie Umowy Partnerstwa wynika z potrzeby określenia strategii wykorzystania środków polityki spójności i koordynacji w zakresie określenia obszaru wsparcia. Założenia Umowy Partnerstwa stanowią natomiast uzasadnienie dla kierunków przyszłych interwencji. Zgodnie z zapisami zawartymi w Założeniach, jednym z celów rozwojowych kraju jest budowa bardziej przyjaznej dla środowiska Europy, co oznacza wsparcie indywidualnej i zbiorowej mobilności o niskiej lub zerowej emisyjności, rozwój infrastruktury transportu zbiorowego zachęcającej do korzystania z komunikacji zbiorowej, wsparcie ruchu pieszego i rowerowego.

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 wyróżnione zostały trzy cele szczegółowe:

- cel 1: zwiększanie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym;
- cel 2: wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych;
- cel 3: podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.

Ze zrównoważonym rozwojem bezpośrednio związane są kierunki interwencji zawarte w pierwszym celu strategicznym, zakładające rozwój infrastruktury transportowej na rzecz poprawy dostępności polskiej przestrzeni przy jednoczesnym zachowaniu spójności rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Oznacza to, że cele szczegółowe Strategii zgodne są z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Rekomenduje się realizowanie działań pozwalających na osiągnięcie wyżej wymienionych celów, zwłaszcza w zakresie celu 1 tj. zwiększenia spójności rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym, m.in. poprzez realizacje inwestycji pozwalających na osiągnięcie rozwoju we wszystkich wskazanych obszarach, np. unowocześnianie taboru transportowego (niskoemisyjne pojazdy), co pozwoli osiągnąć korzyści społeczne, środowiskowe i gospodarcze.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r. W dokumencie zostały zdefiniowane główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, a także kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zrównoważonego rozwoju. Stanowi opis nowego projektu cywilizacyjnego, zorientowanego na przyszłość, w perspektywie do 2030 roku.

Głównym celem dokumentu Polska 2030 jest poprawa jakości życia Polaków mierzona wskaźnikami jakościowymi, a także wartością oraz tempem wzrostu polskiego PKB. Projekt kładzie nacisk na jednoczesny rozwój w trzech strategicznych obszarach: konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski oraz efektywności i sprawności państwa.

Strategia proponuje kierunki interwencji przeprowadzonych do 2030 roku, które są podporządkowane schematowi trzech strategicznych obszarów, w skład których wchodzi: konkurencyjność i innowacyjność gospodarki, równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski oraz efektywność i sprawność państwa.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. W dokumencie zdefiniowany został cel krajowej polityki transportowej, polegający na zwiększeniu dostępności transportowej kraju oraz poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, który zrealizuje się poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego (na poziomie krajowym, europejskim i globalnym).

Strategia zawiera sześć kierunków interwencji:

- kierunek 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- kierunek 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- kierunek 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- kierunek 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- kierunek 5: ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- kierunek 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Wszystkie powyżej wskazane kierunki są zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Pierwszy kierunek interwencji stanowi, że planowanie systemu transportowego musi uwzględniać interes wszystkich uczestników ruchu. Realizacji tego zadania mają służyć: wieloletnie plany mobilności w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, prowadzone działania zakresie logistyki miejskiej, inteligentniejsze rozwiązania w zakresie dostępu do ruchu w miastach i obszarach funkcjonalnych, skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W idee zawarte w pierwszym kierunku interwencji wpisuje się także koncepcja integracji różnych gałęzi transportu.

Z drugim kierunkiem interwencji wiąże się tzw. promowanie łańcuchów ekomobilności ruchu rowerowego i pieszego. Chodzi o upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa m.in. poprzez traktowanie ruchu rowerowego jako integralnej części całego systemu transportowego.

Trzeci kierunek obejmuje zmiany indywidualnej i zbiorowej mobilności. Osiągnięcie zrównoważonej mobilności jest możliwe poprzez rozbudowę systemów transportu, która będzie uwzględniała kształtowanie przestrzeni w sposób przyjazny dla użytkowników.

W odniesieniu do czwartego kierunku interwencji, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego musi uwzględniać separację ruchu samochodowego od ruchu uczestników niechronionych (tj. rowerzystów i pieszych).

Piąty kierunek interwencji w największym stopniu nawiązuje do zachowania zasad zrównoważonego rozwoju. Zakłada podjęcie działań zmierzających do zminimalizowania skutków

rozwoju sektora transportu na środowisko, szczególnie, że w większości przyjętych dokumentów europejskich transport zaliczany jest do gałęzi gospodarki znacząco przyczyniających się do zanieczyszczenia powietrza (tlenki azotu, tlenek węgla, lotne związki organiczne, pyły i cząstki stałe), czy zmian klimatu, wyczerpywania nieodnawialnych zasobów naturalnych, trwałego zajmowania przestrzeni, zakłócania funkcjonowania ekosystemów i pogarszania klimatu akustycznego. Założeniem kierunku interwencji jest zwiększanie udziału tych rodzajów transportu, które powodują najmniejsze obciążenie środowiska oraz ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko poszczególnych gałęzi transportu, a w szczególności drogowego transportu samochodowego. W Strategii znalazł się zapis, „system transportu oparty o zasadę zrównoważonego rozwoju powinien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem krajobrazowym: przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegającą na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń", co wskazuje na zgodność z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W nawiązaniu do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 rekomenduje się podążanie wyznaczonymi kierunkami szczególnie w zakresie budowania zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, a także stałej poprawie sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, a także poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów. Realizując wyznaczone kierunki działań niewątpliwie osiągnie się dynamiczny rozwój całego obszaru funkcjonalnego, co pozwoli na osiągnięcie korzyści gospodarczych, społecznych, a także środowiskowych.

Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027

Umowa Partnerstwa (UP) określa strategię wykorzystania funduszy europejskich w ramach polityk unijnych: polityki spójności i wspólnej polityki rybołówstwa w Polsce w latach 2021-2027. Zgodnie z propozycją przedstawioną w projektach dokumentów na kolejną perspektywę finansową polityka spójności na lata 2021-2027 ma obejmować następujące fundusze, które wzajemnie się uzupełniają:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) – służy wzmacnianiu spójności gospodarczej i społecznej Unii Europejskiej. Ma łagodzić dysproporcję w rozwoju europejskich regionów i zmniejszać braki w zakresie rozwoju regionów znajdujących się najmniej korzystnej sytuacji;
- Fundusz Spójności (FS) – Służy redukowaniu dysproporcji gospodarczych i społecznych oraz promowaniu zrównoważonego rozwoju. W jego ramach realizowane są strategiczne projekty w obszarach ochrony środowiska i transportu, w tym transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T);
- Europejski Fundusz Społeczny + (EFS+) – Ma być głównym narzędziem UE służącym zwiększaniu spójności społecznej i gospodarczej, odpowiadaniu na wyzwania rynku pracy i wyzwania społeczne oraz stymulowaniu zrównoważonego rozwoju gospodarczego poprzez inwestowanie w kapitał ludzki. EFS+ będzie obejmować obecnie rozproszone instrumenty: EFS, Inicjatywę na rzecz osób młodych (YEI), Europejski Fundusz Pomocy Najbardziej Potrzebującym (FEAD) oraz Europejski Program na rzecz Zatrudnienia i Innowacji Społecznych (EaSI);

- Fundusz Sprawiedliwej Transformacji (FST) – Powyższe fundusze polityki spójności będzie uzupełniał FST. Jest częścią Europejskiego Zielonego Ładu (European Green Deal) i elementem (I filarem) Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji. Celem FST jest łagodzenie skutków społecznych i ekonomicznych transformacji energetycznej;
- EFMRA to fundusz na rzecz unijnej polityki morskiej, rybołówstwa i akwakultury. Celem funduszu jest szeroko rozumiane wsparcie społeczności nadmorskich, w tym m.in. wspieranie rybaków w przechodzeniu na zrównoważone rybołówstwo czy finansowanie projektów przyczyniających się do tworzenia nowych miejsc pracy oraz podnoszenia jakości życia społeczności nadmorskich w Europie.

W projekcie Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce określono następujące cele:

- Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej;
- Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa;
- Lepiej połączona Europa;
- Europa o silniejszym wymiarze społecznym;
- Europa bliżej obywateli;
- Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu.

Zapisy projektu Umowy Partnerstwa potwierdzają zgodność dokumentu z zasadą zrównoważonego rozwoju, dokument skupia się na dynamicznym rozwoju pod kątem gospodarczym, ekonomicznych, przestrzenno-społecznym, a także środowiskowym, m.in. poprzez ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne.

W kontekście niniejszego dokumentu rekomenduje się pozyskiwanie środków na społecznie potrzebne projekty umożliwiające rozwój zrównoważonej mobilności, m.in. unowocześnianie taboru transportowego, rozwój sieci dróg, w tym szczególnie rowerowych.

Krajowa Polityka Miejska 2030

Krajowa Polityka Miejska 2030 została przyjęta przez Radę Ministrów 14 czerwca 2022 r. Nadrzędnym celem jest *„stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju, polepszania jakości życia mieszkańców i budowania odporności na obserwowane zmiany klimatu”.* W ramach realizacji długofalowej wizji sformułowano sześć celów, które są ze sobą powiązane:

- Miasto kompaktowe;
- Miasto zielone;
- Miasto produktywne;
- Miasto cyfrowe;
- Miasto dostępne;
- Miasto sprawne.

Krajowa Polityka Miejska 2030 przedstawia również zestaw ukierunkowanych narzędzi i rozwiązań, które mają ułatwić samorządom miast i miejskich obszarów funkcjonalnych prowadzenie lokalnych i ponadlokalnych polityk zrównoważonego rozwoju. W dokumencie zaproponowano nadanie priorytetów działaniom skupiającym się wokół ładu przestrzennego (Wyzwanie I) i problemów suburbanizacji (Wyzwanie II), współpracy (Wyzwanie III), skutków zmian klimatu (Wyzwanie IV), jakości środowiska (Wyzwanie V), systemów mobilności miejskiej (Wyzwanie VI) i bezpieczeństwa ruchu drogowego (Wyzwanie VII), dostępności mieszkaniowej (Wyzwanie VIII) i zdolności inwestycyjnej miast (Wyzwanie IX), promocji działań na rzecz podniesienia kapitału społecznego (Wyzwanie X) oraz transformacji cyfrowej (Wyzwanie XI).

W wyzwaniu VI pn. Zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych poza charakterystyką głównych problemów mobilnościowych zaproponowano także rozwiązania lub kierunki rozwiązań poprawiające funkcjonowanie mobilności miejskiej w miastach w podziale na następujące grupy tematyczne:

A. Działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego;
B. Działania wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego, które proponuje się wprowadzić;
C. Działania w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacja usług mobilnościowych;
D. Działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki;
E. Działania na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego;
F. Działania na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności;
G. Działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu i gazów cieplarnianych) transportu drogowego;
H. Działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach rekomendacji, zgodnie z zapisami KPM 2030 proponuje się podejmowanie kompleksowych i zintegrowanych działań, dbanie o zazielenianie obszarów oraz zapewnienie dostępności na zasadach projektowania uniwersalnego. Zasadnym jest także upowszechnienie partycypacji społecznej oraz optymalizowanie współpracy przy stosowaniu zasad współdziałania i partnerstwa.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030 został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 września 2021 r. Dokument został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najskuteczniejszych rozwiązań.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 zakłada konkretne cele oraz wskazuje priorytety działań, których wdrożenie powinno w efekcie doprowadzić do znacznej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Dokument zakłada dwa główne priorytety do osiągnięcia w 2030 roku: Ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o 50 procent w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż

1455 ofiar śmiertelnych, ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50 procent w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 5317 osób ciężko rannych.

W narodowym programie bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030 zostało wyróżnionych pięć filarów programu:

- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- bezpieczny człowiek;
- bezpieczna droga;
- bezpieczny pojazd;
- ratownictwo i opieka powypadkowa.

Głównym celem, który powinien być realizowany według dokumentu to zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych na drogach. Rekomenduje się skupienie na realizacji zadań związanych ze wszystkimi filarami programu. Przykładem takich działań może być modernizacja infrastruktury związanej z ratownictwem medycznym.

4.3. DOKUMENTY STRATEGICZNE NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”

Strategia weszła w życie wraz z Uchwałą nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2020 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2030”. Jest to aktualizacja Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, uchwalonej przez Sejmik Województwa Śląskiego 1 lipca 2013 roku i stanowi piątą edycję tego kluczowego dokumentu określającego cele rozwoju regionu oraz instrumenty realizacji w perspektywie roku 2030. Strategia odnosi się do wszystkich istotnych aspektów rozwoju województwa, nie tylko do zadań przypisanych kompetencyjnie do Samorządu Województwa.

Na podstawie szeroko prowadzonych analiz oraz scenariuszy sformułowano wizję rozwoju dla województwa śląskiego tj. „Województwo śląskie będzie nowoczesnym regionem europejskim o konkurencyjnej gospodarce, będącej efektem odpowiedzialnej transformacji, zapewniającym możliwości rozwoju swoim mieszkańcom i oferującym wysoką jakość życia w czystym środowisku.” Skupia się na kreowaniu nowego, pozytywnego wizerunku województwa, które kładzie nacisk na umożliwianie mieszkańcom rozwoju, budowaniu tożsamości kulturowej, rozszerzanie współpracy, zrównoważenie terytorialne, a także kształtowanie odpowiedzialnych polityk gospodarczej, przestrzennej czy środowiskowej.

Osiągnięcie zarysowanej wizji ma nastąpić poprzez realizację podstawowych celów strategicznych:

- Województwo śląskie regionem odpowiedzialnej transformacji gospodarczej;
- Województwo śląskie regionem przyjaznym dla mieszkańca;
- Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni;
- Województwo śląskie regionem sprawnie zarządzanym.

Przedstawiona wizja wpisuje się w ideę zrównoważonej mobilności, a także skupia się ważnych czynnikach determinujących rozwój regionu. Ponadto, efekty realizacji zadań zapisanych w strategii będą monitorowane. Mierzenie wskaźników pozwala na uzyskanie informacji zwrotnej o realizacji zapisów. Dzięki temu będzie można upewnić się, że rozwój postępuje zgodnie z założonymi planami, a jeśli nie, możliwe będzie dokonanie zmian lub podjęcie interwencji.

Regionalny Plan Transportowy dla województwa śląskiego – projekt

Regionalny Plan Transportowy to opracowanie, które porusza wszystkie najistotniejsze elementy związane z wizją rozwoju transportu, infrastruktury drogowej oraz zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze województwa śląskiego. W planie położono nacisk na zaplanowanie, a także wzmocnienie podejmowanych już działań w zakresie usprawnienia i integracji komunikacji, poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowego oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

Za cel generalny przedstawiono „niskoemisyjny, niezawodny, nowoczesny, zrównoważony system transportowy województwa śląskiego zapewniający dobre skomunikowanie regionu w układzie powiązań europejskich i wewnętrznych, wysoką jakość życia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz odpowiadający na wyzwania i potrzeby zmieniającej się gospodarki regionu". Cele strategiczne powiązano natomiast z celami określonymi w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego 2030, w efekcie pozwoli to na większą koordynację działań. W dokumencie wyszczególniono następujące cztery cele strategiczne:

- transport przyjazny środowisku;
- transport przyjazny mieszkańcom;
- transport bezpieczny i niezawodny;
- transport dopasowany do transformacji gospodarczej regionu.

W dokumencie przeanalizowano także dane ruchowe, w postaci modelu ruchu dla kilku scenariuszy prognostycznych oraz dla różnych wariantów rozwoju systemu. Zbiory danych uwzględniają nie tylko planowane inwestycje, ale także czynniki demograficzne oraz przestrzenne.

Dokument wpisuje się w koncepcję zrównoważonego transportu miejskiego. Skupia się nie tylko na aspektach transportowych, ale ma także na względzie środowisko, gospodarkę i mieszkańców, przy jednoczesnym nacisku na efektywne zarządzanie. Dodatkowo Regionalny Plan Transportowy (RPT) wskazuje sposób monitorowania - określono wskaźniki, dzięki którym możliwa jest kontrola osiągnięcia określonych celów, a także szybka reakcja w przypadku obserwacji niepożądanych efektów.

Podsumowując, RPT to jeden z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego. Wskazuje na najważniejsze cele, działania oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do roku 2030 oraz 2055, tak aby możliwe było osiągniecie przyjętej wizji rozwoju regionu w obszarze transportu, a także celów klimatycznych UE. W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ rekomenduje się realizowanie zadań ukierunkowanych na wypełnienie wskazanych wszystkich czterech celów. Należy jednak podkreślić, że plan jest obecnie w fazie opracowania.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa to najważniejszy, obok strategii rozwoju województwa dokument, będący narzędziem planowania przestrzennego koordynującym zamierzenia

rozwojowe samorządu na szczeblu wojewódzkim, realizującym także na tym szczeblu ponadregionalne zamierzenia administracji rządowej. Obowiązujący Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego został uchwalony uchwałą Nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r. dokument zawiera:

- określone podstawowe elementy układu przestrzennego, ich zróżnicowanie i wzajemne relacje;
- cele polityki przestrzennej, które dotyczą gospodarczego wzrostu i innowacyjności, metropolizacji, zapewnienia spójności społecznej i ekonomicznej oraz ochrony naturalnych zasobów środowiska i kształtowania krajobrazów kulturowych;
- analizę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych zakończoną raportem o stanie zagospodarowania województwa;
- koncepcję planu zagospodarowania przestrzennego;
- zasady i kierunki zagospodarowania przestrzennego wraz ze strefami polityki przestrzennej;
- zadania ponadlokalne realizujące cele publiczne.

Plan wskazuje trzy podstawowe wyzwania polityki przestrzennej determinujące cele i kierunki rozwoju przestrzennego regionu, którymi są: konkurencyjność, spójność i równoważenie rozwoju. Na tej podstawie określono następującą wizję: „Województwo śląskie będzie regionem o nowoczesnej gospodarce, wykorzystującym kreatywność jego mieszkańców i wzmacniającym istniejące potencjały gospodarcze i środowiskowe, zapewniającym równość życiowych i rozwojowych szans przy poszanowaniu zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju.” Natomiast określone cele polityki przestrzennej województwa stanowią odpowiedź na zdefiniowane wyzwania. W dokumencie określono następujące cztery cele:

- Cel 1. Nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji;
- Cel 2. Szanse rozwojowe mieszkańców – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych;
- Cel 3. Przestrzeń – zrównoważone wykorzystywanie zasobów środowiska naturalnego i kulturowego;
- Cel 4. Relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązania regionu.

W dokumencie uwzględniono zasadę zrównoważonego rozwoju, a w kontekście zrównoważonej mobilności szczególnie zwrócono uwagę na aspekty łączności, dostępności, jakości przestrzeni, a także skupiono się na mieszkańcach i nowoczesnej gospodarce. W kontekście Aglomeracji Beskidzkiej również zaleca się uwzględnić potrzeby mieszkańców, zmiany w gospodarce, racjonalne kształtowanie przestrzeni oraz konieczność pielęgnacji środowiska i jego jakości.

5. DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

5.1. INFORMACJE OGÓLNE O OBSZARZE

5.1.1. Położenie administracyjne i geograficzne obszaru objętego opracowaniem

Aglomeracja Beskidzka znajduje się w południowej części Polski, obejmuje swoim zasięgiem południową część województwa śląskiego i w całości pokrywa się z terenem powiatów Bielskiego, Cieszyńskiego, Żywieckiego oraz miasta na prawach powiatu Bielsko-Biała.

W ramach regionalnych obszarów strategicznych województwa śląskiego analizowany obszar to Subregion Południowy, którego centrum stanowi Aglomeracja Bielska. Wskazany Subregion działa instytucjonalnie w oparciu o funkcjonujące stowarzyszenie: Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w Bielsku-Białej. W niniejszym dokumencie wskazanie realizacji danego działania na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, odpowiada wdrożeniu tego we wszystkich gminach objętych Planem.

Pod względem geograficznym Aglomeracja Beskidzka leży w rejonie łańcucha górskiego Karpat, co czyni ją niezwykle atrakcyjną pod względem turystyczno-krajobrazowym. Wskazane tereny cechują się nie tylko wysokimi walorami krajobrazowymi, ale także przyrodniczymi, a w efekcie stanowią doskonałe miejsce do rekreacji i wypoczynku (przykładowo trasa rowerowa dookoła Jeziora Żywieckiego). Aglomeracja otwiera także region na współpracę transgraniczną z Czechami i Słowacją.

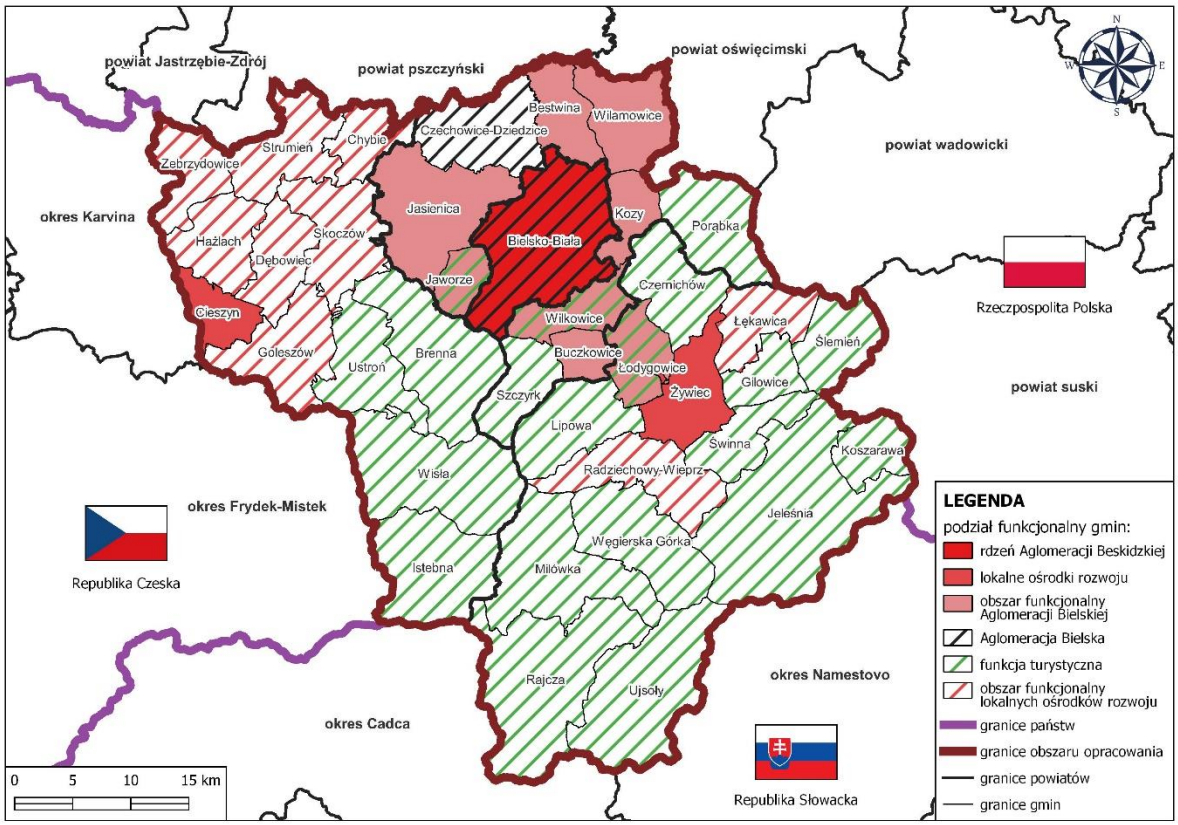
W analizowanym obszarze tereny zielone i lasy stanowią duży walor turystyczny ze względu na występujący obszar górski w dużej liczbie gmin, w których występują pasma górskie: Beskidu Śląskiego, Żywieckiego oraz Małego. Istotne są również znajdujące się analizowanym obszarze zabytki, architektura oraz atrakcje turystyczne (np. budowane Centrum Bajki i Animacji). W północnej części Aglomeracji Beskidzkiej występują liczne stawy. Opisany krajobraz wpływa na generowanie dużego ruch turystycznego, który wymaga zapewnienia odpowiedniej oferty transportu publicznego w celu eliminacji ruchu samochodowego.

Miasto Bielsko-Biała jest rdzeniem Aglomeracji Beskidzkiej wraz z miastem Czechowice-Dziedzice tworzą miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego Aglomeracji Bielskiej (będącej centrum subregionu południowego województwa śląskiego), w której skład wchodzi obszar funkcjonalny złożony z gmin: Bestwina, Buczkowice, Jaworze, Jasienica, Kozy, Łodygowice, Wilamowice oraz Wilkowice. Wskazany obszar posiada silnie rozwinięty sektor gospodarczy (w tym samochodowy) oraz jest ważnym ośrodkiem naukowym. Charakteryzuje się aktywnością mieszkańców oraz rozwojem usług z sektora kultury i turystyki.

Kolejną kategorią są miejskie obszary funkcjonalne zdefiniowane jako lokalne ośrodki rozwoju, w ramach których należy uwzględnić gminę Cieszyn oraz Żywiec. Wskazane miasta skupiają procesy rozwojowe na poziomie lokalnym. Pełnią rolę centrów rozwoju aktywizujących obszary wiejskie położone w ich otoczeniu.

Gminom posiadającym udział procentowy liczby miejsc noclegowych w stosunku do liczby mieszkańców większy niż 1% lub zalesienie większe niż 40% przypisano turystyczną funkcję obszaru: Brenna, Czernichów, Gilowice, Istebna, Jaworze, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łodygowice, Milówka, Porąbka, Rajcza, Szczyrk, Ślemień, Świnna, Ujsoły, Ustroń, Węgierska Górka, Wilkowice oraz Wisła.

Obszar funkcjonalny lokalnych ośrodków rozwoju stanowią gminy: Łękawica, Radziechowy-Wieprz, Goleszów, Dębowiec, Hażlach, Zebrzydowice, Skoczów, Strumień i Chybie oraz gminy, którym nadaną funkcję turystyczną i zlokalizowane są w otoczeniu lokalnych ośrodków rozwoju.



Rysunek 5.1 Podział funkcjonalny obszaru

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

5.1.2. Demografia

W Tabela 5.1 przedstawiono liczbę mieszkańców oraz powierzchnię poszczególnych gmin wchodzących w skład Aglomeracji Beskidzkiej oraz udział procentowy w całkowitej liczbie mieszkańców i powierzchni analizowanego obszaru.

Tabela 5.1. Liczba mieszkańców oraz powierzchnia gmin Aglomeracji Beskidzkiej z udziałem procentowym na dzień 31.12.2021 r.

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba mieszkańców	Udział procentowy liczby mieszkańców [%]	Powierzchnia [km^2]	Udział procentowy powierzchni [%]
1.	Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	168 319	25,4	125	5,3
2.	bielski	Bestwina	12 003	1,8	38	1,6
3.		Buczkowice	11 206	1,7	19	0,8
4.		Czechowice-Dziedzice	45 398	6,8	66	2,8

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba mieszkańców	Udział procentowy liczby mieszkańców [%]	Powierzchnia [km^2]	Udział procentowy powierzchni [%]
5.		Jasienica	24 799	3,7	93	4,0
6.		Jaworze	7 455	1,1	21	0,9
7.		Kozy	13 117	2,0	27	1,1
8.		Porąbka	15 636	2,4	65	2,8
9.		Szczyrk	5 656	0,9	39	1,7
10.		Wilamowice	17 894	2,7	57	2,4
11.		Wilkowice	13 334	2,0	34	1,4
12.	cieszyński	Brenna	11 374	1,7	95	4,0
13.		Chybie	9 831	1,5	32	1,4
14.		Cieszyn	33 500	5,1	29	1,2
15.		Dębowiec	5 821	0,9	43	1,8
16.		Goleszów	13 136	2,0	66	2,8
17.		Hażlach	10 884	1,6	49	2,1
18.		Istebna	12 217	1,8	84	3,6
19.		Skoczów	26 730	4,0	64	2,7
20.		Strumień	13 298	2,0	59	2,5
21.		Ustroń	15 875	2,4	59	2,5
22.		Wisła	10 898	1,6	109	4,6
23.		Zebrzydowice	13 107	2,0	41	1,7
24.	żywiecki	Czernichów	6 583	1,0	56	2,4
25.		Gilowice	6 304	1,0	28	1,2
26.		Jeleśnia	13 101	2,0	170	7,2
27.		Koszarawa	2 324	0,4	32	1,4
28.		Lipowa	10 961	1,7	59	2,5
29.		Łękawica	4 573	0,7	43	1,8
30.		Łodygowice	14 753	2,2	36	1,5
31.		Milówka	9 984	1,5	99	4,2
32.		Radziechowy-Wieprz	13 014	2,0	65	2,8
33.		Rajcza	8 639	1,3	131	5.6
34.		Ślemień	3 532	0,5	45	1,9
35.		Świnna	8 007	1,2	39	1,7
36.		Ujsoły	4 345	0,7	110	4,7
37.		Węgierska Górka	14 931	2,3	76	3,2
38.		Żywiec	30 313	4,6	51	2,2
Łącznie			**662 852**	**100,0**	**2 354**	**100,0**

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zajmuje 2 354 km^2, z czego największą powierzchnię zajmują gminy Jeleśnia (7,2% łącznej powierzchni), gmina Rajcza (5,6%) oraz gmina miejska Bielsko-Biała (5,3%). Najmniejszą powierzchnię zajmują natomiast gminy: Buczkowice (0,8%), Jaworze (0,9%) oraz Kozy (1,1%).

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zamieszkują 662 852 osoby z czego najwięcej ludności przypada na gminy miejskie: Bielsko-Biała (25,4%), Czechowice-Dziedzice (6,8%), Cieszyn (5,1%) oraz Żywiec (4,6%).

5.1.3. Czynniki demograficzne i społeczne

W celu określenia potencjału osób podróżujących na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej wykonano analizę zmian demograficznych w okresie 2012-2021 oraz prognozę dla gmin na lata 2025 oraz 2030 i dla powiatów na lata 2025, 2030, 2035, 2040, 2045 oraz 2050. Okres prognozy dla gmin oraz powiatów jest związany z danymi udostępnionymi przez Główny Urząd Statystyczny.

Transport odgrywa ważną rolę w zaspokajaniu potrzeb społecznych, w szczególności w zakresie przemieszczeń do szkoły i pracy. W celu oszacowania liczby osób regularnie podróżujących w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej wykonano analizę trendów społecznych oraz określono liczbę obiektów związanych z generacją ruchu (uwzględniając przy tym grupy o jednakowych zachowaniach transportowych).

5.1.3.1. Analiza stanu istniejącego czynników demograficznych

Procesy demograficzne zachodzące na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej odgrywają istotną rolę w rozwoju społeczno-ekonomicznym. Sytuacja demograficzna jest podstawową przesłanką rozwoju danego obszaru, przyczynia się do rozwoju gospodarczego oraz sytuacji społeczno-ekonomicznej. Działalność człowieka ma również znaczący wpływ na stan środowiska naturalnego.

Analizę demograficzną dla stanu istniejącego przeprowadzono na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) wg podziału administracyjnego z zastosowaniem dostępnych danych w momencie realizacji raportu. Przyjęte dane obejmują zakresem stan demograficzny gmin na dzień 31 grudnia 2021 roku.

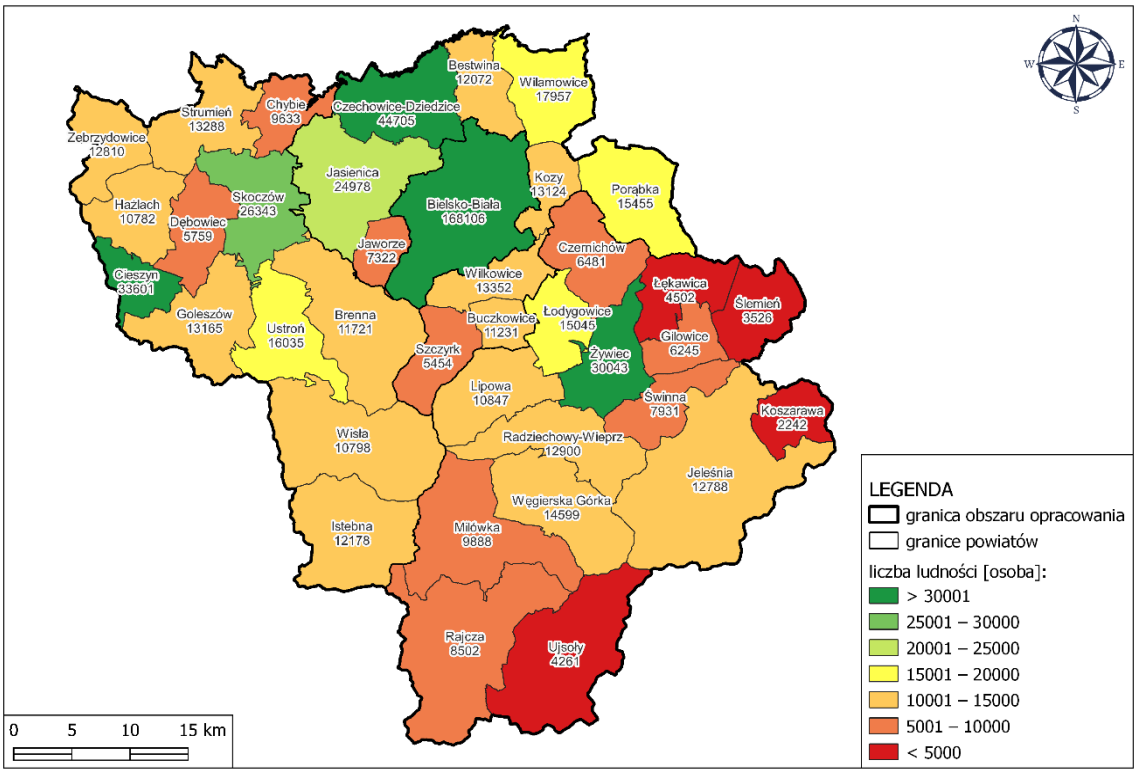
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, obszar Aglomeracji Beskidzkiej składający się z 38 gmin zamieszkiwało 662 852 osób. Liczba ludności poszczególnych gmin Aglomeracji Beskidzkiej jest zróżnicowana, od 2 324 osób w gminie Koszarawa do 168 319 mieszkańców w mieście Bielsko-Biała. Istnieje wiele czynników demograficznych, które wpływają na popyt na usługi transportowe na obszarze objętym planem, należą do nich między innymi:

- liczba mieszkańców;
- dynamika zmian w liczbie mieszkańców;
- gęstość zaludnienia;
- struktura mieszkańców według wieku (przedprodukcyjny, produkcyjny oraz poprodukcyjny);
- wskaźniki obciążenia demograficznego;
- saldo migracji;
- ruch naturalny ludności: urodzenia żywe, zgony, przyrost naturalny;
- współczynnik przyrostu rzeczywistego.

Największa liczba mieszkańców występuje w mieście na prawach powiatu Bielsko-Biała, które zamieszkiwało na dzień 31.12.2021 r. 168 106 mieszkańców, co stanowi 25,48% ludności obszaru analizy. Na drugim miejscu pod względem liczby mieszkańców znajduje się miasto Czechowice-

Dziedzice z 44 705 mieszkańcami, co stanowi 6,78% ludności Aglomeracji Beskidzkiej. Najmniej mieszkańców liczą z kolei gmina Ślemień (3 526 osób, 0,53%) oraz gmina Koszarawa (2 242 osób, 0,34%).

Na Rysunek 5.2 przedstawiono liczbę mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej z podziałem na gminy.



Rysunek 5.2 Liczba mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej z podziałem na gminy

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+„Raport diagnostyczno-strategiczny" na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Mapa przedstawiona na rysunku Rysunek 5**.2** obrazuje główne ośrodki z dużą liczbą mieszkańców: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Cieszyn, Żywiec, Skoczów oraz Jasienica. Gminy wchodzące w skład powiatu żywieckiego charakteryzują się najmniejszą liczbą mieszkańców – szczególnie na południu oraz wschodzie.

Podsumowanie – analiza stanu istniejącego czynników demograficznych

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej pod względem potencjału demograficznego charakteryzuje się niekorzystną sytuacją dla rozwoju społeczno-gospodarczego, liczba mieszkańców obszaru z roku na rok maleje. Dynamika zmian liczby ludności dla całego obszaru w latach 2012-2021 wynosi -0,15%. W gminach z ujemną dynamiką zmian znajdują się wszystkie gminy miejskie analizowanego obszaru.

Dynamika dodatnia występuje natomiast na terenie mniejszych gmin sąsiadujących z dużymi miastami, wynika to ze zjawiska suburbanizacji miast. Wzrost liczby ludności w gminach sąsiadujących choć pozornie wydaje się zjawiskiem korzystnym (większe wpływy z podatków, większy udział społeczeństwa młodego), to w miastach z których mieszkańcy się wyprowadzają generuje wiele problemów (wzrost pustostanów, wzrost natężenia ruchu na wjazdach do miasta). Suburbanizacja generuje wzrost zapotrzebowania na transport w gminach sąsiednich, a brak

zapewnienia transportu publicznego wiązał się będzie ze wzrostem wykorzystania samochodów osobowych i dalszym zwiększającym się zjawiskiem kongestii ruchu. Suburbanizacja obserwowana w Aglomeracji Beskidzkiej prowadzi do rozpraszania się zabudowy, co stanowi barierę dla zachowania efektywności transportu. Stąd też przed gminami, w których tak dynamicznie przyrasta ludności stoi wyzwanie zapewnienia nie tylko dostępności transportowej, ale również odpowiedniej infrastruktury społecznej (miejsca w żłobkach, przedszkolach, szkołach).

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, jednakże występują również gminy oddalone od dużych miast, w których liczba ludności się zmniejsza, z których mieszkańcy emigrują do innych gmin. Szczególnym przypadkiem jest powiat żywiecki, w którym występuje 9 z 14 gmin Aglomeracji Beskidzkiej z ujemną dynamiką zmian liczby ludności. W większości są to gminy z południowej części powiatu.

Kształt piramidy wieku dla Aglomeracji Beskidzkiej jest regresywny, dlatego należy spodziewać się postępującego starzenia społeczeństwa. W Aglomeracji Beskidzkiej obserwowany jest wzrost wartości wszystkich wskaźników obciążenia demograficznego. Świadczy to o niekorzystnych przemianach struktury ludności. Wpłynie to na potrzeby transportowe społeczeństwa np. poprzez konieczność dostosowania taboru oraz informacji dla osób starszych. Osoby starsze są w stanie pokonywać mniejsze dystanse piesze, dlatego obszary powinny być zwarte w celu zapewnienia usług społecznych. Wraz z wiekiem zmniejsza się również możliwość z korzystania z transportu indywidualnego. Najliczniejszą grupą wiekową na koniec 2021 roku była grupa wiekowa od 40 do 44 lat zarówno u kobiet jak i mężczyzn.

W strukturze mieszkańców gmin według funkcjonalnych grup wieku dominuje grupa osób w wieku produkcyjnym i stanowi około 61,66% mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej.

Słabą stroną większości gmin (oprócz dwóch) Aglomeracji Beskidzkiej jest ujemny przyrost naturalny. W latach od roku 2019 do 2021 zaobserwowano wyraźny spadek przyrostu naturalnego względem okresu 2012-2018 na obszarze gmin Aglomeracji Beskidzkiej. Zjawisko to jest powiązane ze znacznym wzrostem liczby zgonów oraz spadkiem urodzeń.

Mocną stroną Aglomeracji Beskidzkiej jest odnotowane dodanie saldo migracji (w latach od 2012 do 2021), które w stosunku do 2020 roku wzrosło o 35,9%.

Niemniej jednak obszar Aglomeracji Beskidzkiej ma potencjał rozwojowy, przyciągający ludność z innych rejonów, co świadczy o jego atrakcyjności, zarówno do zamieszkania, jak i podejmowania pracy. W szczególności w zakresie jednostek miejskich.

5.1.3.2. Prognoza czynników demograficznych

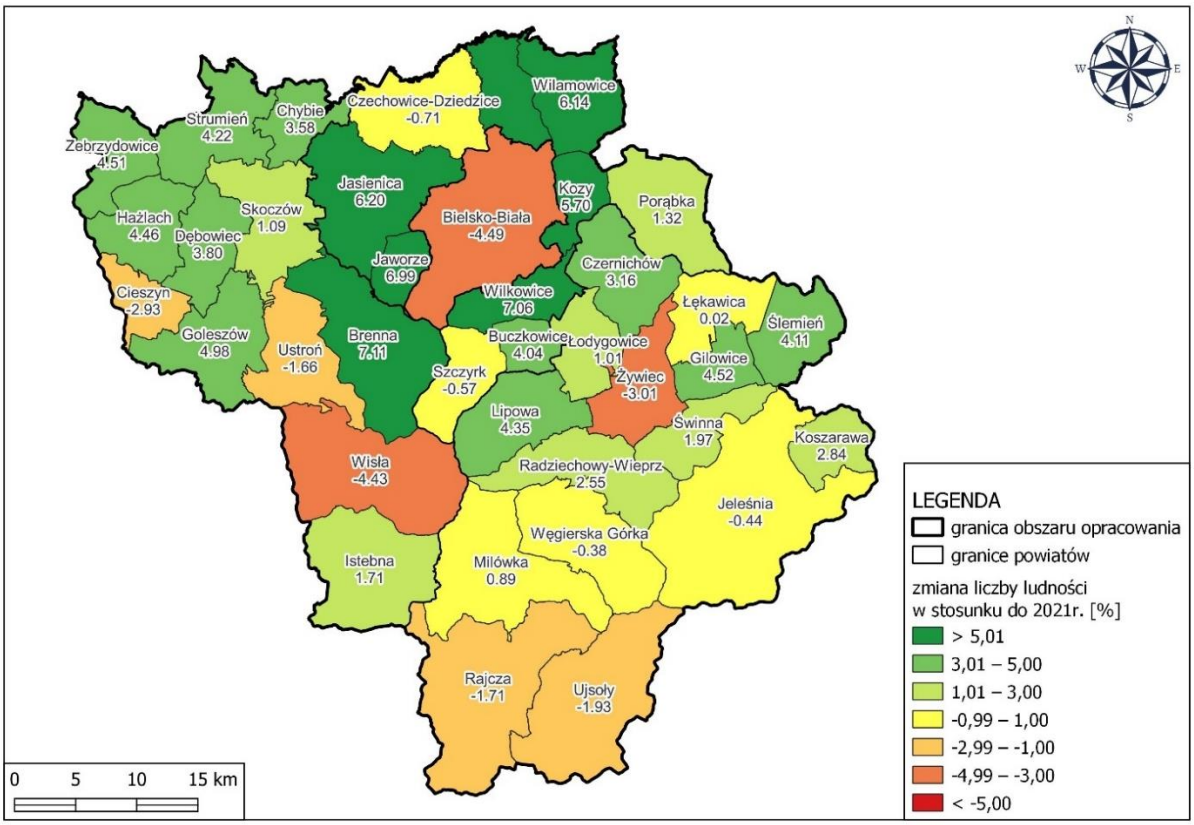
Prognozy demograficzne zachodzące na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej odgrywają istotną rolę w planowaniu przyszłości obszaru. Pozwalają na analizę i przewidywania dotyczące kształtowania w przyszłości zjawisk i procesów demograficznych.

Analizę prognozy czynników demograficznych przeprowadzono na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) wg podziału administracyjnego z zastosowaniem dostępnych danych w momencie realizacji raportu. Przyjęte dane obejmują zakresem prognozy demograficzne dla gmin na lata 2025 oraz 2030. Natomiast dla powiatów oraz dla miasta na prawach powiatu – Bielsko-Biała na lata 2025, 2030, 2035, 2040, 2045 oraz 2050. Okres prognozy dla gmin oraz powiatów jest związany z danymi udostępnianymi przez GUS. Dane prognoz

demograficznych dla gmin zostały opublikowane w 2017 roku, natomiast z agregacją do powiatów w 2014 roku.

Na podstawie danych prognoz demograficznych dla roku 2025 zaobserwowano spadek liczby mieszkańców względem 2021 roku dla 5 gmin natomiast dla roku 2030 występuje już aż w 11 gminach. Dane obrazują wyludnianie się miast oraz gmin znacznie oddalonych od dużych ośrodków miejskich. Wzrost liczby ludności można zaobserwować w gminach ościennych dużych miast.

Na rysunku Rysunek 5.3 przedstawiono porównanie procentowe liczby mieszkańców w 2021 roku z prognozą demograficzną na rok 2030 dla obszaru Aglomeracji Beskidzkiej z podziałem na gminy.



Rysunek 5.3 Porównanie procentowe liczby mieszkańców w 2021 roku z prognozą demograficzna na rok 2030 dla obszaru Aglomeracji Beskidzkiej z podziałem na gminy

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+„Raport diagnostyczno-strategiczny" na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Podsumowanie - prognoza czynników demograficznych

Dane prognoz demograficznych dla obszaru Aglomeracji Beskidzkiej pokrywają się z dotychczasowymi trendami zmian liczby mieszkańców w latach 2012-2021. Do roku 2050 w powiecie bielskim prognozowany jest wzrost liczby mieszkańców, natomiast w mieście Bielsko-Biała prognoza wskazuje na znaczne zmniejszenie się liczby ludzi.

Dane wskazują na wyludnianie się miast oraz gmin znacznie oddalonych od dużych ośrodków miejskich. Wzrost liczby ludności można zaobserwować w gminach ościennych dużych miast. Zjawisko to wymagać będzie od decydentów zmian w obecnie funkcjonujących połączeniach transportu zbiorowego. Związane jest to ze zmianą podejścia do planowania na obszarze miast.

Procesy wskazują na zjawisko suburbanizacji opisane w podsumowaniu dotyczącym analizy demograficznej obszaru.

5.1.3.3. Czynniki społeczne

Edukacja

Ważnym aspektem dla rozwoju społeczno-gospodarczego mającym wpływ na dobrobyt społeczny, w tym poprawę jakości życia, czy wyrównanie dysproporcji społecznych jest budowanie relacji społecznych oraz społecznego zaufania. Podstawą budowania społecznych relacji wśród młodych ludzi jest właściwa edukacja, stąd fundamentem rozwoju gmin jest obecność infrastruktury społecznej – szkół podstawowych i ponadpodstawowych, przedszkoli i żłobków. Z kolei dla zapewnienia wysokiego poziomu kapitału intelektualnego w dużych miastach wojewódzkich konieczna jest realizacja kształcenia na poziomie wyższym.

Podsumowanie sytuacji dot. edukacji

Na przestrzeni lat zaobserwowano spadek liczby szkół podstawowych i wzrost liczby uczniów szkół podstawowych. Odnotowano również spadek liczby filii uczelni wyższych, jednocześnie nie wystąpił spadek liczby studentów. Pozytywnym aspektem jest wzrost liczby przedszkoli oraz żłobków, a co za tym idzie także wzrost dzieci korzystających z tych placówek. Największym problemem jest rozlokowanie w przestrzeni obiektów żłobkowych, brak obiektów żłobkowych w wielu gminach (w szczególności w południowej części aglomeracji), wymusza na mieszkańcach wykonywanie dalekich podróży międzygminnych.

W poszczególnych gminach Aglomeracji Beskidzkiej występują pojedyncze budynki szkół podstawowych oraz obiektów przedszkolnych, co także wymusza na mieszkańcach wykonywanie dalekich podróży międzygminnych.

Szkoły średnie zlokalizowane są głównie w 4 gminach, tj. w Bielsku-Białej, w Cieszynie, w Skoczowie oraz w Żywcu, w pozostałych gminach występują pojedyncze placówki bądź nie ma ich wcale, przez co uczniowie z tych gmin zmuszeni są do pokonywania znacznych odległości.

Szkolnictwo wyższe na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej reprezentowane jest głównie przez uczelnie zlokalizowane na terenie Bielska-Białej. Lokalizacja uczelni wymaga od potencjalnych studentów, w szczególności tych zamieszkujących otoczenie Bielska-Białej, determinacji w codziennych dojazdach środkami komunikacji publicznej.

Kultura

Kultura postrzegana jest jako czynnik rozwoju społecznego, rozwija ludzkie kompetencje i tworzy lokalne więzi. Do obiektów kultury zalicza się: biblioteki, centra, domy, ośrodki kultury, kluby, świetlice, opery, teatry, galerie sztuki, kina, czy też muzea. Obiekty kulturalne stanowią o atrakcyjności turystycznej danego obszaru oraz zapewniają swoistą bazę poszerzania kapitału intelektualnego społeczeństwa, zapewniając jednocześnie miejsca pracy dla części społeczeństwa.

Aglomeracja Beskidzka cechuje się rozwojową tendencją w zakresie liczby obiektów i infrastruktury sportowej. Na przestrzeni lat zwiększyła się liczba stadionów, hal sportowych, kortów tenisowych oraz krytych pływalni, co niewątpliwie sprzyjać będzie zwiększonemu uczestnictwu mieszkańców w sporcie. W każdej z gmin występuje obiekt związany z kulturą (dom kultury lub biblioteka), jednak centrum kultury Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się w Bielsku-Białej, gdzie funkcjonuje największa liczba muzeów, teatrów etc. W związku z powyższym, a także w związku z naturalnym ograniczeniem związanym z możliwością obcowania z kulturą w godzinach popołudniowych oraz wieczornych

korzystanie z wszelkiego rodzaju obiektów kultury wymaga najczęściej korzystania z transportu indywidualnego, a rzadziej z transportu publicznego.

Opieka zdrowotna

Pod koniec 2021 r. na terenie kraju w ramach ambulatoryjnej opieki zdrowotnej działało aż 21 968 przychodni, tj. o 472 więcej niż przed rokiem oraz o 303 więcej niż w 2017 r. 12,1% przychodni na terenie Polski, tj. 2654 działało w województwie śląskim. W 2021 r. liczba przychodni w województwie śląskim zmniejszyła się o 17 obiektów w stosunku do roku poprzedniego, natomiast w relacji do 2017 roku liczba ta na koniec 2021 r. była niższa o 195 obiektów. W Aglomeracji Beskidzkiej łącznie na koniec 2021 r. funkcjonowały natomiast 403 obiekty, tj. o 7 mniej niż w 2020 r. i o 34 mniej niż w 2017. Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zaobserwowano stały spadek liczby przychodni, wynoszący rokrocznie ok. 2%.

Na terenie województwa i Aglomeracji Beskidzkiej zaobserwowano rosnącą dostępność przychodni, dostępność przychodni w Aglomeracji jest porównywalna do dostępności przychodni w województwie śląskim. Obiekty ochrony zdrowia zlokalizowane są głównie w centralnej oraz zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, przede wszystkim w miejscowościach będących siedzibą gmin, co wymusza na mieszkańcach pozostałych gmin wykonywanie podróży międzygminnych.

Podsumowanie - czynniki społeczne

Na terenie gmin Aglomeracji Beskidzkiej zaobserwowano systematyczny wzrost wskaźnika skolaryzacji dzieci w wieku 3-5 lat.

Liczba dzieci objętych opieką w żłobkach zlokalizowanych w granicach Aglomeracji Beskidzkiej zwiększa się.

Na przestrzeni lat zaobserwowano spadek liczby szkół podstawowych wzrost liczby uczniów szkół podstawowych. Odnotowano również spadek liczby filii uczelni wyższych, jednocześnie nie wystąpił spadek liczby studentów. Pozytywnym aspektem jest wzrost liczby przedszkoli czy też żłobków, a co za tym idzie także wzrost dzieci korzystających z tych placówek. Należy opracowywać siatkę połączeń, która uwzględnia dojazd dzieci oraz młodzieży z gmin ościennych do dużych ośrodków miejskich w celu realizacji celu podróży związanego z edukacją (szczególnie w ramach edukacji w szkołach średnich oraz na uczelniach wyższych).

Na przestrzeni ostatnich lat, na terenie Aglomeracji Beskidzkiej odnotowano niewielki spadek liczby działających centrów, domów, ośrodków kultury, klubów i świetlic.

Aglomeracja Beskidzka cechuje się rozwojową tendencją w zakresie liczby obiektów i infrastruktury sportowej. Na przestrzeni lat przybywało stadionów, hali sportowych, kortów tenisowych czy krytych pływalni, co niewątpliwie sprzyjać będzie zwiększonemu uczestnictwu mieszkańców w sporcie. Należy zapewnić do nowo powstałych obiektów dojazd z użyciem transportu publicznego w celach zmniejszenia liczby podróży wykonywanych samochodami oraz wyrównania szans związanych z dostępem dla większej liczby mieszkańców. Wszelkie decyzje dotyczące budowy nowych połączeń, powinny zostać poprzedzone wykonaniem analizy opłacalności ekonomicznej, gdyż nie w każdym przypadku korzyści społeczne wynikające z realizacji nowych połączeń przekroczą poniesione koszty.

Na terenie województwa i Aglomeracji Beskidzkiej zaobserwowano rosnącą dostępność przychodni, dostępność przychodni w Aglomeracji jest porównywalna do dostępności przychodni w województwie śląskim.

Liczba udzielonych porad w przeliczeniu na jednego mieszkańca na terenie Aglomeracji Beskidzkiej 2021 roku była wyższa niż na terenie województwa śląskiego oraz na terenie całego kraju.

5.1.4. Czynniki gospodarcze

Na poziom rozwoju danego obszaru wpływ mają zachodzące w niej, prócz procesów społecznych, również procesy gospodarcze opisane przez czynniki stymulujące wzrost gospodarczy m.in. przez rozwój przedsiębiorczości, wytwarzane produkty i świadczone usługi, tworzenie miejsc pracy oraz realizowane inwestycje.

W analizie uwzględniono następujące czynniki gospodarcze:

- strukturę podmiotów gospodarczych;
- liczbę podmiotów gospodarczych w poszczególnych sektorach ekonomicznych;
- liczbę spółek handlowych z podziałem na spółki z kapitałem zagranicznym;
- produkcję sprzedaną przemysłu;
- liczba sklepów wielkopowierzchniowych i kompleksów handlowych;
- liczba targowisk;
- strukturę zatrudnienia mieszkańców w sektorach ekonomicznych;
- liczbę osób wyjeżdżających oraz przyjeżdzających do gminy w celu pracy;
- dochody oraz wydatki budżetu gminy.

Na koniec 2021 r. w rejestrze REGON na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zarejestrowanych było 85 244 podmiotów gospodarki narodowej, które stanowiły około 16,72% firm zarejestrowanych na terenie województwa śląskiego.

Analizując strukturę liczby podmiotów gospodarczych według klasy wielkości w gminach Aglomeracji Beskidzkiej stwierdzono występowanie 10 podmiotów gospodarczych zatrudniających powyżej 1000 osób w 5 gminach, z czego 4 występują na terenie gminy Żywiec.

W gminach Aglomeracji Beskidzkiej występuje 75 podmiotów gospodarczych w 13 gminach zatrudniających pracowników w liczbie od 250 do 999, z czego 40 występuje na terenie gminy Bielsko-Biała. W 25 gminach nie Aglomeracji Beskidzkiej nie występują podmioty gospodarcze zatrudniające pracowników w przedziale 250-999.

Tylko w czterech gminach (Koszarawa, Radziechowy-Wieprz, Ślemień, Świnna) nie występują podmioty gospodarcze zatrudniające pracowników w liczbie od 50 do 249.

Największa liczba podmiotów gospodarczych znajduje się w gminie Bielsko-Biała i wynosi 27 619 stanowi to 32,61% wszystkich podmiotów gospodarczych znajdujących się na obszarze analizy.

Handel

Handel to proces gospodarczy polegający na sprzedaży określonych dóbr. Handel pełni bardzo ważną rolę w codziennym życiu człowieka, gdyż poprzez zakup dóbr realizowane są podstawowe potrzeby życiowe (potrzeby fizjologiczne, zwłaszcza zaspokojenie głodu czy pragnienia oraz zakup odzieży). Sprzedaż produktów najczęściej odbywa się za pośrednictwem sklepów, przy czym do tych generujących największe potoki ruchu i największe obroty zaliczane są supermarket[2], hipermarkety[3], domy towarowe[4] i domy handlowe[5].

Na koniec 2021 r. w Aglomeracji Beskidzkiej działało 162 supermarketów, 10 hipermarketów, 3 domy towarowe oraz 2 domy handlowe. Supermarkety działają we wszystkich gminach Aglomeracji Beskidzkiej z wyjątkiem gmin Dębowiec, Koszarawa, Rajcza, Ślemień oraz Ujsoły, przy czym najwięcej, bo około 29,63% zlokalizowanych jest w mieście Bielsko-Biała. Hipermarkety występują na terenie czterech gmin: Bielsko-Biała (6 obiektów), Cieszyn (2 obiekty), Czechowice-Dziedzice (1 obiekt) oraz Żywiec (1 obiekt). Domy towarowe występują na obszarze trzech gmin: Bielsko-Biała, Cieszyn oraz Żywiec. Domy handlowe zlokalizowane są na terenie czterech gmin Bielsko-Biała, Żywiec, Czechowice-Dziedzice oraz Wisła.

Zatrudnienie

Aktywność zawodowa ludności ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego danego obszaru. Praca zawodowa jest czynnikiem pozwalającym zapewnić byt i odpowiedni poziom życia ludności. Ponadto aktywność zawodowa (praca) stanowi fundamenty mobilności – praca jest najczęstszą motywacją podróży realizowanych przez ludność w wieku produkcyjnym i wreszcie to na podstawie dojazdów do pracy planuje się zrównoważoną mobilność miejską. Podstawową formą codziennej mobilności przestrzennej ludności dokonywanej przy użyciu środków transportu są dojazdy do pracy, czyli stale powtarzające się, obligatoryjne dojazdy z miejsca stałego zamieszkania do określonego celu, jakim jest miejsce pracy. Aktywność zawodowa ludności generuje zapotrzebowanie na transport, stąd wszelkie statystyki dot. rynku pracy, kierunku dojazdów do pracy są kluczowe z punktu widzenia planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Wśród gmin tworzących obszar Aglomeracji Beskidzkiej najwięcej pracujących w przeliczeniu na liczbę mieszkańców wg stanu na koniec grudnia 2021 r. odnotowano w gminie Żywiec (482 osób na 1000 mieszkańców) oraz gminie Bielsko-Biała (458 osób na 1000 mieszkańców). Najgorsza sytuacja, tj. najmniej pracujących występuje w 12 gminach, gdzie na każdy 1000 mieszkańców pracowało mniej niż 100 osób.

Bezrobocie

[2] Sklep o powierzchni sprzedażowej od 400 m kw. do 2499 m kw. prowadzący sprzedaż głównie w systemie samoobsługowym, oferujący szeroki asortyment artykułów żywnościowych oraz artykułów nieżywnościowych częstego zakupu.

[3] Sklep o powierzchni sprzedażowej od 2500 m kw. prowadzący sprzedaż głównie w systemie samoobsługowym, oferujący szeroki asortyment artykułów żywnościowych i nieżywnościowych częstego zakupu, zwykle z parkingiem samochodowym.

[4] Wielodziałowy sklep o powierzchni sal sprzedażowych 2000m2 i więcej, prowadzący sprzedaż szerokiego i uniwersalnego asortymentu towarów nieżywnościowych, a często także towarów żywnościowych: może również prowadzić pomocniczą działalność gastronomiczną i usługową.

[5] Wielodziałowy (przynajmniej dwa działy branżowe) sklep o powierzchni sal sprzedażowych od 600m^2 do 1999m2, prowadzący sprzedaż towarów o podobnym asortymencie jak w domu towarowym.

Bezrobocie to zjawisko społeczne polegające na tym, że część ludzi zdolnych do pracy i pragnących ją podjąć nie znajduje zatrudnienia. Wzrost bezrobocia jest m.in. skutkiem narastających nierówności społeczno-gospodarczych regionu. Jednym z zasadniczych problemów dotyczących osób bezrobotnych jest brak transportu umożliwiającego dojazd z danej miejscowości do miejsc zatrudnienia (zwłaszcza gdy dana osoba nie posiada samochodu czy prawa jazdy), stąd konieczność uwzględniania poziomu bezrobocia w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Na koniec 2021 r. w Aglomeracji Beskidzkiej odnotowano 10 956 osób bezrobotnych. Wśród osób bezrobotnych zamieszkujących analizowany obszar notowano nadwyżkę kobiet (stanowiły 53,66%) nad mężczyznami (stanowili 46,34%). Największa dysproporcja związaną z płcią w liczbie bezrobotnych występuje w gminie Czechowice-Dziedzice (122 więcej kobiet bezrobotnych niż mężczyzn). Najwięcej osób bezrobotnych występuje w gminie Bielsko-Biała (2320 osób), natomiast w 5 gminach odnotowano poniżej 100 osób bezrobotnych.

Finanse publiczne

W 2021 r. gminy Aglomeracji Beskidzkiej osiągnęły dochody w wysokości 4658 mln zł i poniosły wydatki w wysokości 4427 mln zł. Wynik finansowy jednostek samorządu terytorialnego należących do Aglomeracji Beskidzkiej wygenerował nadwyżkę na poziomie około 231 mln zł (wobec nadwyżki 47 mln zł rok wcześniej i deficytu 68 mln zł w 2019 r.).

Dochody budżetów gmin Aglomeracji Beskidzkiej w 2021 roku były o 114,5% wyższe w relacji do 2012 r. i o 10,3% wyższe w porównaniu do 2020 r. W porównaniu do 2020 r. odnotowano wzrost dochodów we wszystkich gminach Aglomeracji Beskidzkiej oprócz gmin: Chybie (spadek o 13,19%), Wilkowice (spadek o 7,44%), Hażlach (spadek o 0,33%) oraz Skoczów (spadek o 0,01%).

W 2021 r. dochody własne w strukturze zagregowanych dochodów ogółem, stanowiły 45,71%.

W 2021 r. w przeliczeniu na 1 mieszkańca najwyższe dochody budżetów gmin należących do Aglomeracji Beskidzkiej odnotowano dla gmin: Bielsko-Biała (8907,41 zł), Koszarawa (7654,01 zł) oraz Wisła (7629,88 zł). Natomiast najniższe dochody w przeliczeniu na 1 mieszkańca odnotowano w gminach: Hażlach (5624,89 zł), Skoczów (5448,66 zł) oraz Zebrzydowice (5263,32 zł).

Podsumowanie - czynniki gospodarcze

Aglomeracja Beskidzka charakteryzuje się wysokim potencjałem gospodarczym. O wzroście gospodarczym Aglomeracji Beskidzkiej może świadczyć m.in. zwiększająca się liczba podmiotów gospodarczych (wzrost o 15,71% względem roku 2012), większa moc przyciągania inwestorów zagranicznych na swój teren (wzrost o 33,52% względem 2012 roku). Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych generuje nowe miejsca pracy.

Również istotne znaczenie dla spójności społeczno-gospodarczej Aglomeracji Beskidzkiej ma wysoki poziom zatrudnienia, zwiększająca się liczba pracujących przy jednoczesnym spadku bezrobocia rejestrowanego (spadek o 61,89% względem 2012 roku). Przyrost pracujących (względem 2012 roku o 11,39%) oraz spadek bezrobocia zwiększał będzie zapotrzebowanie na transport, co stanowi przesłankę dla potrzeb rozwoju transportu zbiorowego, w celu ograniczenia liczby podróży do pracy realizowanych samochodem na dłuższych dystansach. Wzrost bezrobocia rejestrowanego, jaki miał miejsce w 2020 r. w związku z pandemią koronawirusa miał miejsce w całym kraju i nie może przesądzać o spadku potencjału gospodarczego Aglomeracji Beskidzkiej.

O potencjale gospodarczym Aglomeracji Beskidzkiej, świadczą również wskaźniki charakteryzujące stan finansowy budżetów gmin, ich dochodów i wydatków. Większe dochody budżetowe gmin to większa zdolność do wydatkowania środków na realizację inwestycji w infrastrukturę społeczną i transportową, która sprzyjać będzie mobilności mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej. Należy zapewnić odpowiednie finansowanie na transport publiczny.

5.1.5. Uwarunkowania wynikające z zagospodarowania przestrzennego

Analiza dokumentów strategicznych powiązanych z planowaniem przestrzennym została przeprowadzona w rozdziale 4. Wynika z niej, iż w dokumentach planistycznych gmin Aglomeracji Beskidzkiej w zakresie zagospodarowania przestrzennego dostrzega się m.in.:

- przywiązywanie uwagi do rozwiązań drogowych, umożliwiających ograniczenie uciążliwości transportu w bliskim otoczeniu miast, poprzez rozwój dróg oraz infrastruktury technicznej;
- rozwój infrastruktury usługowej oraz produkcyjnej w bliskim otoczeniu najbardziej uczęszczanych dróg;
- planowanie rozwiązania dotyczącego wyprowadzenia nadmiernego ruchu z obszarów miast i wsi.

Gminy Aglomeracji Beskidzkiej w bardzo ograniczonym zakresie ujmują w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego kwestie związane z rozwojem transportu publicznego, autobusowego i kolejowego, natomiast dosyć szczegółowo opisywane są kierunki rozwoju układu drogowego. Na bazie zapisów Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego można wywnioskować, iż istnieje konieczność reagowania w związku z nadmiernym ruchem samochodowym zwłaszcza w godzinach szczytu (np. poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej).

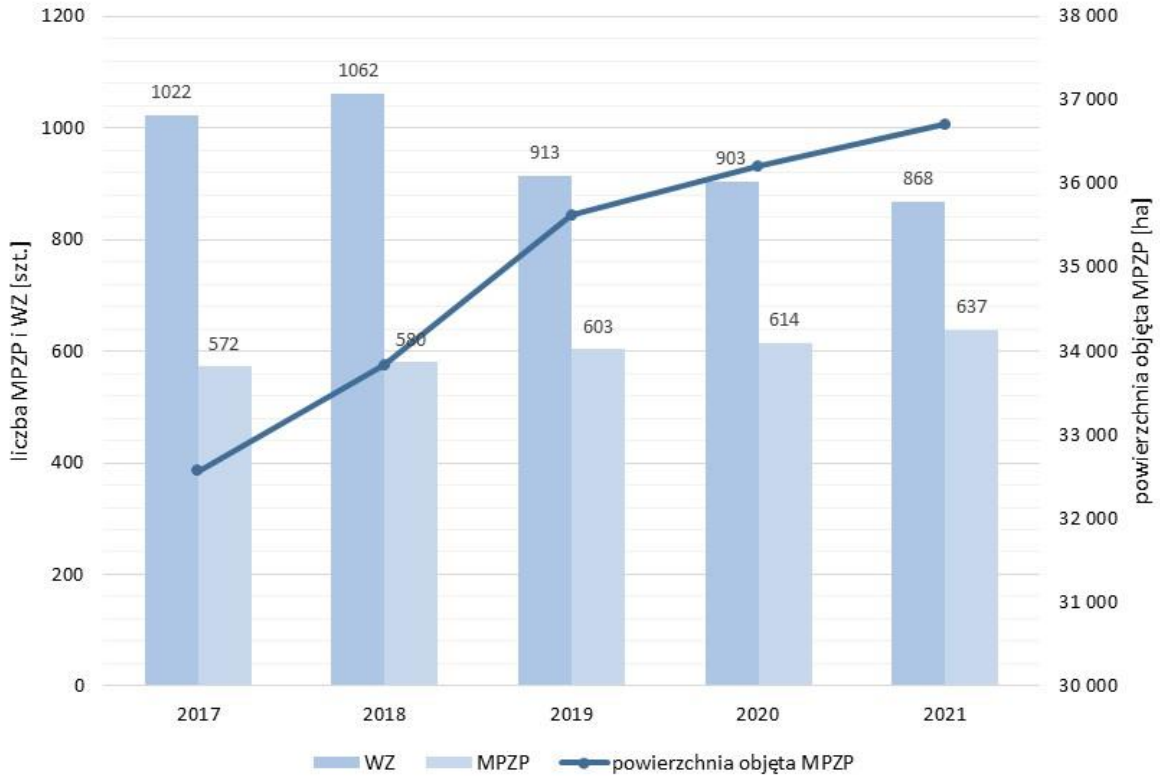
W planowaniu zagospodarowania przestrzenne kluczową rolę pełnią tzw. decyzje o warunkach zabudowy oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Podstawowym celem racjonalnego planowania przestrzennego jest ograniczenie zjawiska wydawania decyzji o warunkach zabudowy, które w polskim systemie prawnym nie muszą być zgodne z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Możliwa jest sytuacja, w której Studium mówi o pewnej funkcji, natomiast można złożyć wniosek dot. zmiany warunków zabudowy z zupełnie inną funkcją. To oznacza, że na terenach, dla których nie obowiązują MPZP rozwój przestrzenny jest nie realizowany w sposób spójny i przemyślany i może stać w sprzeczności z przyjętymi przez gminę zapisami Studium. Przyczynia się to do zwiększania powierzchni terenów, które poddawane są presji urbanizacyjnej, tworząc duże obszary rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, m.in. utrudniając utworzenie efektywnego systemu transportu publicznego.

Obecnie procedowane są zmiany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Projekt nowelizacji ustawy ma uprościć procedury planistyczne a przez to wywrze korzystny wpływ na system planowania przestrzennego.

Pod względem prawa lokalnego ustalanego w formie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w Aglomeracji Beskidzkiej, według stanu na 2021 rok, uchwalonych jest 637 aktów, co stanowi 17,3% liczby uchwalonych aktów na terenie województwa śląskiego (3 688). Na rysunku Rysunek 5.4 na osi głównej przedstawiono zmianę liczby uchwalonych MPZP oraz wydanych decyzji o

warunkach zabudowy (WZ) na terenie Aglomeracji Beskidzkiej oraz na osi pomocniczej wskazano powierzchnię objętą MPZP w latach 2017-2021.

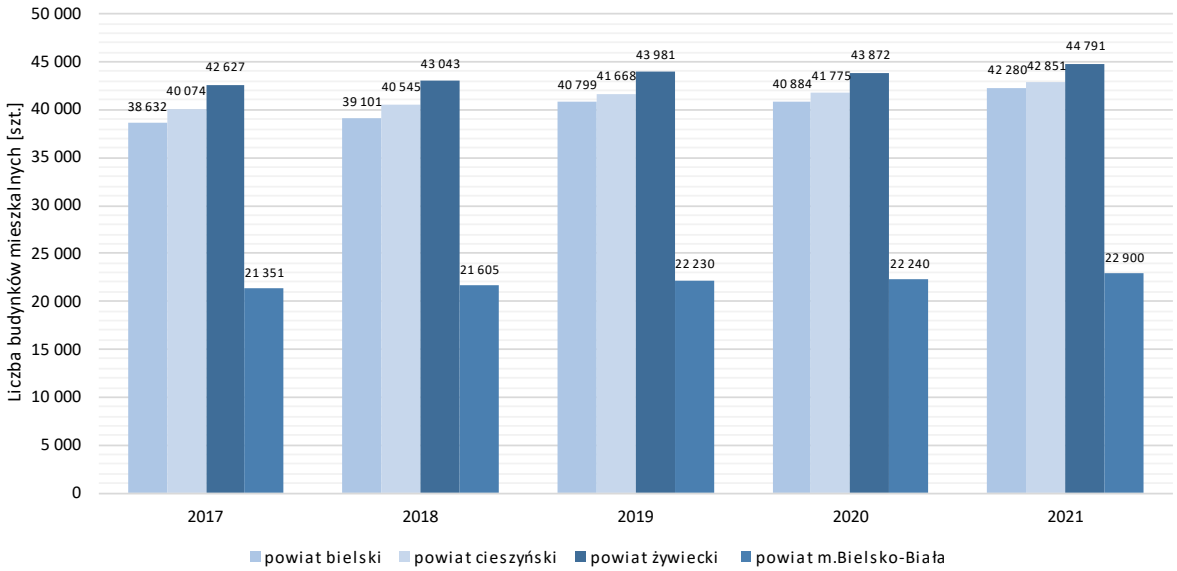


Rysunek 5.4 Liczba miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz wydanych decyzji o warunkach zabudowy w Aglomeracji Beskidzkiej w latach 2017- 2021 na tle powierzchni objętej MPZP

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+„Raport diagnostyczno-strategiczny" na podstawie BDL GUS (dostęp z dnia 16.10.2022 r.)

Zasoby mieszkaniowe

Liczba budynków mieszkalnych na przestrzeni ostatnich pięciu lat w Aglomeracji Beskidzkiej wzrastała (rysunek Rysunek 5.5) w każdym roku o około 2% rocznie, przy czym widoczne jest wyhamowanie wzrostu liczby budynków mieszkalnych w 2020 roku. Całkowita liczba budynków mieszkalnych w 2021 roku wyniosła prawie 153 tysiące.



Rysunek 5.5 Zmiana liczby budynków mieszkalnych w Aglomeracji Beskidzkiej w latach 2017-2021

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+„Raport diagnostyczno-strategiczny" na podstawie BDL GUS (dostęp z dnia 16.10.2022 r.)

Podsumowanie – uwarunkowania wynikające z zagospodarowania przestrzennego

Dla całej Aglomeracji Beskidzkiej pokrycie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wynosi 90,6%. Tereny zabudowane i zurbanizowane stanowią 7,7% w Aglomeracji Beskidzkiej, jest to charakterystyczne dla obszarów nisko zurbanizowanych. Na terenach Aglomeracji Beskidzkiej dominuje zabudowa jednorodzinna zlokalizowana przy głównych drogach oraz w obszarze centralnym i północnym Aglomeracji Beskidzkiej. Największa skupiska zabudowy wielorodzinnej występują w Bielsku-Białej oraz w Cieszynie.

Skupienie zabudowy wzdłuż dróg może być postrzegane jako zjawisko pozytywne, gdyż ułatwia obsługę obszaru aglomeracja przez transport publiczny jednocześnie powoduje narażenie obszarów zabudowy jednorodzinne na negatywne oddziaływania zwiększonego ruchu drogowego.

Zwiększająca się liczba MPZP w kolejnych latach wraz z rosnącą powierzchnią objętą MPZP w Aglomeracji Beskidzkiej może być pozytywnym zjawisku, gdyż może (ale nie musi) świadczyć o powstawaniu nowej zabudowy w sposób zharmonizowany i zgodny z przyjętą polityką przestrzenną. Niewystarczający poziom regulacji planistycznych w gminach nie jest jedyną przyczyną chaosu przestrzennego, czynnikami pogłębiającymi chaos przestrzenny są również procesy osadnicze i demograficzne oraz nadpodaż gruntów budowlanych.

Wśród poszczególnych gmin poziom zurbanizowania występuje na bardzo zróżnicowanym poziomie, wyróżniają się miasta Cieszyn oraz Czechowice-Dziedzice, w których udział terenów zurbanizowanych i zabudowanych osiąga powyżej 20%.

Ponad 70%, a zarazem największy udział lasów oraz zadrzewień i zakrzewień razem mają gminy: Wisła, Ujsoły oraz Szczyrk.

Liczba budynków mieszkalnych na przestrzeni ostatnich pięciu lat w Aglomeracji Beskidzkiej wzrastała w każdym roku o około 2% rocznie. Wpływa to na zmianę zapotrzebowania na transport publiczny w nowych lokalizacjach. Lepszy dostęp do komunikacji publicznej w nowych lokalizacjach

przynosi szereg korzyści pod względem społecznym, w tym m.in. ograniczenie kosztów czasu, hałasu, eksploatacji pojazdów, emisji CO_2 i innych.

5.1.6. Transport drogowy

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej jest dogodnie położony w układzie drogowo-ulicznym ze względu na przebiegające szlaki transportowe o znaczeniu krajowym oraz europejskim. Rdzeniem analizowanego obszaru jest miasto na prawach powiatu Bielsko-Biała. W odległości do 400 kilometrów po sieci drogowej od Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się stolica Polski – Warszawa (około 360 kilometrów) oraz cztery stolice Państw Europejskich: Bratysława (około 320 kilometrów), Budapeszt (około 370 kilometrów), Praga (około 400 kilometrów), Wiedeń (około 350 kilometrów). Dodatkowo graniczenie obszaru z dwoma Państwami (Republiką Czeską oraz Słowacją) podnosi znaczenie Aglomeracji Beskidzkiej w układzie przestrzennym regionu i kraju.

Siatka dróg publicznych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej – pod względem wymagań technicznych i użytkowych – utworzona jest przez drogi następujących klas:

- drogi ekspresowe (S);
- drogi główne ruchu przyspieszonego (GP);
- drogi główne (G);
- drogi zbiorcze (Z);
- drogi lokalne (L);
- drogi dojazdowe (D).

Uwzględniając natomiast funkcje pełnione przez poszczególne odcinki w sieci drogowej, w skład dróg dostępnych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wchodzą:

- drogi krajowe (klasy A, S lub GP – ich zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad);
- drogi wojewódzkie (klasy GP lub G – ich zarządcą jest zarząd województwa);
- drogi powiatowe (klasy GP, G lub Z – ich zarządcami są zarządy powiatów);
- drogi gminne (klasy GP, G, Z, L lub D – ich zarządcami są wójtowie/ burmistrzowie/prezydenci miast).

Na terenach miast na prawach powiatu, zarząd nad drogami gminnymi, powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi (z wyjątkiem dróg ekspresowych) pełni Prezydent Miasta. W przypadku Miasta Bielska-Białej zarząd nad drogami gminnymi, powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi sprawuje Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej, a ruchem zarządza Prezydent Miasta (poprzez Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej).

Przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają dwie europejskie drogowe trasy międzynarodowe:

- E75 - Vardø (Norwegia) – Kreta (Grecja);
- E462 – Brno (Czechy) – Kraków (Polska).

W tabeli Tabela 5.2 przedstawiono szczegółowe zestawienie dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się na analizowanym obszarze.

Tabela 5.2. Drogi krajowe i wojewódzkie na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej

Oznaczenie drogi	Przebieg
Drogi krajowe	
S1	Pyrzowice - Dąbrowa Górnicza - Sosnowiec - Mysłowice - Bielsko-Biała - Żywiec - Zwardoń - granica państwa (Słowacja)
S52	Granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała
DK1	Tychy - Pszczyna - Bielsko-Biała
DK52	Bielsko-Biała - Kęty - Wadowice - Głogoczów
DK81	Katowice - Mikołów - Żory - Skoczów
Drogi wojewódzkie	
781	Chrzanów - Babice - Zator - Andrychów - Łękawica
937	Jastrzębie-Zdrój - Hażlach
938	Pawłowice - Pruchna - Cieszyn
939	Pszczyna - Wisła Wielka - Strumień - Zbytków
940	Bielsko-Biała
941	Skoczów - Wisła - Istebna
942	Bielsko-Biała - Szczyrk - Wisła
943	Laliki - Koniaków - Istebna - granica państwa (Czechy)
944	Bielsko-Biała - Skoczów - Cieszyn
945	Żywiec - Jeleśnia - Korbielów - granica państwa (Słowacja)
946	Żywiec - Sucha Beskidzka
948	Oświęcim - Kęty - Kobiernice - Żywiec

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+„Raport diagnostyczno-strategiczny” na podstawie danych GDDKiA (dostęp z dnia 10.11.2022 r.)

Sieć połączeń kolejowych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej stanowią linie rangi międzynarodowej, państwowej i lokalnej. Szczególne znaczenie mają linie ważne dla międzynarodowych tranzytów kolejowych, tj. linie objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC. W analizowanym obszarze w skład głównych międzynarodowych linii kolejowych AGC oraz ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego AGTC wchodzą linie nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice, 139 Katowice - Zwardoń oraz 150 Most Wisła - Chybie.

Przez teren Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają odcinki ośmiu linii, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych zostały sklasyfikowane wśród linii o znaczeniu państwowym. Liniami, o których mowa są:

- linia kolejowa nr 93 na odcinku Trzebinia – Zebrzydowice – granica państwa;
- linia kolejowa nr 139 na odcinku Katowice – Zwardoń – granica państwa;
- linia kolejowa nr 150 na odcinku Most Wisła – Chybie;
- linia kolejowa nr 157 na odcinku Dębina – Skoczów;
- linia kolejowa nr 190 na odcinku Skoczów – Goleszów;
- linia kolejowa nr 191 na odcinku Goleszów – Wiła Głębce;
- linia kolejowa nr 693 na odcinku Zabrzeg – Bronów R4;
- linia kolejowa nr 694 na odcinku Bronów – Bieniowiec.

5.1.6.1. Transport zbiorowy

5.1.6.1.a. Transport kolejowy

Aglomeracja Beskidzka jest dobrze skomunikowana połączeniami kolejowymi ze stolicą województwa śląskiego (Katowicami), natomiast dostępność do innych, istotnych ośrodków krajowych (wyrażona liczbą połączeń bezpośrednich) jest gorsza i często ogranicza się do dwóch kursów w ciągu dnia.

Połączenia kolejowe o zasięgu regionalnym na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonują w dwudziestu trzech gminach, tj. Bestwina, Bielsko-Biała, Chybie, Cieszyn, Czechowice-Dziedzice, Goleszów, Hażlach, Jeleśnia, Kozy, Łodygowice, Milówka, Radziechowy Wieprz, Rajcza, Skoczów, Strumień, Świnna, Ustroń, Węgierska Górka, Wilamowice, Wilkowice, Wisła, Zebrzydowice, Żywiec. W pozostałych gminach obszaru funkcjonalnego pasażerski ruch kolejowy nie jest prowadzony.

Usługi przewozowe w zakresie przewozu osób środkami transportu kolejowego świadczą:

- Koleje Śląskie sp. z o. o. – pasażerski przewoźnik kolejowy, utworzony w 2010 r. przez samorząd województwa śląskiego;
- POLREGIO sp. z o. o. (dawniej: Przewozy Regionalne sp. z o. o.) – pasażerski przewoźnik kolejowy, należący do Agencji Rozwoju Przemysłu i samorządów wszystkich województw;
- PKP Intercity S.A. – przewoźnik kolejowy należący do grupy PKP, świadczący usługi w zakresie kolejowych dalekobieżnych przewozów pasażerskich.

W 2020 r. udział przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych kształtował się następująco: Koleje Śląskie – 89,6%; POLREGIO – 10,4%.

Koleje Śląskie – jako dominujący przewoźnik regionalny i aglomeracyjny – przewozy na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wykonuje na 6 liniach komunikacyjnych:

- S5: Katowice ⇆ Tychy ⇆ Pszczyna ⇆ Czechowice-Dziedzice ⇆ Bielsko-Biała Główna ⇆ Żywiec ⇆ Węgierska Górka ⇆ Rajcza Centrum ⇆ Zwardoń;
- S6: Katowice ⇆ Tychy ⇆ Pszczyna ⇆ Skoczów ⇆ Ustroń ⇆ Wisła Głębce;
- S61: Czechowice-Dziedzice ⇆ Chybie ⇆ Zebrzydowice ⇆ Cieszyn;
- S62: Skoczów ⇆ Goleszów ⇆ Cieszyn;
- S75: Rybnik ⇆ Żory ⇆ Czechowice-Dziedzice ⇆ Bielsko-Biała Główna ⇆ Żywiec;
- S76: Gliwice ⇆ Knurów ⇆ Rybnik ⇆ Żory ⇆ Chybie ⇆ Skoczów ⇆ Ustroń ⇆ Wisła Głębce.

5.1.6.1.b. Transport autobusowy

Autobusowe przewozy pasażerskie w Aglomeracji Beskidzkiej wykonywane są jako połączenia o zasięgu:

- międzynarodowym;
- krajowym;
- regionalnym;
- lokalnym.

Połączenia międzynarodowe wykonywane są jedynie z miasta-rdzenia, tj. Bielska-Białej. Głównymi kierunkami przewozów są Czechy oraz Ukraina. Usługi przewozowe na obu relacjach świadczy przewoźnik PP KOVAL.

Połączenia o zasięgu krajowym dotyczą destynacji do głównych ośrodków w Polsce, np. Katowic, Poznania, Warszawy, Gdańska, Rzeszowa. Trasy te obsługiwane są przez przewoźnika z terenu Aglomeracji Beskidzkiej (WISPOL) oraz przewoźnika z rynku europejskiego (FlixBus).

Do przewozów o randze regionalnej zalicza się kursy wykonywane na terenie województwa śląskiego. Obejmują one relacje do najważniejszych miast regionu – stolicy województwa i większych miast z województwa śląskiego niewchodzących w skład Aglomeracji Beskidzkiej (w szczególności do Katowic, Zabrza, Gliwic). Oferta połączeń regionalnych jest szczątkowa, to usługi w zakresie tych przewozów świadczone są przez dwóch przewoźników: WISPOL oraz FlixBus.

Siatkę połączeń autobusowych o zasięgu lokalnym na terenie Aglomeracji można uznać za gęstą. Tworzą ją połączenia powiatowo-gminne i gminne. Usługi w zakresie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu bielskiego i gmin Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kęty, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice prowadzone są poprzez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (BZPG), operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Schemat połączeń komunikacyjnych organizowanych przez BZPG tworzy 47 linii komunikacyjnych, oznaczonych liczbowo: 101-103, 105-114, 116-129, 136, 140-147, 149-153, 156, 157, 161, 190-192.

Z kolei komunikację miejską organizują cztery gminy:

- Bielsko-Biała – siatkę połączeń tworzą 42 linie komunikacyjne (operatorem transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.), w tym:
  - 37 linii komunikacyjnych dziennych (oznaczonych liczbowo i literowo: 1-4, 6-13, 13w, 15-20, 22-29, 31-35, 35L, 35S, 50, 56-57);
  - 1 linia komunikacyjna dzienna szkolna (oznaczona literowo: D);
  - 2 linie komunikacyjne nocne (oznaczone liczbowo i literowo: N1, N2);
  - 2 linie komunikacyjne pracownicze (oznaczone liczbowo i literowo: P1, P2).
- Czechowice-Dziedzice – siatkę połączeń tworzy 11 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo i literowo: 1, 1s, 2-6, VII, 8, 9, X). Operatorem transportu zbiorowego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o.o.
- Cieszyn – siatkę połączeń tworzy 9 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo: 5, 10, 21, 22, 30, 32, 40, 41, 50). Operatorem transportu zbiorowego jest Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o.
- Żywiec – siatkę połączeń tworzy 18 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo: 1-18). Operatorem transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.

W dni robocze (zarówno szkolne jak i wolne od nauki szkolnej) dostęp do połączeń autobusowych mają wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego, w soboty – 36 gmin (bez gmin Dębowiec, Rajcza), w niedziele i święta natomiast 34 gminy (bez gmin Dębowiec, Koszarawa, Lipowa, Rajcza). Liczba kursów ulega zmniejszeniu w dni robocze wolne od nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta

w stosunku do typowego dnia roboczego odpowiednio o 11%, 59% i 70%. Stanowi to bardzo duże utrudnienie dla niezmotoryzowanych mieszkańców, chcących zrealizować swoje potrzeby transportowe w Bielsku-Białej, gminach sąsiednich lub w obrębie własnej gminy.

W skali dnia stosunkowo najmniej kursów komunikacyjnych wykonywanych jest w godzinach wieczornych. Uniemożliwia to wieczorne powroty mieszkańców, wykluczając tym samym znaczne grupy pasażerów, np. osoby pracujące na zmianie nocnej lub osoby, dla których Bielsko-Biała stanowi centrum kultury i rozrywki.

Dostęp do połączeń autobusowych uwarunkowany jest sposobem organizowania transportu zbiorowego. Stosunkowo najlepsza oferta przewozowa (ale niepozbawiona wad) występuje w gminach, które:

- przekazują organizowanie transportu zbiorowego na mocy porozumień międzygminnych;
- działają w ramach związku powiatowo-gminnego;
- organizują komunikację samodzielnie, ale wówczas o skuteczności rozwiązania decyduje siatka połączeń i rozkład jazdy (pozytywnym przykładem są gminy Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Żywiec, Cieszyn).

5.1.6.1.c. Przystanki węzłów przesiadkowych

Obecność przewozów kolejowych i autobusowych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wymaga zapewnienia miejsc umożliwiających dogodną zmianę środka transportu wraz z infrastrukturą dla sprawnej obsługi podróżnych (np. przystanków komunikacyjnych, miejsc postojowych dla samochodów i rowerów, punktów sprzedaży biletów, systemów informacyjnych), czyli węzłów przesiadkowych. Obecnie w graniach Aglomeracji węzły przesiadkowe funkcjonują w pięciu lokalizacjach:

- Bielsko-Biała;
- Czechowice-Dziedzice;
- Cieszyn;
- Żywiec;
- Wisła.

Ponadto centrum przesiadkowe wybudowane zostało w Szczyrku, lecz jeszcze nie zostało oddane do użytku. Dwa obiekty pełniące funkcje przesiadkowe planowane są w Wilkowicach (przy dworcu oraz pętla autobusowa przy ul. Wyzwolenia).

5.1.6.2. Transport ciężarowy oraz materiałów niebezpiecznych

Obsługa obszaru funkcjonalnego w szczególności w zakresie zaspokojenia potrzeb bytowych wymaga sprawnego transportu towarów. Najpowszechniejszą formą transportu większości towarów wciąż pozostaje transport drogowy. Jego zaletą jest rozbudowana sieć dróg kołowych, dostosowana do miejsc zaopatrzenia i zbytu.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, w powiatach m. Bielsko-Biała, bielskim, cieszyńskim i żywieckim liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych oraz ciągników w 2021 r. wyniosła 550 436, z czego 60 744 stanowiły samochody ciężarowe. Według danych GUS najliczniejszą grupę pod względem wieku utworzyły pojazdy starsze niż 31 lat (16,5% ogółu). Głównym źródłem zasilania był

natomiast olej napędowy – podstawowe paliwo dla 74,5% jednostek. Połowa pojazdów ciężarowych wykazywała ładowność nieprzekraczającą 999 kg.

W aspekcie zarządzania transportem ładunków i materiałów niebezpiecznych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zadaniami priorytetowymi są:

- wydzielanie stref ruchu ciężarowego na podstawie dopuszczalnego tonażu pojazdów;
- prowadzenie kontroli dotyczących przekraczania dopuszczalnego ciężaru pojazdów.

Do głównych materiałów niebezpiecznych składowanych i transportowanych na terenie Aglomeracji zalicza się z kolei:

- olej napędowy;
- benzyny bezołowiowe;
- gaz propan butan;
- toksyczne środki przemysłowe (chlor, amoniak itp.).

Należy wyraźnie zaznaczyć, że obszarami zagrożonymi skażeniami chemicznymi są nie tylko główne szlaki komunikacyjne i kolejowe. Potencjalne niebezpieczeństwo dotyczy też terenów bezpośrednio przyległych do dróg komunikacyjnych, punktów przeładunkowych oraz rurociągów transportowych paliw gazowych.

Na potrzeby wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych, a także utrzymania nowo wybudowanych dróg w dobrym stanie technicznym na terenie Bielska-Białej funkcjonuje zatoka do ważenia pojazdów. Oddana została do użytku na ul. ul. Międzyrzeckiej w ramach inwestycji drogowej stanowiącej – zadanie realizowane w ramach projektu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej pn.: „Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 w Bielsku-Białej”.

Ponadto w perspektywie najbliższych lat zakłada się rozwój systemu ITS na terenie Bielska-Białej o nowe funkcjonalności, m.in. podsystem informacji o warunkach ruchowych, podsystem informacji o wolnych miejscach parkingowych, mobilne centrum nadzoru ruchu czy też podsystem preselekcji pojazdów przeciążonych i ponadgabarytowych. Istota systemu preselekcji wagowej polegać będzie na rejestrowaniu i ważeniu wszystkich przejeżdżających pojazdów. Następnie informacje o potencjalnych wykroczeniach przekazywane będą do pracowników kontroli.

Na tle całej Aglomeracji Beskidzkiej istotne znaczenie dla wyprowadzenia ruchu ciężkiego będzie mieć budowa trzech odcinków nowego fragmentu ekspresowej trasy S1 między Mysłowicami a Bielsko-Biała o długości 51,8 km. W graniach Aglomeracji znajdą się dwa odcinki: Dankowice – węzeł Suchy Potok (o długości 11,9 km) oraz Dankowice – węzeł Oświęcim (o długości 15,8 km). Realizacja inwestycji pozwoli odciążyć istniejącą drogę krajową nr 1, w szczególności intensywnie wykorzystywany odcinek od Pszczyny przez Goczałkowice-Zdrój po Czechowice-Dziedzice. Zakończenie robót przewidziano na listopad 2023 roku.

Równie ważną inwestycją w kontekście transportu ciężarowego będzie przewidziane w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.) obejście Węgierskiej Górki, czyli budowa drogi ekspresowej S1 na odcinku Przybędza – Milówka (obecnie przez Węgierską Górkę odbywa się ruch tranzytowy do granicy ze Słowacją w Zwardoniu). Inwestycja zapewni bezpośrednie połączenie na trasie Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka (Zwardoń) - Svrcinovec (powiat Czadca,

Słowacja). Długość nowopowstałego odcinka wyniesie 8,5 km. Planowany termin oddania do użytku – 2024 rok.

Lokalnie przedsięwzięciem będzie również realizacja drogi łączącej ul. Warszawską z ul. Wyzwolenia w Bielsku-Białej, czyli tzw. północnej śródmiejskiej obwodnicy Bielska-Białej. Celem inwestycji będzie usprawnienie połączeń z drogami ekspresowymi S1 i S52. Łącznik ma być ważnym elementem usprawniającym ruch samochodowy w północno-wschodnich dzielnicach miasta poprzez uspokojenie ruchu w centrum miasta poprzez eliminację ruchu tranzytowego.

Do wciąż nierozwiązanych problemów związanych z transportem ciężkim i materiałów niebezpiecznych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zaliczyć trzeba:

- brak wyznaczonej odpowiedniej liczby miejsc postojowych na ulicach, przynajmniej na czas wyładunku i załadunku;
- mała liczba dedykowanych parkingów dla pojazdów ciężarowych (tzw. parkingów zorganizowanych).

W skali województwa transport towarów odbywa się również szlakami kolejowymi. Głównymi grupami ładunków przewożonymi tą gałęzią transportu wciąż pozostają:

- węgiel kamienny i brunatny;
- ropa i gaz;
- rudy metali i produkty górnictwa;
- koks;
- brykiet;
- produkty rafinacji naftowej.

Kolejowe przewozy towarowe cechują się bardzo niskimi średnimi prędkościami handlowymi, a co utrudnia ich konkurencyjność rynkową (zjawisko powszechne dla całego kraju). I tak w 2021 r. średnia prędkość pociągów towarowych wyniosła 23,4 km/h, nie uwzględniała ona jednak postojów pomiędzy poszczególnymi trasami; zdarza się, że jeśli zostaną uwzględnione wszystkie postoje między poszczególnymi odcinkami transportu tego samego ładunku, to prędkość może spadać nawet do mniej niż 10 km/h. Istnieje wiele czynników wpływających na niską prędkość handlową pociągów, np. niska przepustowość sieci, czy bardzo wysoki wskaźnik opóźnień pociągów towarowych. Wpływ ma także sposób trasowania pociągów – każda trasa jest liczona odrębnie gdy relacja handlowa podzielona jest na kilka odcinków technicznych z postojami pomiędzy nimi. Na przykład dla pociągów bezpośrednich między Zebrzydowicami a Małaszewiczami Centralnymi średnia prędkość wynosiła 22,6 km/h z kierunku południowego oraz 27,8 km/h z kierunku wschodniego.

Na rynku przewoźników towarowych pozycję dominującą zajmują PKP Cargo (z udziałem 37%) oraz DB Cargo Polska (z udziałem 17%). Pozostała część rynku przewozów rozdrobniona jest na wielu przewoźników, a przez to wykazuje się sporą dynamiką.

5.1.6.3. Transport intermodalny i kombinowany

Funkcjonowanie współczesnych łańcuchów transportowych oparte jest na wykorzystywaniu szeregu optymalnych rozwiązań w zakresie przewozu różnych rodzajów ładunków na większe odległości, a zwłaszcza rozwiązań ekonomicznych, organizacyjnych i czasowych. Jednym z czynników

sprawnego procesu transportowego jest transport multimodalny, który dotyczy przewozu towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, na podstawie umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego w jednym kraju, gdzie towar przejął w pieczę operator transportu multimodalnego, do oznaczonego miejsca przeznaczenia położonego w innym kraju[6]. W transporcie multimodalnym wyróżnić można transport intermodalny oraz kombinowany. Pierwszy (transport intermodalny) oznacza przewóz towarów przy użyciu środków przewozu różnych gałęzi transportu w tej samej jednostce ładunkowej na całej trasie. Drugi (transport kombinowany) dotyczy przewozu towarów na przeważającej trasie przy wykorzystaniu żeglugi śródlądowej, morskiej lub kolei, a procesy odwozowe (od nadawcy) i dowozowe (do odbiorcy) realizowane są transportem drogowym.

W Polsce występują terminale intermodalne lądowe (obsługujące transport drogowy i kolejowy) oraz terminale morskie (obsługujące transport drogowy, kolejowy i morski). Według danych GUS w 2020 r. na terenie kraju zlokalizowanych było 39 terminali (wobec 35 w 2018 r. i 30 w 2017 r.). Dla porównania w Niemczech znajdowało się 177 terminali, a we Francji 84. Średnia gęstość w przeliczeniu na powierzchnię kraju wynosi 1,25 terminala na 10 tys. km^2. Najwięcej terminali lądowych (6) należało do grupy PKP CARGO S.A. (łączna zdolność przeładunkowa ok. 575 tys. TEU), 4 do PCC Intermodal S.A. (łącznie 526 tys. TEU), 3 do Metrans Polonia Sp. z o.o. (łącznie 715 TEU), a po 2 do Loconi Intermodal S.A. i Rail Polska Sp. z o.o. Pozostałe to podmioty posiadające pojedyncze obiekty[7,8].

Duże krajowe terminale intermodalne zlokalizowane są w rejonach największych aglomeracji, którym towarzyszy odpowiednie zaplecze (np. Metropolia Górnośląsko-Zagłębiowska, Warszawa, Poznań, Łódź) i w portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin). Obecnie tylko trzy województwa nie mają dostępu do żadnego z tych obiektów: kujawsko-pomorskie, świętokrzyskie i opolskie. W pozostałych województwach zlokalizowane są terminale lądowe (35 obiektów) lub morskie (4 obiekty).

5.1.6.4. Zarządzanie przestrzenią parkingową

Parkowanie pojazdów samochodowych w gminach Aglomeracji Beskidzkiej odbywa się na:

- drogach publicznych w sposób zorganizowany, tj. na wyznaczonych miejscach do parkowania oraz wyznaczonych zorganizowanych parkingach wielostanowiskowych;
- wyznaczonych miejscach w strefach zamieszkania;
- miejscach wydzielonych w tzw. strefach płatnego parkowania, na których postój obciążony jest opłatą, a jej wysokość reguluje taryfikator (z podziałem na strzeżone oraz niestrzeżone);

Dodatkowo można wyróżnić parkingi (Park&Ride, Kiss&Ride, parkingi dla autokarów, parkingi dla samochodów ciężarowych).

Na obszarze wszystkich gmin wyznaczone są ogólnodostępne, bezpłatne miejsca postojowe, część z nich znajduje się pod zarządem jednostek samorządu terytorialnego (np. miejsca postojowe w sąsiedztwie obiektów użyteczności publicznej), pozostałe pod zarządem prywatnym (np. miejsca postojowe przy placówkach handlowych). Dostęp do miejsc parkingowych jest z reguły niczym nieograniczony.

[6] Źródło: Konwencja o międzynarodowym transporcie multimodalnym towarów z 1980 r.
[7] Źródło: Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.
[8] Źródło: GUS – Transport intermodalny w Polsce w 2021 r.

Swoboda parkowania, a także brak parkingów kubaturowych i spiętrzonych w obrębie osiedli mieszkaniowych, doprowadza do deficytu miejsc postojowych na terenie zabudowy mieszkaniowej. Parkujące pojazdy zajmują przestrzeń publiczną (chodniki i tereny zielone) oraz zakłócają jej funkcjonowanie. Ponadto koszt parkowania ponosi de facto sfera publiczna. Wyeliminowanie tego zjawiska jest z reguły trudne przy wykorzystaniu narzędzi administracyjnych. Należy przy tym pamiętać, że możliwość nieograniczonego parkowania w miejscu zamieszkania w przestrzeni publicznej jest bodźcem zachęcającym do korzystania z motoryzacji indywidualnej, co nie jest w zgodzie z ideą transportu zrównoważonego. Opisane zjawisko jest widoczne w gminach o gęstej zabudowie budynków wielorodzinnych wraz z dużą gęstością zaludnienia np. Bielsko-Biała, Cieszyn, Czechowice-Dziedzice oraz Żywiec.

Ważnym aspektem w Aglomeracji Beskidzkiej jest ruch turystyczny, który w gminach turystycznych generuje utrudnienia w realizacji parkowania w czasie sezonu turystycznego. Powoduje to przepełnianie parkingów oraz nielegalne postoje w przestrzeni publicznej.

Obecnie wiele gmin Aglomeracji Beskidzkiej osiąga bardzo wysoki stopień zapełnienia przestrzeni parkingowej, co obrazuje skalę zapotrzebowania na miejsca postojowe. Przyczynia się do tego systematyczny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, odbijający się na płynności ruchu i problemach z dostępnością miejsc do parkowania. W konsekwencji samochody pozostawiane są w przypadkowych miejscach, często z naruszeniem przepisów.

W celu wprowadzania zarządzania przestrzenią parkingową tworzone są strefy płatnego parkowania, które ustalane są na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, a ich funkcjonowanie pod względem prawnym reguluje Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[9]. Zasadność wprowadzenia stref płatnego parkowania wynika z konieczności:

- zwiększenia rotacji i uwolnienia miejsc postojowych;
- zmniejszenia kongestii na drogach (szczególnie w centrum miast);
- wyeliminowania strat czasu spowodowanych poszukiwaniem wolnego miejsca postojowego;
- większej dostępności do miejsc postojowych zlokalizowanych bliżej celu;
- zmniejszenia liczby podróży samochodowych i zwiększenia udziału podróży innych niż samochodowe w podziale zadań przewozowych.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej strefy płatnego parkowania funkcjonują w następujących gminach:

- Bielsko-Biała;
- Cieszyn;
- Żywiec;
- Wisła;
- Skoczów.

[9] Dz. U. z 2021 poz. 1376

5.1.6.5. Logistyka miejska

Tereny zurbanizowane są największymi na świecie skupiskami zasobów gospodarczych oraz zawierają niezbędne środki do prowadzenia różnych rodzajów działalności. Powoduje to nagromadzenie potrzeb transportowych ładunków i osób na ograniczonej powierzchni. Nadmierne oraz chaotyczne przemieszczanie prowadzi do wyczerpania przepustowości infrastruktury sieci transportowej. Następuje wtedy spowolnienie ruchu zwane kongestią. Największą trudnością w uporządkowaniu przepływów jest ich losowość oraz zmienność w czasie.

Obecnie logistyka ma zastosowanie w coraz większej liczbie obszarów życia. Interdyscyplinarność pozwala spojrzeć z innej perspektywy na dotychczas problematyczne kwestie i dostarczyć nowatorskich rozwiązań. W przypadku obszarów funkcjonalnych rola logistyki będzie się koncentrowała przede wszystkim na sprawnym przemieszczaniu osób oraz ładunków w jego granicach przy niewielkiej ingerencji w zagospodarowanie przestrzenne silnie zurbanizowanych terenów. Tereny takie są szczególnie wrażliwe na koszty zewnętrzne transportu, ponieważ są najgęściej zaludnione. Logistyka powinna, więc kształtować wewnątrzmiejskie przemieszczenia w taki sposób, aby były jak najmniej uciążliwe przy jednoczesnej racjonalności ekonomicznej. Współczesne miasta borykają się z wieloma problemami hamującymi rozwój. Logistyka ma zastosowanie przede wszystkim w przełamywaniu barier przestrzennych oraz infrastrukturalnych.

5.1.6.6. Transport wodny

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej nie występuje transport wodny śródlądowy. Na Jeziorze Żywieckim są jedynie organizowane rejsy widokowe od wiosny do jesieni. Rejsy rozpoczynają się w przystani na zaporze w miejscowości Tresna. Do punktu można dostać się transportem publicznym MZK Żywiec linią 16 oraz 17. Dodatkowo na zbiornikach wodnych realizowane są cele rekreacyjne mieszkańców oraz turystów.

5.1.6.7. Transport lotniczy

Na obszarze miasta Bielsko-Biała zlokalizowane jest lotnisko sportowe, którego zarządzającym jest Aeroklub Bielsko-Bialski. Na lotnisku organizowane są loty turystyczne z użyciem szybowców oraz motoszybowców. Realizowane są również szkolenia z zakresu samolotów, szybowców oraz spadochronów.

Inne lotnisko sportowe na analizowanym obszarze zlokalizowane jest w gminie Czernichów. Na lotnisku funkcjonuje Górska Szkoła Szybowcowa „Żar".

Na terenie gminy Bestwina zlokalizowane jest Lotnisko Kaniów, służące do celów szkoleniowych, turystycznych oraz ratownictwa. Właścicielem lotniska jest Bielski Park Techniki Lotniczej Sp. z o.o., a zarządcą Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o. Od dnia 16 grudnia 2019 roku do 23 października 2020 roku z lotniska korzystało także Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, dla którego zbudowano helipad i obiekty techniczno-socjalne. Na lotnisku oferowane są atrakcje w postaci lotów widokowych i skoków spadochronowych w tandemie.

Najbliższymi międzynarodowymi portami lotniczymi pasażerskimi dla Aglomeracji Beskidzkiej są:

- Międzynarodowy Port Lotniczy Ostrawa – Mošnov im. Leoša Janáčka – oddalony o około 84 km;
- Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice – oddalony o około 97 km;
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice – oddalony o około 108 km.

5.1.6.8. Transport rowerowy

Transport rowerowy pełni funkcję komunikacyjną oraz turystyczno-rekreacyjną. Funkcja komunikacyjna związana jest z przejazdami realizowanymi do m.in. miejsc pracy lub placówek oświaty, funkcja turystyczno-rekreacyjna obejmuje natomiast przejazdy mieszkańców podejmowane w czasie wolnym dla odpoczynku oraz związana jest z przyjazdem turystów korzystających ze specjalnej infrastruktury (np. wyciągi) oraz tras rowerowych.

Długość dróg dla rowerów na terenie Aglomeracji Beskidzkiej w 2019 r. wyniosła zaledwie 110,3 kilometra. Należy jednak zaznaczyć, że drogi dla rowerów nie występują we wszystkich gminach. Ich brak jest zauważalny w 22 gminach. Najdłuższą siecią dróg dla rowerów dysponuje Bielsko-Biała (35 km). Spośród gmin Aglomeracji Beskidzkiej, Jaworze ma najwięcej ścieżek rowerowych w przeliczeniu na 100 km^2 powierzchni – 48,75 oraz w przeliczeniu na 10 tysięcy ludności 14,07.

W większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej brakuje tras rowerowych. Sieć nie jest spójna choć występują wyjątki, które po uzupełnieniu luk mogą stanowić spójną całość. Ciekawym przypadkiem jest ciąg biegnący przez gminę Skoczów (z północy na południe – odpowiadający trasie Greenways Kraków-Morawy-Wiedeń), następnie występuje przerwa w infrastrukturze rowerowej i rozpoczyna się kolejna nitka w Ustroniu, która biegnie aż do połowy gminy Wisła. Pozytywnym przykładem jest również infrastruktura pieszo-rowerowa w gminie Węgierska Górka, która przebiega prawie przez całą długość gminy. Dopracowanie odcinka o długości około 750 metrów pozwoliłoby na dołączenie do istniejącej infrastruktury przebiegającej w gminie Milówka.

Wobec braku dróg przeznaczonych specjalnie dla rowerzystów w wielu gminach Aglomeracji Beskidzkiej ruch rowerowy prowadzony jest poboczem. Tam, gdzie pobocze nie występuje, rowerzyści zmuszeni są do poruszania się skrajem jezdni w bezpośrednim sąsiedztwie ruchu samochodowego. Zdarza się ponadto, że niektóre z tras są przecinane głównymi ulicami lub same przecinają np. drogi dojścia pasażerów w pobliżu infrastruktury przystankowej. W każdym ze wspomnianych przypadków jazda po kolizyjnej drodze rowerowej jest nie tylko uciążliwa (wymaga wzmożonego skupienia uwagi przez rowerzystów), ale również bardzo niebezpieczna. Dodatkową barierą do realizacji funkcji komunikacyjnej rowerem standardowym może być górzysty charakter analizowanego obszaru. Rozwiązanie problemu mogłoby być wprowadzenie miejskich rowerów elektrycznych.

Oprócz dróg dedykowanych dla rowerzystów na terenie obszaru funkcjonalnego występują także trasy rowerowe przeznaczone dla podróży turystycznych. Drogi te nie zawsze prowadzone są po drogach publicznych, ale również po nawierzchniach nieutwardzonych, szutrowych. Przez Aglomerację Beskidzką przebiegają następujące, istotne, turystyczne szlaki rowerowe:

- Wiślana Trasa Rowerowa – przez analizowany obszar przebiega częściowo, cała trasa ma swój początek w gminie Wisła i kończy się w mieście Gdańsk. Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminy: Wisła, Ustroń, Brenna (miejscowość Górki Wielkie), Skoczów, Strumień, Chybie, Czechowice-Dziedzice, Bestwina oraz Wilamowice;
- Europejska Trasa Rowerowa Erovelo (R4) – trasa łączy miasto Roscoff we Francji z miastem Kijów w Ukrainie. Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminę Strumień;
- szlak Śladami Stroju Cieszyńskiego (szlak rowerowy oznaczony specjalnym znakiem stroju regionalnego) – szlak rozpoczyna się i kończy w gminie Cieszyn, częściowo przebiega przez gminę Skoczów;

- Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony) – jest to główna trasa rowerowa Śląska Cieszyńskiego, przebiegająca zarówno przez polską i czeską część. Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminy: Istebna, Wisła, Ustroń, Skoczów, Goleszów, Cieszyn, Hażlach, Zebrzydowice;
- Dookoła Bielska-Białej (szlak rowerowy niebieski) – szlak rozpoczyna się i kończy w gminie Bielsko-Biała, częściowo trasa przebiega przez gminy: Kozy, Wilamowice, Bestwina, Jasienica, Jaworze;
- Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem) – jest to międzynarodowy szlak dziedzictwa przyrodniczo-kulturowego, który rozpoczyna się w Krakowie i kończy we Wiedniu. Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminy: Cieszyn, Goleszów, Skoczów, granica gminy Ustroń i Brenna, Brenna, Jaworze, Bielsko-Biała, Jasienica, Czechowice-Dziedzice;
- Żelazny Szlak Rowerowy (szlak oznaczonym specjalnym logotypem) – jest to szlak poprowadzony na obszarze dwóch krajów: Polski oraz Czech. Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminę Zebrzydowice;
- Trasa rowerowa: Beskid Żywiecki - Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty). Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminy: Milówka, Rajcza oraz Ujsoły;
- Czechowice-Dziedzice-Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony) – jest to szlak przebiegający od północy do południa Aglomeracji Beskidzkiej przez gminy Czechowice-Dziedzice, Bielsko-Biała, Wilkowice, Buczkowice, Lipowa, Radziechowy-Wieprz, Węgierska Górka, Milówka, Rajcza, Ujosły.
- Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty) - Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminy: Brenna, Ustroń, Wisła oraz Istebna;
- RS553 Droga książęca - Via Ducalis (szlak rowerowy czerwony) – Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej przebiega przez gminy: Jasienica, Brenna, Skoczów, Dębowiec, Cieszyn, Hażlach;
- szlak Olzy 10 (szlak rowerowy czerwony) – na analizowanym obszarze przebiega w niewielkiej części przez gminę Cieszyn.

Gminy dotychczas same planowały i planują przebiegi dróg rowerowych, lecz realizacja zadań inwestycyjnych odbywa się w sposób punktowy, fragmentaryczny, bez powiązania z otoczeniem zewnętrznym. Rzadko drogi dla rowerów kończą swój bieg z granicą gminy i nie zawsze odpowiadają potrzebom rowerzystów. W wielu przypadkach nie uwzględnia się bowiem infrastruktury rowerowej przy obszarach zabudowanych tak, żeby umożliwiała realizację potrzeb obligatoryjnych w sposób sprawny i bezpieczny. Nie uwzględnia się także włączenia systemu rowerowego do koncepcji transportu multimodalnego, czyli wykorzystującej wiele środków transportu. Problem ten wynika nie tylko z braku ciągów rowerowych prowadzących do ważniejszych węzłów przesiadkowych (np. dworców PKP, ważniejszych przystanków komunikacji autobusowej), ale także braku infrastruktury towarzyszącej, w tym w szczególności bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów (parkingów Bike&Ride).

Zastrzeżenia można mieć także do istniejącej już infrastruktury rowerowej. Wyraźnie widać brak zachowania jednakowych standardów technicznych (np. odmienne szerokości, różna geometria) oraz

oznakowania w poszczególnych gminach obszaru funkcjonalnego. Infrastruktura nie zawsze uwzględnia indywidualne cechy psychofizyczne rowerzystów, a także ich możliwości motoryczne.

W 2021 roku w ramach projektu partnerskiego Rowerem przez Beskidy – etap 1 wykonany został w Górkach Wielkich odcinek trasy regionalnej nr 604, 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. Ponadto trasa będzie połączona z planowaną do wykonania trasą uzupełniającą Brenna – Szczyrk.

W przypadku realizacji planowanych inwestycji w trasy rowerowe Aglomeracja Beskidzka zyska dogodną ofertę dla rowerzystów. Niestety będą nadal występować białe plamy w gminach: Hażlach, Dębowiec, Lipowa, Koszarawa, Gliowice, Ślemień, Łękawica, Czernichów, Porąbka, Kozy oraz Wilamowice.

Obecnie dla Aglomeracji Beskidzkiej definiowany jest szkielet głównych tras rowerowych regionu o wysokim standardzie (koncepcji tras rowerowych), który zapewniałby spójność całej sieci, a także jej hierarchizację. Na podstawie danych otrzymanych od pełnomocnika marszałka województwa śląskiego ds. polityki rowerowej ustalono, iż obecnie jest procedowana nowa Regionalna Polityka Rowerowa.

Ważnym składnikiem transportu rowerowego są systemy rowerów publicznych (miejskich), działające w formie płatnych, samoobsługowych wypożyczalni rowerowych, opartych o flotę ogólnodostępnych jednośladów. Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej systemy rowerów publicznych funkcjonują jedynie mieście Bielsko-Biała. System składa się z 24 stacji oraz 192 rowerów. Na podstawie informacji przekazanych przez rzecznika prasowego Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej, miasto nie przewiduje kontynuacji miejskiego systemu rowerowego w przyszłym roku.

Dodatkowym elementem wspierającym zrównoważoną mobilność jest infrastruktura punktowa w formie parkingów Bike&Ride. Na podstawie otrzymanych danych z gmin stwierdzono, że na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej występuje parking w gminie Szczyrk. Planowane są natomiast dwa obiekty w Cieszynie oraz obiekt w mieście Bielsko-Biała w ramach budowy węzła przesiadkowego.

Na analizowanym obszarze w gminach turystycznych w ostatnich latach rozwija się dynamicznie turystyka rowerowa. Przykładem tych działań są specjalne prywatne wypożyczalnie rowerowe, które oferują górskie rowery elektryczne. Innym przykładem są powstające trasy downhillowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W gminach Aglomeracji Beskidzkiej istnieją następujące wyciągi rowerowe wraz z trasami rowerowymi:

- Wisła – Bike Park Stożek;
- Bielsko-Biała – Szyndzielnia i Kozia Górka;
- Ustroń – BikePark Palenica;
- Szczyrk – Mountain Resort;
- Góra Żar – Czernichów.

5.1.6.9. Transport pieszy

Podróże piesze są podstawowym sposobem przemieszczania się na krótkie odległości. Realizowane podróże mogą pełnić podstawową funkcję komunikacyjną oraz turystyczno-rekreacyjną.

Ruch pieszy stanowi także uzupełnienie przejazdów realizowanych transportem zbiorowym, pojazdami samochodowymi czy też wreszcie urządzeniami transportu osobistego, a przez to pełni ważną rolę w całym procesie transportowym w mieście.

Infrastrukturą przeznaczoną dla ruchu pieszego w gminach Aglomeracji Beskidzkiej są:

- drogi dla pieszych:
  - chodniki;
  - ścieżki dla pieszych;
- drogi dla pieszych i rowerów;
- inne elementy dróg:
  - jezdnie;
  - pobocza.

Podstawowym problemem, z którym borykają się gminy Aglomeracji Beskidzkiej jest miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak. Brak ciągów pieszych zauważalny jest szczególnie na drogach powiatowych oraz wojewódzkich. Niedobór chodników uniemożliwia bezpieczne przejścia piesze w obrębie gmin i między sąsiadującymi miejscowościami w gminach.

W ramach inwestycji związanych z przebudową i remontem dróg nie uwzględnia się często infrastruktury na obszarach zabudowanych poza miastami. Nie powstają w związku z tym nowe odcinki chodników i ścieżek rowerowych, a piesi i rowerzyści muszą poruszać się po poboczach. Odcinki te – szczególnie w mniejszych ośrodkach – mają charakter głównych ciągów komunikacyjnych.

Wiele dróg na obszarach wiejskich i miejskich nie posiada pobocza, co wymusza poruszanie się skrajem jezdni, obok ruchu samochodowego. Dodatkową niedogodność stanowi czasem zły stan nawierzchni. Wpływa on bowiem znacząco na komfort podróżowania i może stanowić zagrożenie np. poprzez potknięcie się o wybój i odniesienie urazu. Podobnie dzieje się, gdy ciągi, po których poruszają się piesi mają nawierzchnię wykonaną z kruszywa lub kamienia. Wszystkie te elementy stanowią realne zagrożenie dla zdrowia i życia pieszych, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że podróże piesze służą obsłudze centrów lokalnych.

W wielu miejscowościach brakuje bezpiecznych dojść do przystanków autobusowych i przejść dla pieszych. Ruch pieszych odbywa się wówczas w sąsiedztwie poruszających się ze znacznymi prędkościami samochodów osobowych i ciężarowych.

W przestrzeni pieszej wciąż występują przeszkody dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej, głównie: wysokie krawężniki i stopnie schodów, zaparkowane pojazdy na chodnikach, ubytki i nierówności nawierzchni, brak odpowiedniej szerokości chodników, brak ramp i pochylni ułatwiających poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich.

Przestrzeń przeznaczona dla pieszych nie jest wolna od przeszkód dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej. Katalog barier uniemożliwiających sprawne i bezpieczne przemieszczanie się stanowią głównie:

- wysokie krawężniki i stopnie schodów;
- zaparkowane pojazdy na chodnikach;

- ubytki i nierówności nawierzchni;
- brak odpowiedniej szerokości chodników;
- brak ramp i pochylni ułatwiających poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich.

Gminy Aglomeracji Beskidzkiej starają się w miarę możliwości podejmować działania na rzecz dostosowania przestrzeni do ruchu pieszego (z uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności), które są odpowiedzią na miejscowo niezadawalający stan dróg dla pieszych, przyczyniający się do spadku poziomu bezpieczeństwa; różna jest jedynie ich skala i intensywność wdrażania. Do powszechnie stosowanych rozwiązań zaliczyć można:

- zachowanie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych;
- stosowanie wygodnych i trwałych nawierzchni,
- stosowanie obniżonych krawężników i płyt ostrzegawczych;
- montaż ramp i pochylni ułatwiających poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich;
- stosowanie przejść dla pieszych: z azylem, wyniesionych, z progami zwalniającymi, wyróżnionych kolorem, z sygnalizacją świetlną;
- montaż środków ochrony przed parkowaniem na ciągach pieszych;
- usuwanie przeszkód z przestrzeni przeznaczonych dla pieszych.

Działania na rzecz uspokojenia ruchu najszerzej w obszarze funkcjonalnym podejmuje Gmina Bielsko-Biała. Realizowane są one poprzez wprowadzanie zakazu ruchu pojazdów oraz wyznaczanie stref ruchu uspokojonego oraz stref zamieszkania. W strefach zamieszkania obowiązuje prawo pieszego do korzystania z całej szerokości drogi i pierwszeństwo przed pojazdami, możliwość korzystania z drogi przez dziecko w wieku do 7 lat, bez opieki osoby starszej, a także ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 20 km/h. Dodatkowo gmina planuje budowę Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej oraz budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej. Wskazane inwestycje pozwolą na ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta. Dodatkowo miasto planuje stworzenie woonrefu na ul. 1 Maja na odcinku od Powstańców Śląskich do ulicy Zamkowej.

6. CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Atrakcyjność środowiska przyrodniczego i krajobrazu wpływają bezpośrednio na jakość życia na danym obszarze, rozwój turystyki, przyciąganie inwestorów krajowych i zagranicznych oraz rozwój społeczności lokalnej.

Obecność występowania infrastruktury kanalizacyjnej i oczyszczalni ścieków ma kluczowe znaczenie dla jakości wód i środowiska, co przekłada się na wyższą jakość życia. Również gospodarka odpadami oraz brak „dzikich wysypisk śmieci" przesądza o walorach jakościowych środowiska. Aspekt jakości życia jest natomiast nieodzownym elementem odróżniającym plan mobilności od strategii transportu.

Nowa koncepcja w przeciwieństwie do tradycyjnego podejścia kładzie nacisk na koordynację polityk między sektorami: transportu, zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, polityki społecznej, zdrowia i bezpieczeństwa. Planując zrównoważoną mobilność miejską należy uwzględniać aspekt środowiskowy, który jednocześnie wpływa na jakość życia mieszkańców danego obszaru. Na jakość życia istotny wpływ mają następujące czynniki: stan powietrza, hałas, obecność terenów zielonych, lasów, wód, oczyszczalni ścieków czy też właściwej gospodarki odpadowej.

Dane dotyczące uwarunkowań środowiskowych zostały przygotowane między innymi na podstawie dokumentów:

- Roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim, raport wojewódzki za 2020 rok, GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, Katowice 2021;
- Stan środowiska w województwie śląskim - raport 2020, GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, Katowice 2020;
- Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa śląskiego w roku 2019 - GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach 2020;
- „Program ochrony środowiska przed hałasem"; Urząd Miasta Bielsko-Biała; Bielsko-Biała, 2018 r.;
- „Program Ochrony Środowiska dla miasta Bielska-Białej do roku 2025 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2029"; Urząd Miasta Bielsko-Biała; Bielsko-Biała, 2022 r.;
- „Program ochrony środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030"; Powiat Bielski; Bielsko-Biała, 2021 r.;
- „Program ochrony środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego"; Powiat Cieszyński; Cieszyn, 2016 r.;
- „Program ochrony środowiska dla Powiatu Żywieckiego"; Powiat Żywiecki; Żywiec, 2017 r.

6.1. OCHRONA PRZYRODY, W TYM OBIEKTY I OBSZARY CHRONIONE, ŁĄCZNIE Z OBSZARAMI NATURA 2000, RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA, ROŚLINY, ZWIERZĘTA ORAZ KORYTARZE EKOLOGICZNE

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zajmuje powierzchnię 2 354 km^2 i leży na obszarze dwóch ekoregionów: Karpat oraz Równiny Wschodniej. Dodatkowo w analizowanym obszarze tereny zielone i lasy stanowią duży walor turystyczny ze względu na występujący obszar górski w dużej liczbie gmin, w których występują pasma górskie: Beskidu Śląskiego, Żywieckiego oraz Małego.

Tereny zielone i lasy

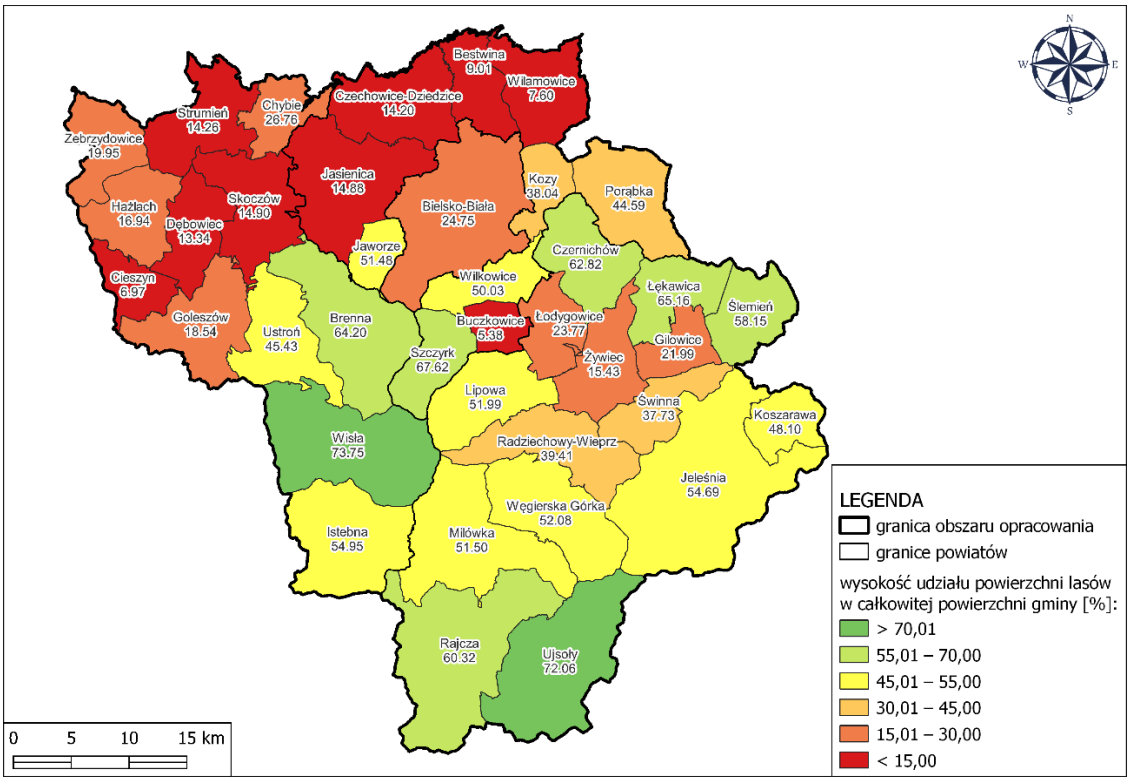
Dostęp do terenów zielonych pełni ważną funkcję wypoczynkową oraz izolacyjno-ochronną w stosunku do innych terenów, odgrywając ważną rolę w kompozycji krajobrazu. Obecność zieleni miejskiej ogólnodostępnej i osiedlowej jest istotna dla łagodzenia postępujących w latach skutków zmian klimatu. Skutkiem zmian klimatu są m.in. ulewne deszcze, podczas których dochodzi do lokalnych podtopień – zwłaszcza w miejscach, gdzie brakuje kanalizacji deszczowej, a powierzchnia jest nadmiernie utwardzona. W nowoczesnym mieście nie powinno zabraknąć zatem stosowania rozwiązań z zakresu małej retencji, poprawiających jednocześnie komfort życia w miastach.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej tereny zieleni miejskiej ogólnodostępnej (tj. parki spacerowo-wypoczynkowe, zieleńce) i osiedlowej zajmują 673,6 ha i stanowią 0,29% ogólnej powierzchni analizowanego obszaru.

Lasy są wykorzystywane nie tylko jako narzędzie odnowy biologicznej, kształtując i wpływając na warunki środowiska przyrodniczego, ale także przyczyniają się do poprawy jakości życia mieszkańców. Lasy stanowią swoiste „płuca” naszej planety, stąd pożądany jest wzrost ich powierzchni celem zrównoważenia emisji CO_2.

Pod koniec 2021 r. na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej lasy stanowiły 41,37% powierzchni ogółem. Wśród gmin Aglomeracji Beskidzkiej wskaźnik lesistości był zróżnicowany. Najmniejszy odsetek powierzchni lasów notowano w gminie Buczkowice (5,38%), a największy w gminie Wisła (73,75%). Dla 15 gmin odnotowano odsetek lesistości, na poziomie powyżej 50%. W porównaniu z rokiem 2012 zaobserwowano wzrost powierzchni lasów na terenie Aglomeracji Beskidzkiej o 120 ha.

Rysunek 6.1 przedstawia procentowy udziału obszarów lasów w całkowitej powierzchni gmin na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.



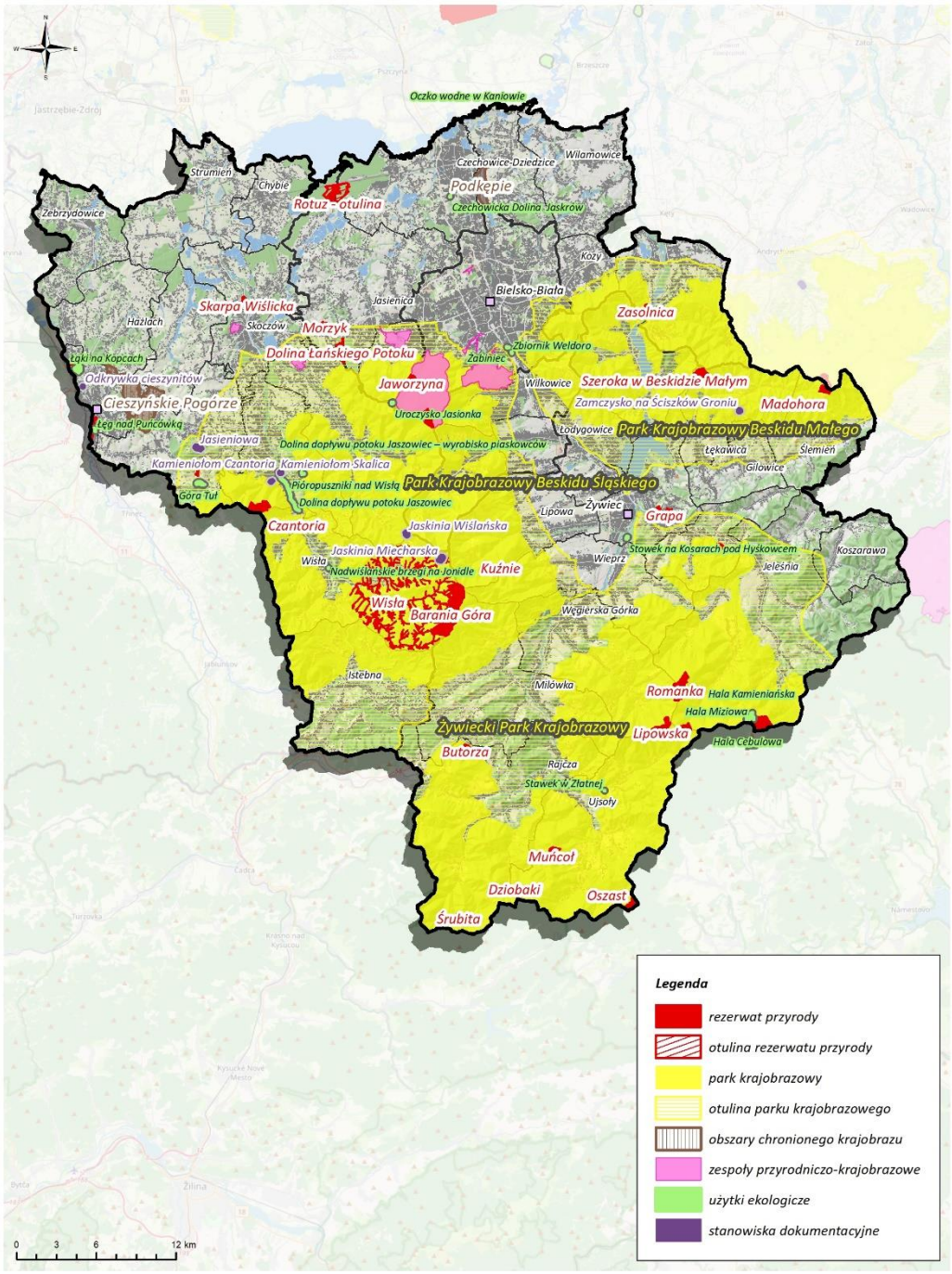
Rysunek 6.1 Procentowy udziału obszarów lasów w całkowitej powierzchni gmin na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w roku 2021

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie danych BDL GUS (dostęp dnia 05.07.2023 r.)

Gminy zlokalizowane w północnej części obszaru Aglomeracji Beskidzkiej posiadają znacznie mniejszą powierzchnię lasów niż gminy ulokowane na południu.

Obszary chronione

O atrakcyjności obszaru i walorach środowiska naturalnego świadczy także powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych. Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej powierzchnia obszarów prawnie chronionych wynosi 910 km^2, co stanowi 39% powierzchni ogólnej obszaru. Tylko w 6 z 38 gmin nie występują obszary chronione, w gminach: Wilamowice, Dębowiec, Hażlach, Strumień, Zebrzydowice oraz Koszarawa.



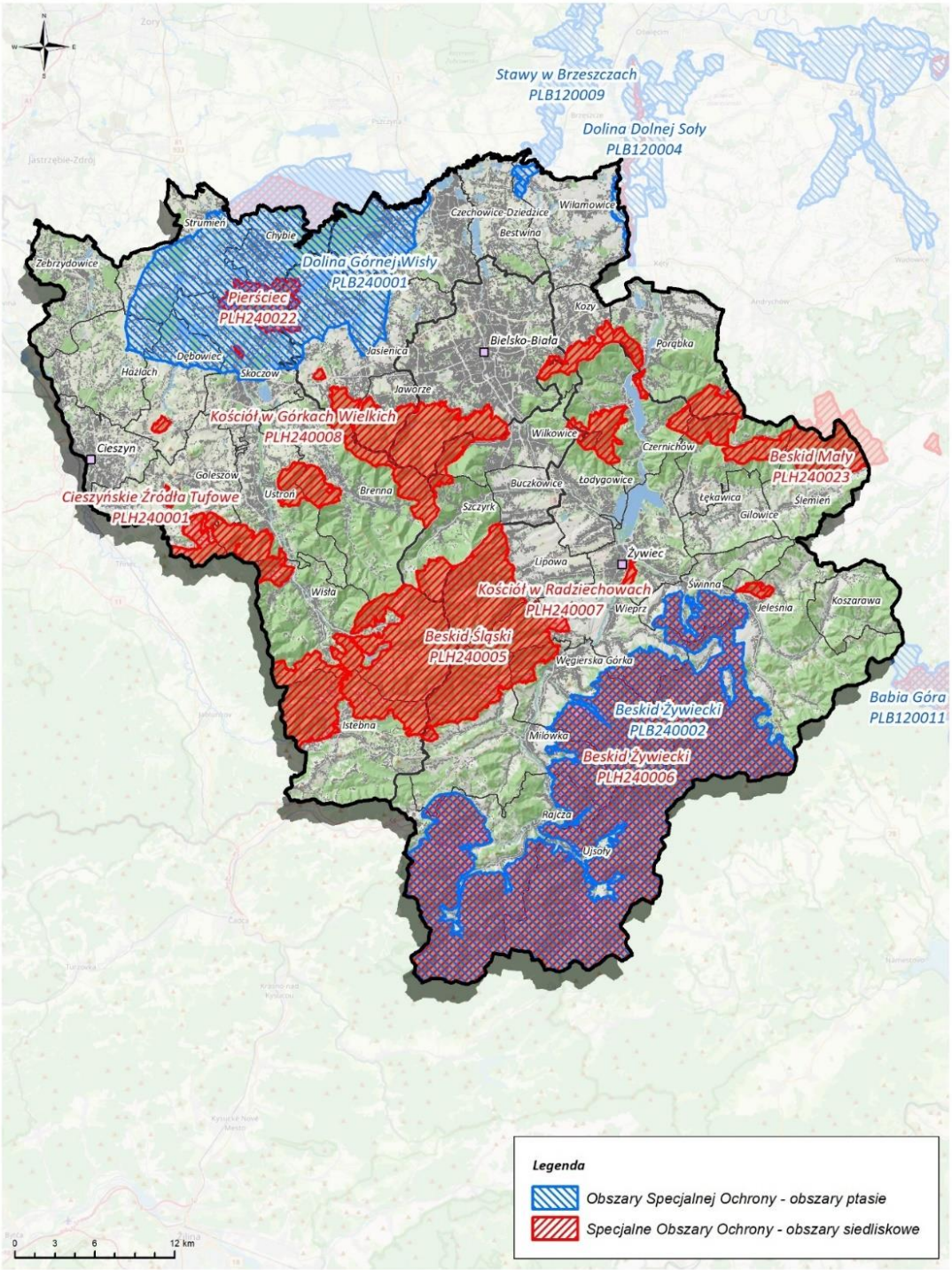
Rysunek 6.2 Rozmieszczenie obszarów chronionych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: geoportal.gov (dostęp z dnia 21.09.2023 r.)

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonuje 28 rezerwatów przyrody, 3 parki krajobrazowe, 2 obszary chronionego krajobrazu, 9 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, a także znajduje się 430 pomników przyrody, 19 użytków ekologicznych oraz 7 stanowisk dokumentacyjnych.

Istotnym aspektem w ochronie obszarów jest program Natura 2000, który funkcjonuje na obszarze Unii Europejskiej. Celem działań w ramach projektu jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, uważanych za cenne oraz zagrożone.

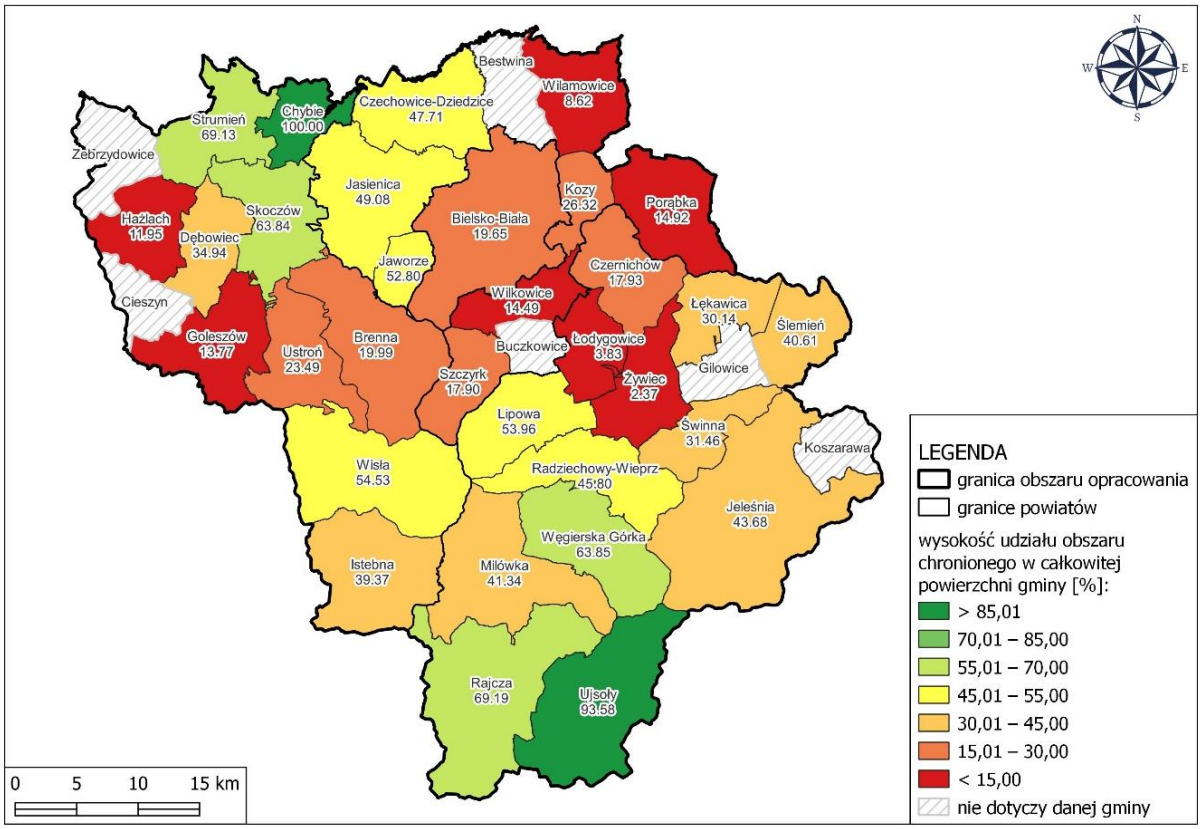
Rysunek 6.3 przedstawia lokalizację obszarów sieci Natura 2000 w granicach Aglomeracji Beskidzkiej. Dane dla obszarów Polski udostępniane są przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska (GDOŚ).



Rysunek 6.3 Obszary Natura 2000 na terenie Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: geoporta.gov (dostęp dnia 05.07.2023 r.)

Rysunek 6.4 przedstawia udział procentowy powierzchni objętej programem Natura 2000 w powierzchni poszczególnych gmin Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 6.4 Udział procentowy obszarów objętych programem Natura 2000 w powierzchni poszczególnych gmin Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie danych BDL GUS (dostęp dnia 05.07.2023 r.)

Najwyższy udział procentowy obszarów objętych programem Natura 2000 występuje w gminie Chybie (100%) oraz Ujsoły (93,58%).

Korytarze ekologiczne

Korytarze ekologiczne to obszary łączące różne jednostki przestrzenne krajobrazu, relatywnie wąskie i różniące się od otaczającego tła. Mają one różne pochodzenie i charakter (korytarze reliktowe, antropogeniczne, środowiskowe).

Do najważniejszych funkcji korytarzy ekologicznych zalicza się:

- Zmniejszenie stopnia izolacji poszczególnych płatów siedlisk i ułatwianie przemieszczania się organizmów pomiędzy nimi, a co za tym idzie zwiększenie prawdopodobieństwa kolonizacji izolowanych płatów;
- Zwiększenie przepływu genów pomiędzy płatami siedlisk zapobiegające utracie różnorodności genetycznej oraz przeciwdziałające depresji wsobnej;
- Obniżenie śmiertelności, szczególnie wśród osobników młodych, wypartych z płatów dogodnych siedlisk wskutek zachowań terytorialnych.[10]

[10] Źródło: Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice, 2015

Głównymi celami wyznaczania korytarzy ekologicznych, są m.in.:

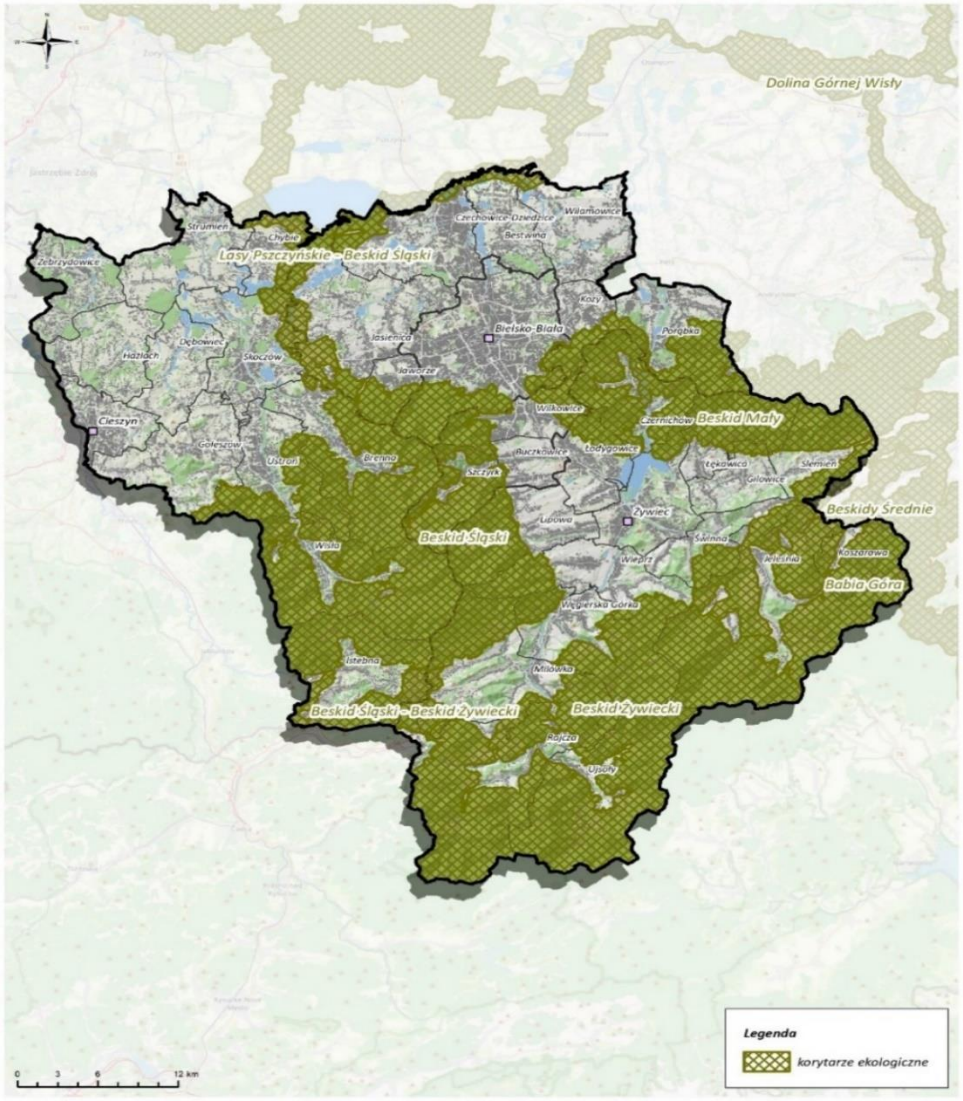
- przeciwdziałanie izolacji obszarów przyrodniczo cennych i zapewnienie funkcjonalnych połączeń między poszczególnymi regionami kraju;
- zapewnienie możliwości funkcjonowania stabilnych populacji gatunków roślin i zwierząt;
- ochrona i odbudowa bioróżnorodności w kraju i Europie;
- stworzenie spójnej sieci obszarów chronionych, które zapewnią optymalne warunki do życia możliwie dużej liczbie gatunków.

Zgodnie z mapą korytarzy ekologicznych[11], przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiega 8 korytarzy ekologicznych, tj.:

- Beskid Mały o powierzchni 16921,91 ha;
- Beskid Śląski o powierzchni 39000,22 ha;
- Beskid Żywiecki o powierzchni 31999,65 ha;
- Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski o powierzchni 4878,39 ha;
- Dolina Górnej Wisły o powierzchni 893,20 ha;
- Beskid Śląski - Beskid Żywiecki o powierzchni 5108,76 ha;
- Beskidy Średnie o powierzchni 7626,88 ha;
- Babia Góra o powierzchni 5993,38 ha.

Rysunek 6.5 przedstawia korytarze ekologiczne, przebiegające przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej.

[11] https://mapa.korytarze.pl, dostęp z dnia 25.09.2023 r.



Rysunek 6.5 Korytarze ekologiczne występujące na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: geoportal.gov (dostęp z dnia 06.07.2023 r.)

Korytarze ornitologiczne

Korytarze ornitologiczne obejmują szlaki migracji ptaków oraz przystanki pośrednie. Korytarze ornitologiczne wyznaczono na podstawie obecności oraz liczebności gatunków wskaźnikowych, przy uwzględnieniu kryterium wyboru tych gatunków, tj. status zagrożenia w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt.

Do korytarzy ornitologicznych, występujących na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, należą:

- Lasy Beskidu Śląsko-Żywieckiego - znaczenie: korytarz ponadregionalny;
- Środkowa Soła- znaczenie: korytarz regionalny;
- Dolina Górnej Wisły - znaczenie: korytarz, przystanek ponadregionalny.

Korytarze teriologiczne

W skład korytarzy ekologicznych wyznaczonych dla dużych ssaków wchodzą siedliska występowania subpopulacji gatunków dużych ssaków leśnych oraz obszary, które potencjalnie mogą stanowić siedliska tych zwierząt (były np. zasiedlone przez te gatunki w przeszłości lub posiadają

sprzyjające uwarunkowania przyrodnicze), a także łączące je struktury liniowe (korytarze migracyjne) umożliwiające przemieszczanie się osobników należących do populacji tych zwierząt pomiędzy siedliskami.

Do najważniejszych korytarzy teriologicznych, występujących na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, należą:

- lasy Beskidu Małego na wschód od doliny Soły, stanowiące obszar węzłowy dla ssaków drapieżnych;
- lasy Beskidu Małego i Śląskiego stanowiące obszar węzłowy i korytarz dla ssaków kopytnych;
- tereny wzdłuż doliny Wisły i obszar wschodniej części gminy Jasienica, łączący dolinę Wisły z lasami Beskidu Śląskiego (stanowiący jednocześnie korytarz dla dużych drapieżników) stanowią korytarz dla ssaków kopytnych.

Korytarze ichtiologiczne

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zlokalizowana jest sieć korytarzy ichtiologicznych. Zostały one wyznaczone w oparciu o historyczne szlaki migracji ryb wędrownych dwuśrodowiskowych – diadromicznych oraz wędrownych ryb jednośrodowiskowych – potamodromicznych, przy założeniu że wyznaczony korytarz w przyszłości powinien zapewnić możliwość przemieszczania się wszystkim rodzimym organizmom, zarówno tym aktualnie występującym, jak i tym przewidzianym do restytucji. W obrębie powiatu bielskiego, dodatkowo określono obszary rdzeniowe, zapewniające warunki niezbędne do przetrwania cennych gatunków ryb, a zwłaszcza komunikację ekologiczną oraz miejsca potrzebne do odbycia tarła, rozwoju wszystkich stadiów wiekowych tych gatunków.

Do najważniejszych korytarzy ichtiologicznych, występujących na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, należą:

- Wisła Górna (korytarz ponadregionalny);
- Iłownica, Biała, Soła (korytarze regionalne).

Do najistotniejszych obszarów rdzeniowych, należą: Żylica, Wapienica, Słonica, Wielka Puszcza, Mała Puszcza.

Korytarze herpetologiczne

Korytarze herpetologiczne są korytarzami przeznaczonymi dla płazów i gadów i zlokalizowane są wszędzie tam, gdzie te zwierzęta występują, tak więc ciężko jest wskazać konkretne miejsca spełniające funkcję korytarzy szczególnie istotnych z punktu widzenia tej grupy zwierząt.

Korytarze chiropterologiczne

Korytarze chiropterologiczne są korytarzami przeznaczonymi dla nietoperzy. Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wyznaczono korytarze o randze lokalnej, które zapewniają potencjalne możliwości przemieszczania się nietoperzy między kryjówkami dziennymi, a żerowiskami, a także korytarze o randze regionalnej, które łączą ze sobą miejsca schronień nietoperzy (kolonie lęgowe, zimowiska, miejsca rojenia).

Korytarze spójności obszarów chronionych

Dla zapewnienia wzajemnej łączności obszarów chronionych w województwie śląskim dokonano analizy przestrzennej, której celem było wyznaczenie korytarzy spójności obszarów chronionych

zgodnie z koncepcją Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych. W analizie uwzględniono tylko wielkoprzestrzenne formy ochrony przyrody, utworzone na podstawie ustawy o ochronie przyrody: otulinę parku narodowego, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, rezerwaty przyrody oraz obszary Natura 2000.

Przy wyznaczaniu korytarzy brano pod uwagę:

- strukturę przyrodniczą terenu (różnorodność, mozaikowatość i naturalność),
- efektywność migracyjną dla gatunków,
- strukturę użytkowania (stopień urbanizacji i poziom antropopresji),
- istniejące i potencjalne bariery ekologiczne,
- wcześniejsze propozycje w tym zakresie.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonują korytarze spójności obszarów chronionych, zarówno o znaczeniu regionalnym jak i krajowym oraz międzynarodowym.[12]

Tabela 6.1. Korytarze spójności na terenie Aglomeracji Beskidzkiej

Nazwa korytarza	Ranga korytarza
Kamieniec-Dolina Górnej Wisły	międzynarodowy
Kaplicówka-Dolina Górnej Wisły	międzynarodowy
Wisła	międzynarodowy
Beskid Żywiecki-Grapa	międzynarodowy
Beskid Śląski-Dolina Górnej Wisły	międzynarodowy
Górna Wisła	międzynarodowy
Brennica	międzynarodowy
Soła	międzynarodowy
Beskid Śląski-Beskid Mały	międzynarodowy
Pewelski	międzynarodowy
Beskid Śląski-Beskid Żywiecki	międzynarodowy
Puńcówka	międzynarodowy
Koszarawa	międzynarodowy
Sarni Stok-Dolina Górnej Wisły	międzynarodowy
Beskid Śląski-Dolina Górnej Wisły	międzynarodowy
Beskid Śląski-Jaworze	międzynarodowy
Biała	regionalny
Górna Soła	międzynarodowy
Olza-Odra	międzynarodowy
Olza	krajowy
Jałowiecki	krajowy
Gościnna Dolina	międzynarodowy

[12] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Korytarze ekologiczne w województwie śląskim - koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Etap I – J. B. Parusel, K. Skowrońska, A. Wower, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, 2007 - dostęp z dnia 05.07.2023 r., Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice, 2015 – dostęp z dnia 26.09.2023 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Korytarze ekologiczne w województwie śląskim - koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Etap I – J. B. Parusel, K. Skowrońska, A. Wower, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, 2007

Jednym z fundamentalnych działań zmierzających do zapewnienia ciągłości szlaków migracyjnych jest budowa właściwych przejść dla zwierząt na drogach oraz liniach kolejowych.

6.2. POWIETRZE I KLIMAT

Klimat

Na klimat Aglomeracji Beskidzkiej mają wpływ, zarówno masy powietrza oceanicznego napływające z zachodu, jak również powietrza kontynentalnego ze wschodu. Przeważającymi są wiatry zachodnie o niewielkiej prędkości. Obszar Aglomeracji Beskidzkiej, ze względu na swój przeważający wyżynny charakter, charakteryzuje się wysokimi średnio-rocznymi sumami opadów. Na naturalne procesy nakładają się czynniki antropogeniczne, co skutkuje powstawaniem lokalnych topoklimatów, w obrębie terenów zurbanizowanych, różniących się warunkami od obszarów otaczających. Obniżenie między Sudetami, a Karpatami zwane Bramą Morawską, znacznie ułatwia transport mas powietrza z południa wprost na środkowo-zachodnią część województwa śląskiego[13].

Tereny zielone istotnie wpływają na łagodzenie zmian klimatu i odporność miast, a przez to oddziałują na poprawę jakości życia ich mieszkańców. Tereny zielone powinny powstawać w zgodzie z koncepcją miasta zielonego (ang. *green city*), zakładającej kształtowania terenów zielonych, przy wykorzystaniu rozwiązań przyjaznych dla środowiska, w tym ograniczających oddziaływanie transportu na środowisko. Aspekt zwiększenia udziału powierzchni zielonych powinien być brany pod uwagę także przy realizacji szeregu inwestycji budowlanych (zapewnienie nasadzeń dla oddzielenia ruchu pieszo-rowerowego od ruchu drogowego, nasadzenia w pobliżu budynków itp.).

Dla ograniczenia skutków zmian klimatu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych należy szerzej wykorzystywać rozwiązania, oparte na przyrodzie i służące powierzchniowemu zagospodarowaniu wód opadowych. W tym celu zasadne jest uzupełnianie infrastruktury drogowej o składniki błękitno-zielonej infrastruktury, w szczególności takie jak stawy retencyjne, rowy infiltracyjne, ogrody deszczowe w pojemnikach, zielone dachy i ściany, nawierzchnie przepuszczalne (np. betony porowate, kostki układane w większych odstępach, powierzchnie ażurowe klinkierowe, żwir). Warto również kontynuować w całej Aglomeracji Beskidzkiej, a zapoczątkowany w Bielsku-Białej trend na zielone przystanki.[14]

Jakość powietrza

W 2020 roku w ramach systemu Państwowego Monitoringu Środowiska na terenie województwa śląskiego funkcjonowało ogółem 29 stacji pomiarowych, w tym 5 na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, tj. miasto Bielsko-Biała (przy ulicach: Kossak-Szczuckiej, Partyzantów, Sternicza 4), powiat żywiecki m. Żywiec (ul. Kopernika 83 a) i powiat cieszyński m. Ustroń (ul.

[13] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznej oceny jakości powietrza w województwie śląskim, raport wojewódzki za 2020 rok, GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, Katowice 2021 - dostęp z dnia 05.07.2023 r.

[14] Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie Inspekcji Ochrony Środowiska - dostęp dnia 05.07.2023 r.

Sanatoryjna 7). Pomiary realizowane były przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – monitoring w wojewódzkiej sieci stacji i punktów pomiarowych, w ramach ogólnopolskiego systemu monitoringu powietrza oraz Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

Fundamentalnym celem oceny poziomów substancji w powietrzu, zgodnie z art. 89 ustawy – *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. 2022 poz. 2556) jest dokonanie klasyfikacji stref, co skutkuje podstawą do zaplanowania działań na rzecz poprawy jakości powietrza w strefach, w których są przekraczane wartości kryterialne, określone dla ochrony zdrowia ludzi lub ochrony roślin i wyodrębnienie obszarów, na których mieszkańcy narażeni są na niekorzystne oddziaływanie nadmiernie zanieczyszczonego powietrza. W takim przypadku władze samorządowe powinny opracować program naprawczy, umożliwiający przywrócenie stanu zgodnego z obowiązującymi normami. Na obszarach, na których jakość powietrza jest dobra, prowadzi się badania czy nie ulega ona pogorszeniu.

Klasyfikację stref, dokonano na bazie pomiarów jakości powietrza, wykonanych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w 2020 roku. Lokalizacja obszarów na terenie poszczególnych stref, na których występowały przekroczenia poziomów dopuszczalnych, docelowych lub celów długoterminowych dla substancji w powietrzu, wskazano na podstawie matematycznego modelowania transportu i przemian substancji w powietrzu.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r., w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu, oceny ze względu na ochronę zdrowia ludzi dokonuje się w strefach na terenie całego kraju, w zakresie: dwutlenku siarki SO_2, dwutlenku azotu NO_2, tlenku węgla CO, benzenu C_6H_6, ozonu O_3, pyłu PM10, pyłu PM2,5 oraz zawartości ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd, niklu Ni i benzo(a)pirenu B(a)P w pyle PM10.

Dane dotyczące emisji zanieczyszczeń do powietrza, dostępne są wyłącznie na poziomie województwa oraz dla wybranych większych miast. W przypadku województwa śląskiego - Aglomeracji Beskidzkiej, roczna ocena jakości powietrza sporządzana jest w podziale na następujące strefy, tj.:

- miasto Bielsko-Biała - kod strefy PL2403 - strefa miejska powyżej 100 tysięcy mieszkańców;
- strefa śląska – kod strefy PL2405 – pozostały obszar województwa, nie wchodzący w skład aglomeracji i miast powyżej 100 tys. mieszkańców, obejmuje m.in. powiat: bielski, cieszyński, żywiecki.

Zgodnie z powyższym, brak jest danych o emisji zanieczyszczeń w poszczególnych gminach Aglomeracji Beskidzkiej.

Na podstawie klasyfikacji stref województwa śląskiego za rok 2020, stwierdzono w strefach Aglomeracji Beskidzkiej, przekroczenia poziomów dopuszczalnych jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia ludzi:

- miasto Bielsko-Biała - strefę zakwalifikowano do klasy C, ze względu na przekroczenia poziomów dopuszczalnych/docelowych: PM2,5, benzo(a)pirenu;
- strefa śląska – strefę zakwalifikowano do klasy C, ze względu na przekroczenia poziomów dopuszczalnych/docelowych: PM2,5, PM10, benzo(a)pirenu.

Wyniki pomiarów jakości powietrza dla wszystkich rozpatrywanych substancji, w strefach Aglomeracji Beskidzkiej, zestawiono w Tabela 6.2[15]

Tabela 6.2. Klasy stref Aglomeracji Beskidzkiej dla wyników oceny, ze względu na ochronę zdrowia w 2020 roku

Strefa	SO_2	NO_2	C_6H_6	CO	O_3 [1)]	PM2.5 [2)]	PM10	Pb	As	Cd	Ni	B(a)P [)]
miasto Bielsko-Biała	A	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A	C
strefa śląska	A	A	A	A	A	C	C	A	A	A	A	C

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznej oceny jakości powietrza w województwie śląskim, raport wojewódzki za 2020 rok, GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, Katowice 2021 Strona www: https://powietrze.gios.gov.pl/ (dostęp 05.07.2023)

1) Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefy uzyskały klasę D2 (poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziomu celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu);

2) Dla pyłu PM2,5 – poziom dopuszczalny I faza, strefa śląska uzyskała klasę C (poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziom dopuszczalny/docelowy), pozostałe strefy klasę A (poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego/docelowego).

W porównaniu do 2019 roku na terenie Aglomeracji Beskidzkiej liczba stref klasy C w 2020 roku nie zmieniła się dla pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, w strefie śląskiej. Zmiany nastąpiły natomiast w klasyfikacji stref dla 1 zanieczyszczenia: zmniejszyła się o 2 liczba stref dla ozonu, o strefę śląską.

Na podstawie wyników, zawartych w ocenie rocznej dokonanej, pod kątem ochrony roślin, w strefie śląskiej, stwierdzono brak przekroczeń wartości dopuszczalnych dla tlenków azotu i dwutlenku siarki oraz poziomu docelowego dla ozonu (klasa A).

Tabela 6.3. Klasy stref Aglomeracji Beskidzkiej dla wyników oceny, ze względu na ochronę roślin w 2020 roku

Strefa	SO_2	NO_x	O_3 [1)]
strefa śląska	A	A	A[1]

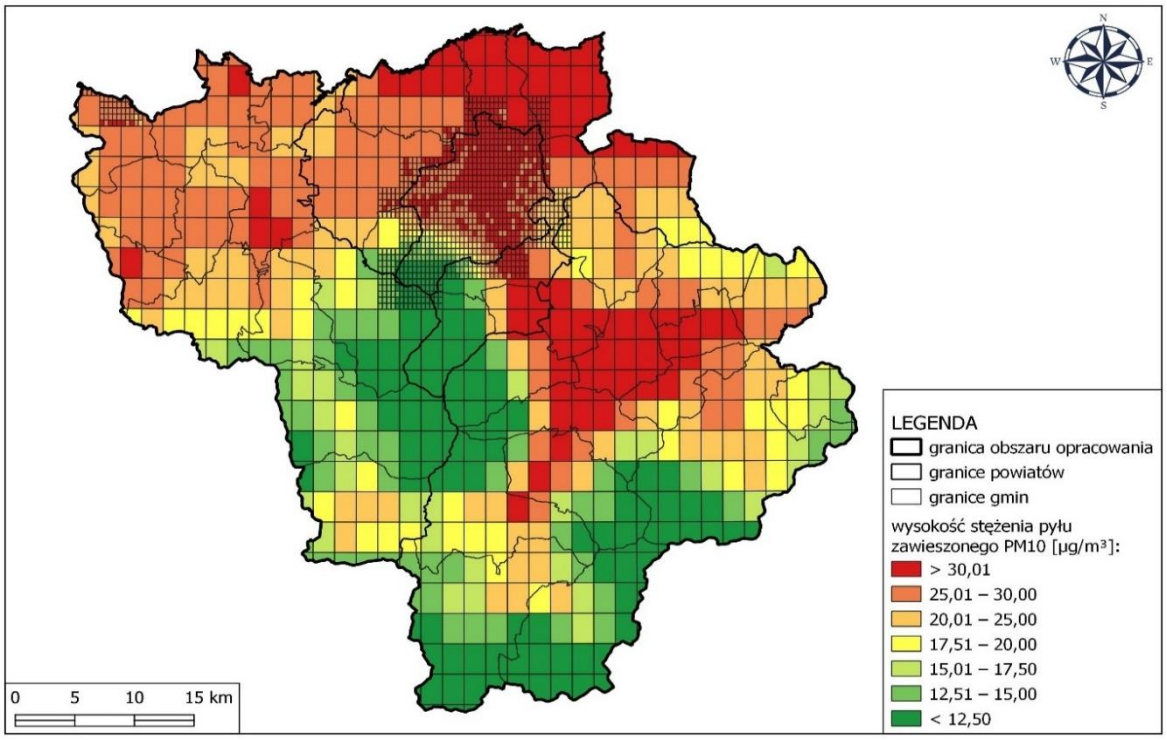
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznej oceny jakości powietrza w województwie śląskim, raport wojewódzki za 2020 rok, GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, Katowice 2021 Strona www: https://powietrze.gios.gov.pl/ (dostęp 05.07.2023)

1) Dla ozonu – poziom celu długoterminowego strefa śląska uzyskała klasę D2

Transport jest gałęzią gospodarki, która ma negatywny wpływ na środowisko. Ruch pojazdów generuje emisję szkodliwych substancji (gazów, pyłów) oraz hałas. Pyły zawieszone PM10 oraz PM2.5 zawierają cząstki, które mogą docierać do górnych dróg oddechowych, płuc oraz przenikać do krwi powodując np. astmę oskrzelową, infekcje dróg oddechowych, w tym zapalenie płuc. Analizując stan środowiska zwrócono uwagę na pyły PM10 oraz PM2.5, za który odpowiedzialny jest między innymi

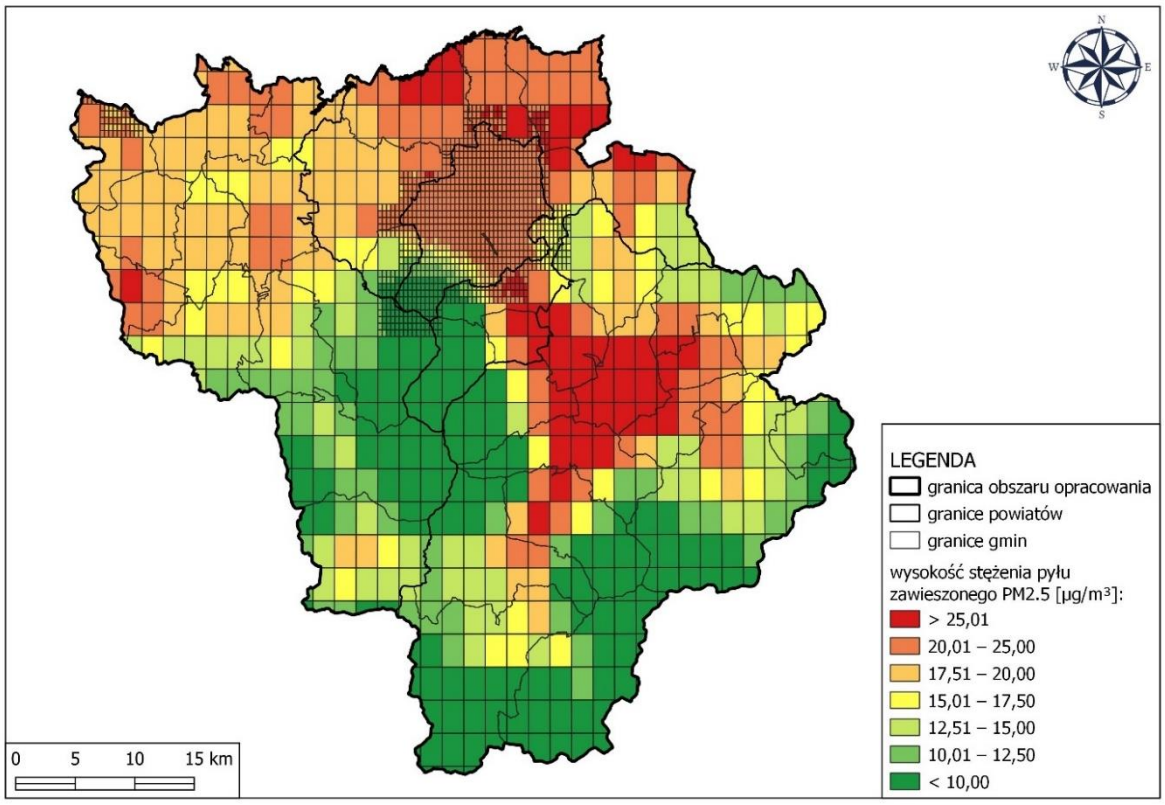
[15] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznej oceny jakości powietrza w województwie śląskim, raport wojewódzki za 2020 rok, GIOŚ Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach, Katowice 2021 Strona www: https://powietrze.gios.gov.pl/ - dostęp 05.07.2023

transport. Na rysunkach Rysunek 6.6 oraz Rysunek 6.7 przedstawiono odpowiednio średnie roczne stężenie pyłu PM 10 oraz pyłu PM 2.5 na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 6.6 Średnie roczne stężenie pyłu PM 10 na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w roku 2021

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp dnia 05.07.2023 r.)



Rysunek 6.7 Średnie roczne stężenie pyłu PM 2.5 na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w roku 2021

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp dnia 05.07.2023 r.)

Zamieszczona mapa średniego rocznego stężenia pyłu PM10 oraz PM 2.5 na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wskazuje na znaczne problemy związane z jakością powietrza. Norma średniego, dobowego stężenia pyłu PM10 wynosi według WHO 50 mikrogramów na metr sześcienny, a roczna 20 mikrogramów. Wykonano również analizę rozkładu średniego stężenia pyłu PM2.5, który ma niemal identyczny charakter przestrzenny jak pył PM10. Na podstawie oceny stanu środowiska w województwie śląskim w 2018 roku, udział transportu drogowego w emisji pyłów PM10 oraz PM2.5 to około 5% w stosunku do wszystkich źródeł zanieczyszczeń. Spośród gmin miejskich najgorsze warunki związane z zanieczyszczeniem powietrza panują w gminach: Bielsko-Biała, Cieszyn oraz Żywiec. Południowa część powiatów cieszyńskiego oraz żywieckiego posiada lepsze powietrze w porównaniu z resztą gmin. Oprócz centrów gmin widoczny jest również negatywny ślad wpływu na powietrze drogi ekspresowej S1, która częściowo przebiega przez kotliny ograniczające przemieszczanie się zanieczyszczeń.

Obecnie w Polsce podejmowane są działania na rzecz ochrony środowiska naturalnego. Większość przedsięwzięć realizowanych w ostatnich latach była stymulowana przez programy Unii Europejskiej. Obejmowały one działania mające na celu ograniczenie zużycia energii w transporcie powiązane z redukowaniem emisji zanieczyszczeń. Efekt ten można uzyskać poprzez wspieranie rozwoju transportu zbiorowego przy jednoczesnym ograniczeniu wykorzystania samochodów.

Poziom emisji CO_2 generowany przez autobusy w przeliczeniu na jednego pasażera wynosi 68 [g CO_2/pasażerokilometr], w porównaniu do samochodu osobowego 104 [g CO_2/pasażerokilometr]. Dlatego rozwój transportu publicznego w sposób bezpośredni, poprzez zakup taboru nisko lub zero emisyjnego oraz optymalizacja ruchu pojazdów, mogą przyczynić się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Dodatkowo należy podejmować działania pośrednie poprzez podnoszenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do podróżowania samochodami, które wpłyną na zmianę preferencji wyboru środka transportu wśród mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej[16].

Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w województwie śląskim, stanowi jeden z priorytetowych zadań, wskazanych w wojewódzkich dokumentach strategicznych.

Główne źródło zanieczyszczenia powietrza stanowi emisja antropogeniczna, pochodząca z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa), z komunikacji (emisja liniowa), jak również z działalności przemysłowej (emisja punktowa). Znaczący udział w stężeniach substancji na obszarze województwa mają także napływ zanieczyszczeń z pozostałego obszaru Polski oraz z Europy.

Na terenie dużych miast, znaczący udział w całkowitej emisji ma emisja związana z ruchem pojazdów. Zanieczyszczenia komunikacyjne, w postaci pyłów powstają przede wszystkim w wyniku ścierania się opon i nawierzchni dróg oraz hamulców i unosu zanieczyszczeń z powierzchni dróg, z kolei tlenki azotu są emitowane z rur wydechowych.

[16] Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp dnia 05.07.2023 r.)

Ponadto, czynnikami warunkującymi stężenie zanieczyszczeń w powietrzu są warunki meteorologiczne, występujące w danym okresie na poszczególnym obszarze. Czynniki te wpływają na procesy fizykochemiczne, zachodzące w atmosferze, a istotne znaczenie dla możliwości rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu ma pionowy rozkład temperatury. Temperatura powietrza warunkuje jednocześnie w pewnym zakresie aktywność źródeł grzewczych, porze jesienno-zimowej, przez co wpływa również na ilość zanieczyszczeń emitowanych z sektora komunalno-bytowego. W okresie wiosenno-letnim wysoka temperatura, a także duży poziom promieniowania słonecznego, istotnie wpływają na wzrost intensywności reakcji fotochemicznych i przemian prowadzących do formowania się zanieczyszczeń wtórnych (w tym ozonu). Jednym z czynników, warunkujących jakość powietrza jest opad atmosferyczny, który poprzez wymywanie zanieczyszczeń wpływa na zmniejszenie się poziomu ich stężenia w atmosferze.

6.3. KLIMAT AKUSTYCZNY

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556) traktuje hałas jako zanieczyszczenie, wobec którego należy przyjmować takie same ogólne zasady postępowania, jak dla pozostałych zanieczyszczeń i związanych z nimi dziedzin ochrony środowiska.

Dopuszczalne wartości poziomów hałasu określono w:

- Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112);
- Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r., w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. 2005 nr 263 poz. 2202 z późn. zm.).

Wyróżnia się trzy główne rodzaje hałasu, według źródła powstawania:

- hałas przemysłowy powodowany przez urządzenia i maszyny, w obiektach przemysłowych i usługowych;
- hałas komunikacyjny pochodzący od środków transportu drogowego, tramwajowego, kolejowego i lotniczego;
- hałas komunalny (osiedlowy i mieszkaniowy) występujący, w budynkach mieszkalnych, szczególnie wielorodzinnych i w obiektach użyteczności publicznej.

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez osiągnięcie następujących wskaźników, tj.:

- utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie;
- zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, kiedy poziom nie jest dotrzymany.

Ocena stanu akustycznego środowiska oraz obserwacja zmian, wykonywana jest w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu, określonych odpowiednimi wskaźnikami, z uwzględnieniem pozostałych danych, w szczególności demograficznych oraz dotyczących sposobu zagospodarowania i użytkowania terenu.

Do najbardziej uciążliwych dla człowieka źródeł hałasu zaliczany jest ruch samochodowy – ze względu na jego powszechność, ruch lotniczy - ze względu na szczególnie intensywny charakter zjawiska oraz rozprzestrzenianie na dużych powierzchniach zamieszkałych, ruch kolejowy oraz źródła o charakterze przemysłowym (instalacyjnym) oraz inne źródła, które lokalnie mogą powodować subiektywnie odczuwalną uciążliwość.

Dynamicznie rozwijający się transport drogowy w połączeniu z niedostateczną liczbą dróg szybkiego ruchu, powoduje powstawanie przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu. Ze względu na szybki wzrost liczby pojazdów samochodowych, w szczególności osobowych, hałas komunikacyjny jest głównym obciążeniem środowiska akustycznego.

Oceny stanu akustycznego środowiska i obserwacji zmian dokonuje się w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ) na podstawie wyników pomiarów poziomów hałasu określonych odpowiednimi wskaźnikami oraz z uwzględnieniem pozostałych danych, w szczególności demograficznych oraz dotyczących sposobu zagospodarowania i użytkowania terenu.

Oceny stanu akustycznego środowiska, dokonuje się obowiązkowo co 5 lat dla:

- aglomeracji o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy;
- głównych dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 milionów pojazdów w ciągu roku tj. ok. 8 200 poj./dobę;
- głównych linii kolejowych po których rocznie przejeżdża ponad 30 000 pociągów;
- głównych portów lotniczych, na których odbywa się powyżej 50 000 operacji rocznie.

Badania hałasu są wykonywane tylko w wybranych gminach, przez różne jednostki i w odmienny sposób prezentowane są dane, stąd występuje ograniczona porównywalność zgromadzonych danych.

W granicach miasta Bielsko-Biała, odnotowano największe naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w sąsiedztwie głównych ulic, tj.:

- ul. 3 Maja – do 15 dB;
- ul. Krakowska – do 15 dB;
- ul. Cieszyńska – do 15 dB;
- ul. Katowicka – do 15 dB;
- ul. Niepodległości – do 15 dB;
- ul. Żywiecka – do 15 dB;
- ul. Piastowska – do 15 dB;
- ul. Warszawska – do 15 dB;
- ul. Bystrzańska – do 15 dB;
- ul. Katowicka – do 15 dB;
- ul. Partyzantów – do 15 dB;
- ul. Bora-Komorowskiego – do 15 dB;
- al. Gen. Andersa – do 15 dB;

- ul. Wyzwolenia – do 10 dB;
- ul. Lwowska – do 10 dB;
- ul. Komorowicka – do 10 dB;
- ul. Michałowicza – do 10 dB;
- al. Armii Krajowej – do 10 dB;
- ul. Międzyrzecka – do 10 dB;
- ul. Mazańcowicka – do 10 dB;
- ul. Lwowska – do 10 dB;
- ul. Bestwińska – do 10 dB;
- ul. Czerwona – do 10 dB;
- al. św. Jana Pawła II – do 10 dB;
- ul. Daszyńskiego – do 10 dB;
- ul. Górska – do 10 dB;
- ul. Międzyrzecka – do 10 dB.

W sąsiedztwie pozostałych ulic w mieście Bielsko-Biała przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku są znacznie mniejsze i mieszczą się w zakresie do 5 dB, bądź też nie występują wcale. Zdecydowanie najmniejsze przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku można zaobserwować analizując rozkład hałasu generowanego przez ruch kolejowy. Największe przekroczenia poziomów dopuszczalnych dochodzą do 5 dB i występują w otoczeniu linii kolejowej nr 139. Na podstawie badań w mieście Bielsko-Biała na hałas drogowy o poziomie przekraczającym wartość dopuszczalną narażonych jest 6 952 mieszkańców (według wskaźnika LDWN) oraz 6 178 osób (według wskaźnika L_N). Na hałas pochodzący z ruchu kolejowego nie są narażone żadne osoby według wskaźników LDW_N oraz L_N.

Głównym źródłem emisji hałasu drogowego na terenie powiatu bielskiego są:

- drogi ekspresowe: S1f o długości 7,924 km oraz S52b o długości 8,364km;
- drogi krajowe: nr 1 o długości 8,49 km oraz KD 52 o długości 10,643 km;
- drogi wojewódzkie: nr 942, 944, 945, 948 o łącznej długości 35,3 km;
- drogi powiatowe: 84 odcinki o łącznej długości 307,931 km;
- drogi gminne i lokalne.

W granicach powiatu bielskiego wzdłuż dróg zlokalizowane są zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów:

- wzdłuż drogi ekspresowej nr S1f o łącznej długości 33,472 km;
- wzdłuż drogi ekspresowej S52b o łącznej długości 8,999 km;
- wzdłuż drogi krajowej nr 1 o łącznej długości 8,542 km.

W 2018 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła opracowanie Map akustycznych dla dróg krajowych w województwie śląskim, o łącznej długości 623,975 km (Część Nr 6), obejmujących powiat bielski. Na podstawie powyższych map w 2019 roku przyjęto uchwałą nr VI/12/8/2019 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 26 sierpnia 2019 „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie. Badaniami objęto gminy Czechowice-Dziedzice, Wilkowice, Buczkowice, Jasienica, Kozy i Porąbka. W wyniku badań określono, że około 1800 mieszkańców narażonych jest na niedobre i złe warunki akustyczne w porze dziennej oraz 1250 osób w porze nocnej.

Stale zwiększa się również ilość obszarów narażonych na negatywne działanie hałasu, cześć gmin jest enklawą spokoju (Porąbka Wilkowice, Jasienica), a część jest bardziej zurbanizowana (Czechowice-Dziedzice, Kozy, Jaworze, Szczyrk) i ma większe natężenie pojazdów, dlatego jednym z głównych problemów ochrony przed hałasem jest lokalizacja niektórych terenów mieszkalnych blisko ruchliwych dróg.

W ramach badań ruchu kolejowego w obszarze powiatu bielskiego w opracowaniu: „Programie ochrony środowiska przed hałasem do roku 2023 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż odcinków dróg o natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie" określono, że linia kolejowa:

– nr 93 Ochodza – Zabrzeg o długości 1,841 km przebiegająca przez gminę Czechowice-Dziedzice.

Na badanym odcinku przekroczenia LDWN sięgały pierwszej linii zabudowy i ich wartość przy budynkach chronionych dochodzi do 5 dB. W paru miejscach przekroczenie osiąga wartości do 10 i 15 dB. Natomiast przekroczenie LN sięgały pierwszej linii zabudowy i ich wartość przy budynkach chronionych dochodziła do 5 dB.

– nr 139 Pszczyna - Most Wisła o długości 18,888 km przebiegająca odcinkiem przez gminę Czechowice-Dziedzice.

Na badanym odcinku przekroczenia do 5 dB, nie sięgały zabudowy.

Głównym źródłem emisji hałasu na terenie powiatu cieszyńskiego są:

– drogi krajowe S1 oraz DK81 o długości 72,433 km;

– drogi wojewódzkie DW937, 938, 939, 941, 942, 943 o łącznej długości 88,1 km;

– drogi powiatowe o łącznej długości 355,233 km, w tym 122,284 km w granicach miast i 232,949 km w terenach pozamiejskich;

– drogi gminne.

W 2015 roku na terenie powiatu cieszyńskiego wykonany został jeden pomiar hałasu w miejscowości Strumień w ramach okresowych pomiarów. Pomiaru dokonano na drodze nr 81 na odcinku Pawłowice – Strumień oraz Strumień – Zbytków. Pierwsza linia zabudowy na badanym obszarze znajduje się w strefie poziomu dźwięku określonego wskaźnikiem LDWN o wartości przekraczającej dopuszczalną normę głównie o około 0,1 – 5 dB. a tylko miejscami o 5,1-10 dB.

W zasięgu oddziaływania znajduje się zabudowa jednorodzinna oraz usługowa, 9 budynków jest chronionych akustycznie.

Na podstawie opracowanych map akustycznych wyniki dla powiatu cieszyńskiego wskazały, że część mieszkańców powiatu cieszyńskiego żyje w złym środowisku akustycznym, powodowanym przez hałas drogi krajowej. Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdza się, iż ok. 53 mieszkańców eksponowanych na ponadnormatywny hałas, objęta jest oddziaływaniem w najniższym zakresie wartości przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu tj.: 5 dB. W odniesieniu do pory nocnej i wskaźnika L_N udział ten wynosi około 56%.

W 2015 roku na terenie powiatu cieszyńskiego wykonano pomiary hałasu kolejowego w środowisku. Badania objęły linie kolejowe nr 93 i 157 zlokalizowane w miejscowości Mnich na terenie gminy Chybie, od rozjazdu kolejowego (odejście linii nr 157 w kierunku stacji Strumień) do początku peronu na stacji Chybie, na długości 2170 m. Na tym odcinku w ciągu dnia przejeżdża 65 pociągów, natomiast w porze nocnej 31 pociągów.

Wyniki wartości wskaźników oceny hałasu środowiskowego w punkcie pomiarowym wykazały:

- przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu LDW_N 6d o 3,7 dB;
- przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu LN7n o 6,5 dB; – przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu LAeq D o 1,5 dB;
- przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu LAeq N o 10,6 dB.

Wyniki badań hałasu wskazały na znaczne oddziaływanie hałasu na zabudowę mieszkaniową w porze nocnej w odległości 60 metrów od torowisk.

Głównym źródłem emisji hałasu na terenie powiatu żywieckiego są:

- drogi krajowe o długości 34,92 km;
- drogi wojewódzkie o długości 7 km;
- drogi powiatowe o łącznej długości 339,93;
- drogi gminne o łącznej długości 917,4.

Z badań prowadzonych na terenie powiatu żywieckiego wzdłuż dróg DW 945 oraz DW946 wynika, iż około 2,3% mieszkańców jest narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy.

Przez środkową część powiatu z północy na południe przebiega linia kolejowa zelektryfikowana relacji Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – Granica Państwa oraz przez północną część powiatu z zachodu na wschód przebiega zelektryfikowana linia kolejowa relacji Żywiec – Sucha Beskidzka.

W ostatnich latach nie dokonywano pomiarów hałasu kolejowego na terenie powiatu żywieckiego[17].

[17] Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp dnia 05.07.2023 r.)

6.4. GOSPODAROWANIE WODAMI, WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

Polska i obszary przylegające do niej są zaliczane do ubogich w zasoby wodne. Najważniejszym zatem źródłem zaspokojenia potrzeb wodnych w Polsce są wody powierzchniowe i podziemne.

Wody Aglomeracji Beskidzkiej znajdują się na obszarze trzech regionów wodnych Polski: region wodny Górnej Ordy, region wodny Małej Wisły oraz region wodny Górnej Wisły.

Aglomeracja Beskidzka odznacza się znacznym zróżnicowaniem topograficznym, co bezpośrednio wpływa na urozmaicenie powierzchniowej sieci hydrograficznej, natomiast budowa geologiczna warunkuje występowanie wód podziemnych (np. gmina Ustroń).

W Aglomeracji Beskidzkiej występuje źródło (na wysokości 1107 m n.p.m) największej rzeki Polski – Wisły, która uchodzi do Morza Bałtyckiego. Przebiega przez następujące gminy Aglomeracji Beskidzkiej: Wisła, Ustroń, Skoczów, Strumień, Czechowice-Dziedzice. Drugą istotną rzeką w obszarze analizy jest Soła, która ma swoje źródła w gminie Rajcza i jest dopływem Wisły. Przebiega przez następujące gminy Aglomeracji Beskidzkiej: Rajcza, Milówka, Węgierska Górka, Radziechowy-Wieprz, Żywiec, Czernichów, Porąbka oraz biegnie wzdłuż granicy gminy Wilamowice. Kolejną rzeką jest Olza, której źródło występuje w gminie Istebna i jest dopływem Odry. Przebiega przez następujące gminy Aglomeracji Beskidzkiej: Istebna oraz wzdłuż granic gmin: Cieszyn, Hażlach i Zebrzydowice. Wymienione rzeki wpisują się w główne rzeki Polski. Ogółem, na terenie Aglomeracji Beskidzkiej występują 34 jednolite części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP RW).

Pod względem obszarów dorzeczy analizowane gminy leżą na obszarze dorzecza: Wisły, Odry oraz Dunaju. Większość jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych na terenie analizy ma zły stan. Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej znajdują się zbiorniki wodne, spośród nich należy wyróżnić największe: Jezioro Żywieckie (gmina Żywiec), Jezioro Międzybrodzkie (gmina Czernichów), Jezioro Czarniańskie (gmina Wisła), Jezioro Wielka Łąka (gmina Bielsko-Biała), Jezioro Czarnieckie (gmina Porąbka).

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się 1 Główny Zbiornik Wód Podziemnych (GZWP) – Dolina rzeki Górna Wisła – GZWP nr 347.

Ponadto, na terenie Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się 5 Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych (LZWP):

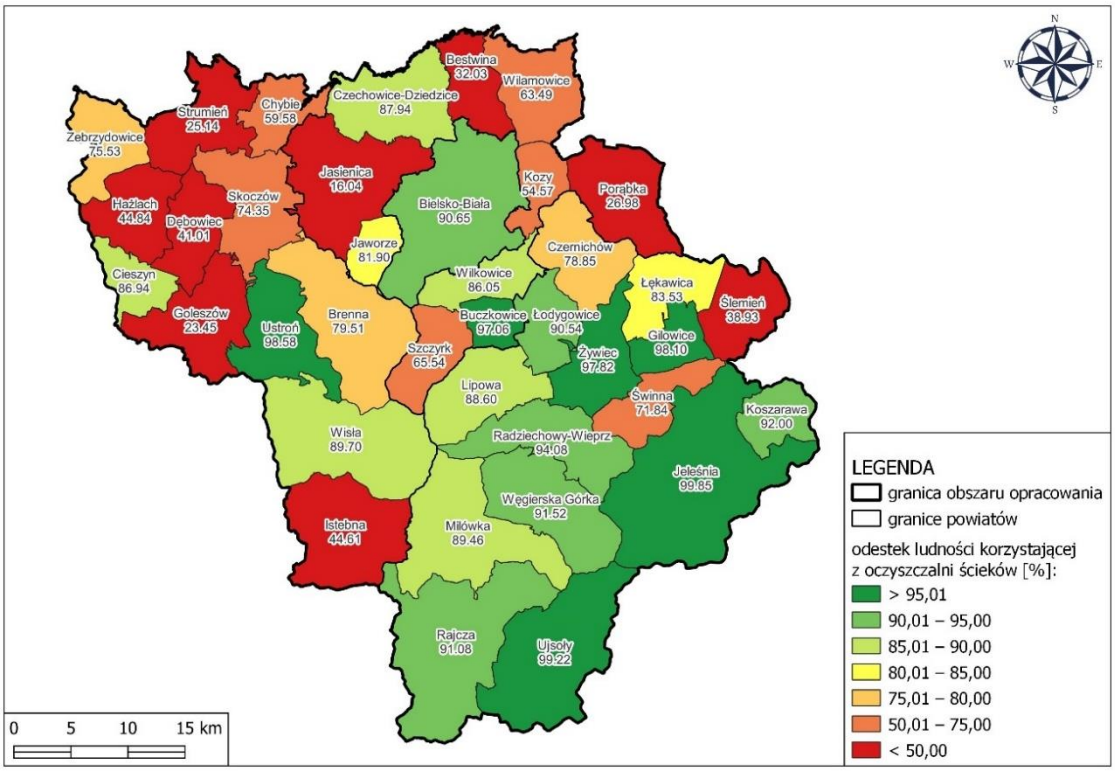
- Zbiornik warstw Godula (Beskid Śląski) – LZWP nr 348;
- Zbiornik warstw Magura (Babia Góra) – LZWP nr 445;
- Dolina rzeki Soła – LZWP nr 446;
- Zbiornik warstw Godula (Beskid Mały) – LZWP nr 447;
- Dolina rzeki Biała – LZWP nr 448.

GZWP oraz LZWP są to obszary charakteryzujące się występowaniem dużych zasobów wód podziemnych i podlegają one specjalnej ochronie. Poziomy wodonośne, którymi charakteryzują się zbiorniki na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, to: czwartorzęd, kreda oraz paleogen. Przeważają zbiorniki o typie porowym, jednakże niektóre z nich są typu porowo-szczelinowego. GZWP i LZWP na terenie opisywanego obszaru są podatne, a nawet bardzo podatne na antropopresję.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się 8 jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o numerach: 155, 157, 158, 159, 162, 163, 170 oraz 171. Dane dotyczące jednolitych części wód podziemnych wskazują na dobry stan w większości obszarów oprócz częściowego obszaru gmin: Bielsko-Biała, Bestwina, Wilkowice, Kozy oraz Wilamowice, w których określono stan jako słaby.

6.5. GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA

Istotną rolą w ramach w ramach gospodarowania zasobami wodnymi jest oczyszczanie ścieków. Oczyszczalnie ścieków, które wdrażają nowoczesne metody oczyszczania, pełnią ważne funkcje dla środowiska i życia ludzkiego oraz zasobów czystej wody dla przyszłych pokoleń. Odprowadzanie ścieków bezpośrednio do oczyszczalni to najskuteczniejszy i najbardziej prawidłowy sposób gospodarowania ściekami. Brak infrastruktury kanalizacyjnej w danej gminie powoduje ponadto konieczność stosowania szamba bezodpływowego, co jest problematyczne z uwagi na konieczność okresowego jego opróżniania. Analizują dane przedstawione w Głównym Urzędzie Statystycznym na przestrzeni okresu czasu od 2012 do 2021 o 12,77% zwiększyła się liczba osób korzystających z oczyszczalni ścieków na obszarze analizy. Na rysunku Rysunek 6.8 przedstawiono udział procentowy ludności poszczególnych gmin korzystających z oczyszczalni ścieków na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 6.8 Udział procentowy ludności poszczególnych gmin korzystających z oczyszczalni ścieków na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: „Raport diagnostyczno-strategiczny" na podstawie danych GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

W 2021 na całym obszarze Aglomeracji Beskidzkiej 77,07% mieszkańców korzystało z oczyszczalni ścieków. Najmniejsze udziały procentowe występowały w gminach: Jasienica (16,04%),

Goleszów (23,45%) oraz Strumień (25,14%). Najwyższe udziały występowały w gminach: Jeleśnia (99,85%), Ujsoły (99,22%) oraz Ustroń (98,58%).

6.6. GLEBY I UŻYTKOWANIE GRUNTÓW

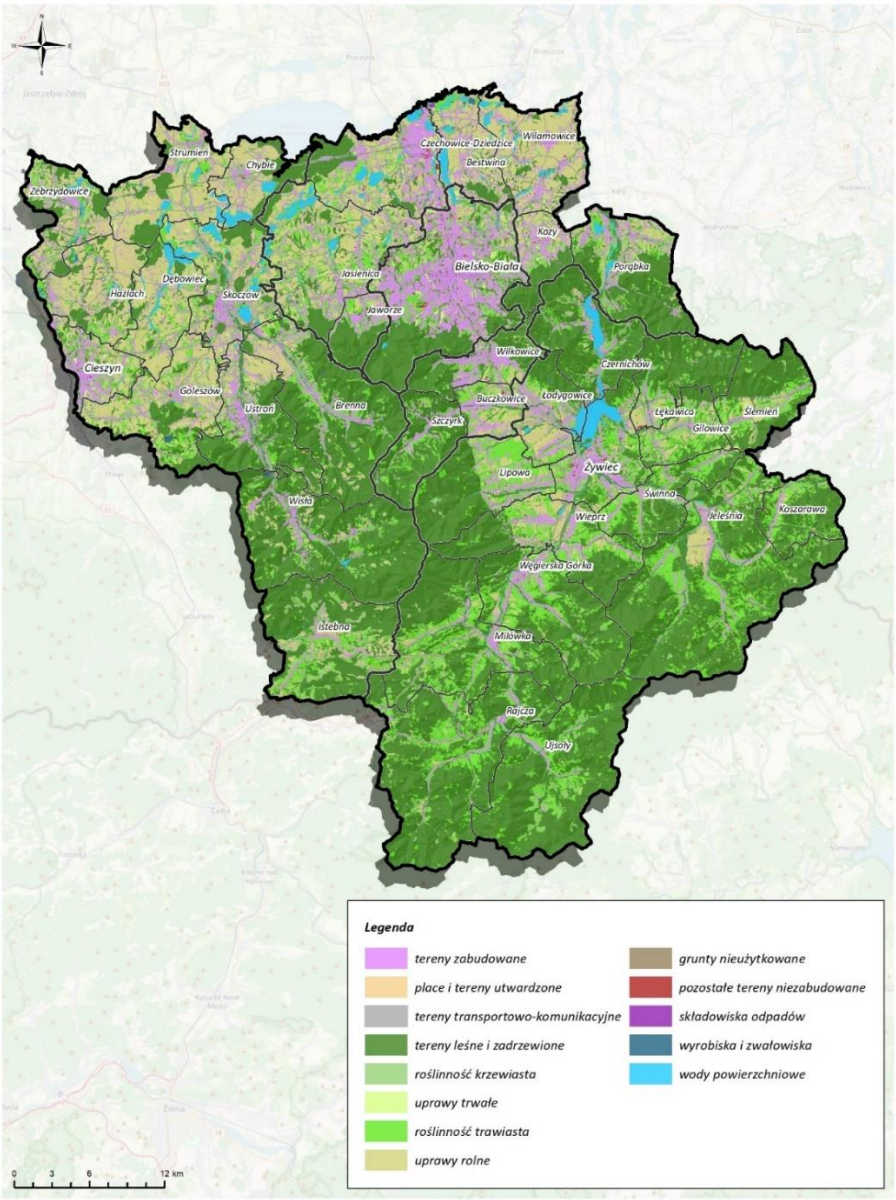
Obszar Aglomeracji Beskidzkiej jest zróżnicowany pod względem geologicznym, co przekłada się na występowanie różnych typów gleb. Głównymi typami gleb są gleby górskie, brunatne i bielicowe. W powiecie bielskim dominują gleby bielicowe, pseudobielicowe (płowe), brunatne, rędziny, mady, gleby lessowe, glejowe, torfowe, czarnoziemy i czarne ziemie. W powiecie cieszyńskim najczęściej spotykane są gleby bielicowe i pseudobielicowe. W powiecie żywieckim, na znacznej części obszaru przeważają gleby szkieletowe grubokamieniste oraz gleby brunatnoziemne.[18][19][20]

Badania stanu gleb były wykonywane przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, za pośrednictwem IUNG PIB w Puławach (w latach 2015-2017) oraz przez firmę Eurofins OBiKŚ Sp. z o.o. (2020-2022) w całym kraju w wybranych punktach badawczych. W granicach omawianego obszaru znalazły się cztery punkty badawcze – punkt 407 Cieszyn (powiat cieszyński), 411 Aleksandrowice (powiat m. Bielsko-Biała), 413 Cięcina (powiat żywiecki) oraz 415 Żywiec (powiat żywiecki). Zgodnie z wytycznymi IUNG oraz wg Rozporządzenia Ministra (Dz.U. 2016 poz. 1395), w żądnym z powyższych punktów nie występują gleby zanieczyszczone.[21]

Dane z Corine Land Cover 2018 wskazują, że największy udział w powierzchni terenu mają tereny leśne i zadrzewione – 48,32% oraz tereny roślinności trawiastej i uprawy rolnej – 35,30%. Zabudowa zajmuje prawie 12% powierzchni Aglomeracji Beskidzkiej. Najmniejszy udział w strukturze użytkowania gruntów mają wyrobiska i zwałowiska – 0,05% oraz składowiska odpadów – 0,01%.

Na rysunku Rysunek 6.9 zaprezentowano zagospodarowanie terenu na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

[18] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030;
[19] Program ochrony środowiska dla Powiatu Żywieckiego na lata 2023 – 2030;
[20] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
[21] Monitoring Chemizmu Gleb Ornych w Polsce w latach 2015-2017 oraz 2020-2022. GIOŚ [dostęp 05.07.2023].



Rysunek 6.9 Zagospodarowanie terenu na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.[22]

6.7. ZASOBY GEOLOGICZNE

Z uwagi na złożoną budowę geologiczną na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej jest ona zasobna w złoża naturalne. Złoża mają różny stan zagospodarowania, od złóż rozpoznanych wstępnie po złoża o zaniechanej eksploatacji. Opis zasobów geologicznych oparto na danych zawartych w Bilansie zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31.12.2022 r. Na obszarze powiatu bielskiego znajduje się 27 złóż, są to:

- Surowce ilaste ceramiki budowlanej;
- Kamienie drogowe i budowlane;
- Metan pokładów węgla;

[22] Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Corine Land Cover 2018.

- Węgiel kamienny;
- Gaz ziemny;
- Kruszywa naturalne;
- Wody lecznicze;
- Torfy.

Złoża zagospodarowane i eksploatowane to: złoża węgla kamiennego (Silesia), gazu ziemnego (Pogórz, Kowale), kruszyw naturalnych (Kaniów IV).

W granicach powiatu cieszyńskiego występuje 50 złóż, takich jak:

- Metan z pokładów węgla;
- Węgiel kamienny;
- Gaz ziemny;
- Wapień (kamienie bloczne i łamane);
- Piaskowiec;
- Piaski i żwiry;
- Surowce ilaste ceramiki budowalnej;
- Torfy i borowiny;
- Wapienie i margle dla przemysłu cementowego i wapienniczego;
- Solanki, wody lecznicze i termalne.

Eksploatowanymi złożami są złoża gazu ziemnego (Pogórz), piaskowca (Beskid, Głębiec 1), torfy i borowiny (Zabłocie), solanki, wody lecznicze i termalne (Dębowiec III, Zabłocie-Korona, Ustroń).

Wg. „Bilansu zasobów złóż kopalin w Polsce", w powiecie żywieckim znajduje się 21 złóż naturalnych, wśród nich wyróżnia się:

- Kamienie łamane i bloczne;
- Piaski i żwiry;
- Surowce ilaste ceramiki budowlanej;
- Solanki, wody lecznicze i termalne.

Złoża zagospodarowane i eksploatowane to: piaski i żwiry (Żywiec Tresna), solanki, wody lecznicze i termalne (Sól-Tężnia).

6.8. GOSPODARKA ODPADAMI

Gospodarka odpadami komunalnymi i innymi rodzajami odpadów

Odpady wywierają niekorzystny wpływ na środowisko poprzez zanieczyszczanie: powietrza, wód powierzchniowych oraz podziemnych. Składowiska odpadów stwarzają zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz flory i fauny. Obecność składowisk odpadów w pobliżu miejsca zamieszkania istotnie przesądza o jakości życia, stąd pożądana jest prawidłowa gospodarka odpadami. Grunty zlokalizowane

w pobliżu składowisk odpadów stanowią nieatrakcyjne miejsca dla lokowania inwestycji mieszkaniowych.

Zgodnie z *Ustawą o odpadach*, odebrane od mieszkańców zmieszane odpady komunalne przekazywane są do instalacji przetwarzania odpadów zmieszanych. Obecny system zagospodarowania zmieszanych odpadów komunalnych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej polega na przetwarzaniu ich w instalacjach do mechaniczno-biologicznego przetwarzania.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej nie występują instalacje do przekształcania odpadów komunalnych, jak również nie funkcjonuje instalacja do termicznego przekształcania zmieszanych odpadów komunalnych.

Województwo śląskie stanowiące region silnie zurbanizowany, o wysokim stopniu uprzemysłowienia, charakteryzuje się dużą ilością wytwarzanych oraz nagromadzonych odpadów, co w istotnym stopniu negatywnie wpływa na jakość gleb, wód i powietrza atmosferycznego. Masa zebranych z terenu województwa śląskiego w 2019 r. odpadów komunalnych, przeznaczonych do składowania, wyniosła 684,8 tys. t i w skali roku wzrosła o 7,5%.[23]

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zmieszane odpady komunalne odbierane są od właścicieli nieruchomości przez przedsiębiorców wyłonionych w wyniku przetargu zorganizowanego przez wójtów, burmistrzów gmin lub prezydentów miast. Dokument regulujący system zbierania i odbierania odpadów komunalnych stanowi uchwała rady gminy, podjęta na podstawie art. 6r ust. 3 *Ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach*.

W 2021 roku na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zebrano 226,9 ton odpadów komunalnych, o 2[%] więcej niż w roku poprzednim. Odpady zebrane selektywnie stanowiły 65,64% wszystkich odpadów. Ważnym miernikiem jest również liczba wytworzonych odpadów przez 1 mieszkańca. W 2021 średnio 1 mieszkaniec Aglomeracji Beskidzkiej wytworzył 323 kilogramy odpadów, rok wcześniej liczba odpadów wynosiła 312 kg.[24]

Zgodnie z *Ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach*, do obowiązków gminy należy utworzenie przynajmniej jednego stacjonarnego punktu selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK). Lokalizacja punktu powinna umożliwić dogodny dostęp dla wszystkich mieszkańców miasta. Punkty te umożliwiają mieszkańcom bezpłatne przekazanie odpadów problemowych, tj. oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe łatwo ulegające biodegradacji, płyny hamulcowe, farby, tusze, kleje, odpady ulegające biodegradacji, filtry olejowe, lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć, odpady betonu i gruz betonowy pochodzący z rozbiórek i remontów. W przypadku niektórych odpadów m.in. ulegających biodegradacji lub budowlanych i rozbiórkowych zostały nałożone limity wagowe przy oddawaniu (jednorazowym) ww. frakcji.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej oprócz systemu zbierania zmieszanych odpadów komunalnych, funkcjonuje system selektywnego zbierania odpadów (odpady opakowaniowe: papier i tektura, szkło, tworzywa sztuczne z metalami, odpady ulegające biodegradacji, odpady

[23] Źródło: Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa śląskiego 2021, Główny Urząd Statystyczny Katowice 2021 rok Strona www.https://katowice.stat.gov.pl/ - dostęp 05.07.2023 r.
[24] Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ „Raport Diagnostyczno-Strategiczny" na podstawie Inspekcji Ochrony Środowiska - dostęp dnia 05.07.2023 r.

niebezpieczne, baterie i akumulatory, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, odpady wielkogabarytowe).

Ponadto na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej realizowane są zadania związane z demontażem, transportem oraz utylizacją wyrobów zawierających azbest, pochodzących od mieszkańców i przedsiębiorców. Koszty na ww. ponoszone zadania, ponoszone są przez gminy, mieszkańców lub dofinansowane z WFOŚiGW w Katowicach.

Zgodnie z danymi zamieszczonymi w aktualizacji Programu usuwania wyrobów zawierających azbest dla powiatu bielskiego, do końca 2018 roku usunięto z terenu powiatu 9 836 [t]. Gminy należące do powiatu bielskiego, we własnym zakresie wykonują terenowe inwentaryzacje i na ich podstawach, opracowują programy usuwania azbestu. Aktualnie 9 gmin powiatu bielskiego posiada terenową inwentaryzację oraz przyjęty uchwałą Rady Gminy „Program usuwania azbestu" (w tym: 6 gmin posiada stare PUA: Buczkowice 2011, Jasienica 2011, Kozy 2013, Porąbka 2011, Wilamowice 2010, Wilkowice 2011; 1 gmina nie posiada opracowanej dokumentacji: Czechowice-Dziedzice; 3 gminy posiadają programy wykonane po 2014 roku: Bestwina 2015, Jaworze 2015, Szczyrk 2015). Na podstawie danych umieszczonych na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki – Baza Azbestowa (stan na 30 czerwca 2021 r.) można stwierdzić, iż na terenie powiatu bielskiego znajdowało się 16 513,687 t zinwentaryzowanych odpadów zawierających azbest (w tym: 6 074,244 t unieszkodliwiono oraz 10 439,444 t pozostało do unieszkodliwienia). Różnice w ilości usuniętego azbestu wynikają z faktu, iż gminy prowadzą usuwanie azbestu od 2003 roku, a dane w Bazie Azbestowej zamieszczane są od 2007 roku.[25]

Na podstawie danych umieszczonych na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki – Baza Azbestowa na terenie powiatu cieszyńskiego można, odnotowano 11 014 t zinwentaryzowanych odpadów zawierających azbest (w tym: 3 122 t unieszkodliwiono oraz 7 892 t pozostało do unieszkodliwienia). Niektóre gminy powiatu cieszyńskiego posiadają stare Programy usuwania azbestu (Wisła 2007, Hażlach 2006, Chybie 2011, Skoczów 2011); 1 gmina nie posiada takiej dokumentacji (Zebrzydowice), a 7 pozostałych gmin dysponuje nowymi PUA, opracowanymi po 2012 roku (Brenna, Goleszów, Strumień, Cieszyn, Dębowiec, Ustroń i Istebna). Ponadto PUA dla Powiatu Cieszyńskiego wykonano w 2006 roku, na dzień dzisiejszy nie ma potrzeby jego aktualizowania.[26]

Na podstawie danych umieszczonych na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki – Baza Azbestowa, na terenie powiatu żywieckiego, znajdowało się 27 999,936 t zinwentaryzowanych odpadów zawierających azbest (w tym: 10 683,814 t unieszkodliwiono, a 17 316,122 t pozostało do unieszkodliwienia). W ostatnich latach 3 gminy zaktualizowały Program usuwania azbestu (Ujsoły, Czernichów, Łodygowice).[27]

Dominującymi rodzajami odpadów zbieranymi w PSZOK są:

– odpady wielkogabarytowe;

[25] Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030 Strona www: https://bip.powiat.bielsko.pl - dostęp 05.07.2023

[26] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028 Strona www: https://bip.powiat.bielsko.pl - dostęp 05.07.2023

[27] Źródło: Program ochrony środowiska dla Powiatu Żywieckiego na lata 2023 – 2030 Strona www: https://zywiec.powiat.pl - dostęp 05.07.2023

- zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06 (*Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów*);
- odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów;
- odpady ulegające biodegradacji.

Zapobieganie powstawaniu odpadów

W ramach zapobiegania powstawaniu odpadów uznaje się, że ponowne ich użycie powinno być działaniem priorytetowym, umożliwiającym wydłużenie cyklu życia produktu, przez co oszczędzane są zasoby (np. wody, drewna, węgla), które musiałyby być wykorzystane do wytworzenia nowego produktu. Istotne jest także ograniczenie wytwarzania odpadów już na poziomie podejmowania decyzji o zakupach konsumentów.

Zapobieganie powstawaniu odpadów jest położone najwyżej w hierarchii sposobów postępowania z odpadami, może być ono realizowane m.in. poprzez:

- działania informacyjno-edukacyjne, których celem jest zmiana zachowań i wzrost świadomości ekologicznej;
- promowanie ponownego wykorzystania, naprawy lub odnowienia rzeczy, w celu wydłużenia długości ich życia,
- przyjmowanie zepsutych produktów w wyznaczonych punktach selektywnego zbierania odpadów komunalnych, w celu przygotowania ich do ponownego użycia,
- zbieranie odzieży używanej w specjalnie do tego celu ustawionych pojemnikach.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej prowadzone są corocznie akcje edukacyjne, dotyczące tematyki gospodarowania odpadami, zarazem przez gminy, jak również instytucje, zlokalizowane na ww. obszarze.

Gminy powiatu bielskiego, m.in. gmina Buczkowice zorganizowała Wakacyjne Warsztaty ekologiczne "Dolina Żylicy" oraz Ekologiczną Grę Wiejską. Gmina Kozy wykonała filmy i ulotki edukacyjne dla mieszkańców, a także uruchomiła aplikację „Segrego", z kolei gmina Porąbka wspólnie ze szkołami oraz PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Żywcu zorganizowała akcje sprzątania świata, a także Pikniki ekologiczne, w nowopowstałych centrach edukacji ekologicznej. Ponadto, w ramach ochrony lasów przed zaśmieceniem straż leśna i służba terenowa Nadleśnictwa Bielsko patrolowała tereny leśne, szczególnie intensywnie w okresach zwiększonego zagrożenia pożarowego. Nadleśnictwo Andrychów przeprowadziło zbiórkę śmieci z terenów leśnych, spotkania z leśnikiem, jak również prelekcje w szkołach i przedszkolach, w których corocznie brało udział około 250-350 osób. [28]

Na terenie powiatu cieszyńskiego, gmina Skoczów w latach 2019-2020 przeprowadziła akcję zbiórki zużytych baterii, w jednostkach oświatowych, w ramach konkursu pn. „Segreguj śmieci dbaj o zdrowie i środowisko". W gminie Dębowiec w 2018 r. przeprowadzono akcję z okazji 25-lecia „Sprzątania świata", natomiast w 2019 roku akcję „Segreguj z nami!". Gmina Brenna w 2019 roku zorganizowała konkurs plastyczny dla dzieci i młodzieży szkół podstawowych pn. „Rzeka miejscem

[28] Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030 Strona www: https://bip.powiat.bielsko.pl - dostęp 05.07.2023

wypoczynku – nie śmieci", a Gmina Istebna w 2019 roku przygotowała w szkołach podstawowych przedstawienie edukacyjne dla uczniów klas 0-3, dotyczące prawidłowego gospodarowania odpadami komunalnymi z cyklu „Czerwony Kapturek".[29]

Gminy powiatu żywieckiego prowadziły w ramach akcji edukacyjnej, dotyczącej gospodarowania odpadami, m.in.: akcję ekologiczną pn. Żywiecczyzna" i „Stop Smog", pogadanki, akcje, warsztaty przeprowadzane w szkołach i przedszkolach, zamieszczanie informacji w zakresie edukacji ekologicznej na stronie internetowej gmin (BIP), rozpowszechnianie wśród mieszkańców informatorów o prawidłowym spalaniu paliw oraz zawierających informacje o szkodliwym dla zdrowia smogu. Ponadto ZPKWŚ O/Żywiec przeprowadził następujące działania, tj.: Ogólnopolski Konkurs „Poznajemy Parki Krajobrazowe Polski", Ogólnopolski Konkurs Fotograficzny „Magia Beskidów", Wojewódzki Konkurs Wiedzy Ekologicznej - wojewódzkie konkursy plastyczne i fotograficzne koordynowane przez Ośrodki Edukacyjne ZPKWŚ, warsztaty terenowe na obszarze parków krajobrazowych, pogadanki, akcje ekologiczne (Dzień Ziemi, Sprzątanie Świata, Święto Drzewa), zajęcia okazjonalne o tematyce przyrodniczej (Międzynarodowy Dzień Roślin, Międzynarodowy Dzień Krajobrazu, zajęcia z okazji Świąt Wielkanocnych, Mikołaja, Bożego Narodzenia, w czasie trwania wakacji i ferii). [30]

Zapobieganie powstawaniu odpadów to także inicjatywy podejmowane przez podmioty ekonomii społecznej i organizacje pozarządowe, jak również wsparcie i utrzymywanie, m.in. banków żywności czy sklepów społecznych z artykułami, które po naprawieniu czy konserwacji mogą otrzymać swoje „drugie życie".

Ponowne użycie dotyczy również takich przedmiotów, które już trafiły np. do PSZOK jako odpady, a także tych, które nigdy nie stały się odpadem – np. poprzez przekazanie używanych rzeczy jako darowizn osobom potrzebującym lub organizacjom pozarządowym.

6.9. PROMIENIOWANIE ELEKTROMAGNETYCZNE

Promieniowanie elektromagnetyczne wytwarzane jest zarazem w warunkach naturalnych, jak również w wyniku działalności człowieka. Pola elektromagnetyczne pochodzenia naturalnego to m.in. promieniowanie elektromagnetyczne ziemi oraz wyładowania elektryczne, podczas burzy. Pola elektromagnetyczne pochodzenia sztucznego, emitowane są przede wszystkim przez obiekty elektroenergetyczne do wytwarzania i przesyłu energii elektrycznej (tj. elektrownie, elektrociepłownie, stacje transformatorowe, napowietrzne linie elektroenergetyczne), instalacje i urządzenia radiokomunikacyjne (tj. stacje bazowe telefonii komórkowej, radiowe i telewizyjne stacje nadawcze, stacje radiolokacyjne i radionawigacyjne).

Źródłami emisji promieniowania elektromagnetycznego na terenie Aglomeracji Beskidzkiej są m.in.:

- stacje i linie energetyczne;
- pojedyncze nadajniki radiowe;

[29] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028 Strona www: https://bip.powiat.bielsko.pl - dostęp 05.07.2023

[30] Źródło: Program ochrony środowiska dla Powiatu Żywieckiego na lata 2023 – 2030 Strona www: https://zywiec.powiat.pl - dostęp 05.07.2023

- stacje transformatorowe;
- stacje bazowe telefonii komórkowej;
- radiostacje amatorskie i stacje CB-radio;
- stacje bazowe łączności radiotelefonicznej;
- urządzenia emitujące pola elektromagnetyczne pracujące w przemyśle, placówkach naukowo badawczych, ośrodkach medycznych;
- urządzenia powszechnego użytku emitujące pola elektromagnetyczne, w tym pojedyncze aparaty telefonii komórkowej, sterowniki radiowe itp.

W latach 2014-2018, PMŚ przeprowadził badania w 17 punktach pomiarowych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, tj. w: mieście Bielsko – Biała (1 instalacja), powiecie bielskim (m. Czechowice-Dziedzicie – 3 instalacje; m. Ustroń – 1 instalacja; m. Szczyrk – 2 instalacje), powiecie cieszyńskim (m. Cieszyn – 3 instalacje; m. Zebrzydowice - 2 instalacje), powiecie żywieckim (m. Łodygowice – 1 instalacja; m. Korbielów - 2 instalacje; m. Milówka – 2 instalacje), w których nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu natężenia pola elektrycznego. Z wszystkich pomiarów wykonanych w 2018 roku na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, najwyższy poziom - 2,07 V/m, zarejestrowano w punkcie pomiarowym w Szczyrku przy ul. Orlej.

Porównując wyniki pomiarów wykonanych w latach 2014 i 2017 oraz 2015 i 2018, zaobserwowano wzrost średnich poziomów natężeń pola elektromagnetycznego w miastach: Czechowice-Dziedzice, Ustroń, Szczyrk, Cieszyn.

Ponadto w latach 2017-2018 Wydział Inspekcji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Katowicach, w ramach działań inspekcyjnych, przeprowadził na terenie Aglomeracji Beskidzkiej kontrole 4 instalacji emitujących PEM do środowiska, zlokalizowanych na terenie miasta Bielsko-Biała (tj.: stacja bazowa telefonii komórkowej BBI1049A ul. Zapłocie Duże 90; stacja bazowa telefonii komórkowej nr 31247 ul. Piłsudskiego 27; stacja bazowa telefonii komórkowej nr BBI 1042_K ul. Piastowska 40; stacja bazowa telefonii komórkowej nr BBI 1039_B, ul. 3-go Pułku Strzelców Podhalańskich 22/10. Przeprowadzone pomiary poziomów PEM nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów w środowisku[31].

6.10. POWAŻNE AWARIE PRZEMYSŁOWE (PAP)

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady ochrony środowiska przed wystąpieniem poważnych awarii jest Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/18/UE z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie kontroli zagrożeń poważnymi awariami, związanymi z substancjami niebezpiecznymi. Kolejnym dokumentem regulującym te zasady jest Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556)- POŚ.

Poważne awarie przemysłowe stwarzają powszechne niebezpieczeństwo zarówno dla zdrowia i życia ludzi, jak również dla całego środowiska. Zagrożenie, sprowokowane gwałtownym zdarzeniem, jakim są poważne awarie przemysłowe, może wywołać znaczne zniszczenie wszystkich elementów środowiska lub pogorszenie jego stanu. Ochrona przed skutkami wystąpienia poważnej awarii powinna

[31] Źródło ródło: Stan środowiska w województwie śląskim raport 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Katowicach

być przede wszystkim oparta na zapobieganiu zaistnienia tego typu zdarzeń, a w przypadku wystąpienia awarii, na szybkim ograniczeniu jej skutków. Na podmioty stwarzające ryzyko wystąpienia tego typu zagrożeń, nakłada się obowiązek postępowania, aby przeciwdziałać występowaniu jakichkolwiek awarii i sytuacji stwarzających zagrożenia.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej nie występują zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej (ZZR). W latach 2020-2021 na omawianym obszarze nie odnotowano wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, zlokalizowane są następujące zakłady o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (ZDR):

- powiat cieszyński: PPG Polifarb Cieszyn S.A.[32];
- powiat bielski, m. Czechowice - Dziedzice ul. Łukasiewicza 2: Lotos Terminale S.A. Grupa LOTOS S.A. jest producentem i dystrybutorem paliw. [33]

[32] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Cieszyńskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028;
[33] Źródło: Opracowanie własne na podstawie Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Bielskiego na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030

7. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY

Projekt Planu został opracowany, aby możliwe było przeprowadzenie inwestycji w zakresie poprawy dostępności transportowej Aglomeracji Beskidzkiej w znaczeniu wewnętrznym oraz zewnętrznym. Z jednej strony zadania, które będą realizowane, będą odpowiedzią na problemy oraz potrzeby mieszkańców Aglomeracji, a także potrzeby zapewnienia odpowiedniego poziomu infrastruktury w układzie transportowym. Z drugiej strony, realizacja działań zawartych w projektowanym Planie powinna przysłużyć się rozwiązaniu problemów związanych z ochroną środowiska nie tylko na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, ale również na terenie województwa śląskiego. Problemy, które zostały zidentyfikowane, dotyczą przede wszystkim obszarów zurbanizowanych oraz największych węzłów komunikacyjnych, dlatego zaplanowane działania w istotny sposób mogą wpłynąć na poprawę warunków środowiskowych w głównej mierze na tych obszarach.

Poniżej przedstawiono najważniejsze problemy, zgodnie z przeprowadzoną analizą środowiska na terenie Aglomeracji Beskidzkiej, związane z utrzymaniem oraz poprawą standardów dla poszczególnych jego komponentów.

Ochrona przyrody, w tym obiekty i obszary chronione, łącznie z obszarami Natura 2000, różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta oraz korytarze ekologiczne

- presja związana z nowymi inwestycjami i urbanizacją terenów cennych przyrodniczo, użytkowanych rolniczo oraz nieprzekształconych antropogenicznie;
- presja związana z rozwojem układu komunikacyjnego na obszary cenne przyrodniczo oraz nieprzekształcone powodująca nie tylko fragmentację siedlisk przyrodniczych, ale także płoszenie i zwiększoną śmiertelność zwierząt;
- zmiany klimatu powodujące zanikanie siedlisk, wysychanie rzek i zbiorników wodnych, zmniejszenie zdolności retencyjnych gleb, wkraczanie gatunków obcych i inwazyjnych.

Powietrze i klimat:

- niezadowalająca jakość powietrza w zakresie stężeń średniorocznych benzo(a)pirenu, pyłu zawieszonego PM 2,5 oraz pyłu zawieszonego PM10 (strefa śląska);
- przekroczenia poziomu celu długoterminowego dla ozonu;
- tzw. „niska emisja” spowodowana wykorzystywaniem niskiej jakości paliw do ogrzewania indywidualnego i/lub używaniem kotłów o niskiej sprawności;
- niska efektywność energetyczna budynków mieszkaniowych i publicznych;
- presja migracji na tereny pozamiejskie pozbawione dogodnych połączeń komunikacyjnych z centrum miasta, co powoduje zwiększenie ruchu samochodowego, emisję CO_2 oraz

zanieczyszczeń gazowych i pyłowych ze zwiększonego spalania paliw w pojazdach samochodowych spowodowanego brakiem odpowiedniej przepustowości odcinków drogowych.

Klimat akustyczny:

– nadmierny hałas drogowy, na który narażeni są przede wszystkim mieszkańcy obszarów największych miast oraz w okolicy głównych ciągów komunikacyjnych.

Gospodarowanie wodami, wody powierzchniowe i podziemne:

– zła jakość wód powierzchniowych oraz słaba jakość wybranych wód podziemnych;

– wpływ działalności antropogenicznej na jakość wód powierzchniowych;

– podtopienia wywołane nawalnymi deszczami oraz susze skutkujące falami upałów.

Gospodarka wodno-ściekowa:

– rozwój zabudowy na terenach oddalonych od sieci wodociągowej i kanalizacyjnej.

Gleby i użytkowanie gruntów:

– wykorzystywanie terenów nieprzekształconych antropogenicznie pod zabudowę i tereny komunikacyjne.

Gospodarka odpadami:

– ograniczone środki finansowe na inwestycje w zakresie gospodarki odpadami;

– wysokie koszty zagospodarowania odpadów;

– wzrost ilości zebranych odpadów komunalnych.

Pola elektromagnetyczne:

– rozwój infrastruktury telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej zwiększający ryzyko wzrostu natężenia pól elektromagnetycznych.

Poważne awarie przemysłowe (PAP):

– możliwość wystąpienia poważnej awarii ze względu na przebieg przez teren województwa wielu istotnych szlaków komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, w tym także międzynarodowych, którymi prowadzony jest transport różnego rodzaju niebezpiecznych substancji chemicznych oraz materiałów szczególnie niebezpiecznych.

8. WPŁYW NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU ODSTĄPIENIA OD REALIZACJI PLANU

Główne założenia dotyczące realizacji działań zawartych w projekcie Planu dotyczą przede wszystkim osiągnięcia spójności transportowej na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Inwestycje zaplanowane w projekcie Planu są istotne nie tylko ze względu na potrzeby mieszkańców w zakresie poprawy infrastruktury komunikacyjnej, ale także mając na uwadze jej położenie zapewnienie spójnej sieci połączeń komunikacyjnych w regionie i na poziomie krajowym. Działania zaprojektowane w Planie są też ukierunkowane na ograniczenie wprowadzania zanieczyszczeń w postaci emisji spalin i hałasu do środowiska, co z kolei wpłynie pozytywnie również na zdrowie mieszkańców.

Realizacja celów zakładanych w projekcie Planu będzie pośrednio przyczyniać się do zachowania oraz poprawy walorów środowiskowych – zapewnią to nowoczesne, niskoemisyjne i zaprojektowane w najbardziej korzystny dla środowiska sposób elementy infrastruktury drogowej i kolejowej. Projekt dokumentu zakłada realizację zadań dotyczących poprawy organizacji funkcjonowania transportu publicznego i jakości oferowanych usług, a także standardu taboru, poprawy dostępności komunikacyjnej związanej z dojazdami do pracy (w tym budowy węzłów przesiadkowych czy ścieżek rowerowych). Wdrożenie działań przewidzianych do wsparcia w projekcie Planu, będzie miało zatem wymiar społeczny i gospodarczy, ale także prośrodowiskowy.

Najistotniejszy skutek, który wynikałby z zaniechania realizacji Planu dotyczy braku alokacji środków dla projektów przewidzianych do wsparcia w ramach środków zewnętrznych. Ponadto, część projektów stanowi kontynuację oraz uzupełnienie działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej podjętych w poprzedniej perspektywie finansowej, z czego wynika, że wiele poprzednio zrealizowanych inwestycji byłoby niepełnych. Na poziomie poszczególnych gmin nie byłoby możliwe zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla wielu mieszkańców – np. poprzez zaniechanie budowy ścieżek rowerowych czy odstąpienie od uruchomienia połączeń komunikacji publicznej.

Należy zwrócić uwagę, że założenia projektu Planu są w dużej mierze zbieżne z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”, a także Planami, Programami, Strategiami uchwalonymi przez poszczególne gminy objęte opracowaniem.

Biorąc pod uwagę efekty projektów, które przewiduje realizacja, w przypadku rezygnacji z jego wdrożenia nie będzie możliwe osiągnięcie następujących założeń:

- usprawnienie powiązań układu regionalnego z siecią transportową Aglomeracji Beskidzkiej;
- poprawa dostępności ośrodków miejskich oraz ośrodków przemysłowych stanowiących miejsca pracy mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej w ich codziennych dojazdach;

- poprawa poziomu bezpieczeństwa na drogach;
- poprawa bezpieczeństwa i stanu infrastruktury w Aglomeracji Beskidzkiej;
- zwiększenie efektywności transportu osób i ładunków w Aglomeracji Beskidzkiej;
- zwiększenie przepustowości dróg;
- integracja różnych środków transportu i stworzenie zintegrowanego systemu transportowego (multimodalnego).

Brak realizacji zapisów zawartych w projekcie Planu będzie zatem, poza negatywnymi czynnikami gospodarczymi i społecznymi, negatywnie oddziaływać na stan środowiska regionu oraz zdrowia jego mieszkańców. W szczególności dotyczyć to będzie pogorszenia jakości powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego. Najbardziej widoczne negatywne oddziaływania dotyczyć będą obszarów zurbanizowanych, w głównej mierze miasta Bielsko-Białej, Cieszyna i Żywca.

Rezygnacja z realizacji założeń Planu będzie powodować:

- wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie przepustowości dróg na skutek rosnącej stale liczby pojazdów;
- tworzenie się tzw. „korków”, co ostatecznie doprowadzi do zwiększenia zużycia paliw oraz zwiększenia emisji spalin, emisji pyłów zawieszonych na skutek zmniejszenia przepustowości dróg;
- wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz pogorszenie jakości powietrza – w szczególności na terenach miejskich;
- zwiększenie liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne wartości poziomu hałasu;
- zwiększenie ładunku zanieczyszczeń przenikającego do wód powierzchniowych i podziemnych oraz środowiska glebowego na skutek zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza;
- zwiększona emisja gazów (w szczególności dwutlenku węgla) oraz pyłów negatywnie wpłynie na przeciwdziałanie zmianom klimatycznym, a w konsekwencji będzie czynnikiem je pogłębiającym;
- zwiększone ryzyko wypadków i kolizji na zatłoczonych i niezmodernizowanych drogach oraz większe ryzyko wypadków z udziałem rowerzystów i pieszych.

Jednoznacznie można stwierdzić, że zaniechanie realizacji założeń zawartych w projekcie Planu pozwoli uniknąć negatywnego wpływu niektórych z projektów wykazanego w prognozie oddziaływania na środowisko, lecz brak ich realizacji może mieć inne poważniejsze negatywne skutki dla środowiska.

9. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z PROPOZYCJAMI ICH ZAPOBIEGANIA, OGRANICZANIA LUB KOMPENSACJI PRZYRODNICZEJ

W projekcie Planu inwestycje planowane do realizacji ujęto jako działania kierunkowe (ocenione w zbiorczej matrycy oddziaływań), a także jako lista działań ujętych w scenariuszach działań.

W ramach realizacji zadań zawartych w projekcie Planu, będą uwzględniane środki minimalizujące, które należy rozumieć jako zbiór działań, który przyczyni się do zapobiegnięcia lub ograniczenia negatywnych oddziaływań, które mogą być wynikiem realizacji założeń Planu. Natomiast kompensacja przyrodnicza jest to zespół działań prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej. Działania kompensacyjne obejmują roboty budowlane, roboty ziemne, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupisk roślinności i siedlisk.

10. ANALIZA I OCENA WPŁYWU USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA POSZCZEGÓLNE KOMPONENTY ŚRODOWISKA

10.1. MATRYCA ZBIORCZA ODDZIAŁYWAŃ ŚRODOWISKOWYCH

Ocena wpływu projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na środowisko dokonana została poprzez analizę celów i priorytetów, a także inwestycji wskazanych w harmonogramie realizacji projektu Planu. Kryteria oceny określone zostały na podstawie:

– aktualnego stanu środowiska i zidentyfikowanych najważniejszych problemów;

– wniosków z analiz dokumentów strategicznych.

Podane kryteria oceny wpływu dla każdego elementu środowiska przedstawiono w niżej zamieszczonej tabeli.

Tabela 10.1.Wybrane kryteria oceny wpływu Planu na poszczególne elementy środowiska

Lp.	Badane elementy środowiska	Kryteria oceny
1.	Różnorodność biologiczna	Wpływ na gatunki i siedliska objęte ochroną gatunkową, w ramach sieci Natura 2000 oraz na obszarach chronionych
2.	Zwierzęta	Wpływ na chronione gatunki zwierząt i ich siedliska
3.	Rośliny	Wpływ na chronione gatunki roślin i siedliska przyrodnicze, zadrzewienia przydrożne, zieleń miejską
4.	Wpływ na integralność obszarów chronionych	Wpływ na utrzymanie spójności obszarów chronionych oraz na drożność korytarzy ekologicznych. Ocena lokalizacji inwestycji w obszarach Natura 2000, rezerwatach przyrody, parkach narodowych, parkach krajobrazowych i obszarach chronionego krajobrazu
5.	Woda	Wpływ na stan wód powierzchniowych i podziemnych, w tym osiągnięcie zakładanych celów środowiskowych. Wpływ na zwiększenie ryzyka wystąpienia podtopień. Lokalizacja na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi
6.	Powietrze	Wpływ na jakość powietrza w zakresie emisji pyłów, tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów aromatycznych oraz metali ciężkich
7.	Ludzie	Wpływ na występowanie przekroczeń standardów jakości powietrza, hałasu, wody pitnej, zanieczyszczeń gleb ze względu na zdrowie ludzi, a także czynniki poprawiające standard życia (w tym: ograniczenia tworzenia się zatorów, zwiększenia prędkości, poprawę swobody ruchu) oraz bezpieczeństwo mieszkańców

Lp.	Badane elementy środowiska	Kryteria oceny
8.	Powierzchnia ziemi	Wpływ na ukształtowanie powierzchni terenu, przemieszczanie gruntów oraz gleb w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Wpływ na trwałą zmianę rzeźby terenu na skutek wprowadzenia dróg w postaci wykonywania nasypów, przekopów, itp. Wpływ na stabilizację gruntów i ich ochronę przed procesami osuwiskowymi. Lokalizacja na obszarach narażonych na osuwanie się mas ziemnych
9.	Krajobraz	Wpływ na pogorszenie walorów krajobrazowych (w szczególności na obszarach objętych ochroną krajobrazową)
10.	Klimat	Efekt w postaci redukcji emisji tlenków azotu i tlenków węgla wskutek upłynnienia ruchu, ograniczenia tworzenia się zatorów, co w efekcie wpłynie na ograniczenie nieefektywnego spalania paliw. Wpływ na adaptację do zmian klimatu (zjawisk ekstremalnych) np. wykonanie w ramach projektu kanalizacji deszczowej
11.	Zasoby naturalne	Wpływ na wzrost zużycia surowców skalnych wykorzystywanych na etapie budowy. Racjonalne wykorzystanie surowców np. wtórne użycie destruktu asfaltowego
12.	Zabytki	Wpływ na zachowanie dobrego stanu technicznego obiektów zabytkowych. Wpływ na poprawę, funkcjonalności i dostępności zabytków dla społeczeństwa oraz utrwalanie estetyki w przestrzeni publicznej (między innymi przez odpowiednio zaplanowany układ drogowy). Wpływ prowadzonych prac budowlanych na stan techniczny zabytków zlokalizowanych w sąsiedztwie. Wpływ lokalizacji nowej inwestycji na ekspozycję zabytku będącego lokalną dominantą przestrzenną (np. w przypadku budowy nowych mostów, wiaduktów)
13.	Dobra materialne	Wpływ na wartość nieruchomości (gruntów i budynków) z uwagi na obecność lub sąsiedztwo planowanej inwestycji. Wpływ na wartość obiektów budowlanych wszelkich prac i działań mogących oddziaływać na ich stan techniczny zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji. Wpływ na przychody firm np. na skutek zmiany organizacji ruchu drogowego. Wpływ na przychody instytucji kulturalnych oraz firm świadczących usługi towarzyszące

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowymi kryteriami oceny były analizy horyzontalne pod kątem uwzględniania aspektów służących poprawie warunków klimatycznych, a także zrównoważonego rozwoju.

Prognoza opiera się na szczegółowej analizie poszczególnych projektów, ale także działań, celów szczegółowych oraz celów strategicznych, które będą realizowane w ramach projektowanego Planu, a także na analizie oddziaływań na poszczególne elementy środowiska.

Każde z zadań zostało ocenione pod kątem lokalizacji (położenie w odniesieniu do form ochrony przyrody), a także pozostałych komponentów w szczególności środowiska wodnego, jakości powietrza, środowiska glebowego oraz krajobrazu. Mając na względzie zasady zrównoważonego rozwoju, a także cele projektowanego Planu, kierowano się przy ocenie konkretnych projektów wpływem na życie, zdrowie, a także jakość życia i bezpieczeństwo mieszkańców obszaru objętego opracowaniem.

Biorąc pod uwagę możliwe oddziaływania działań realizowanych w ramach projektu Planu na poszczególne elementy środowiska, można sformułować zalecenia dotyczące realizacji projektów z punktu widzenia minimalizacji ich wpływu na środowisko.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i krajobraz działań przewidzianych w projekcie Planu oceniano, posługując się następującymi kryteriami, wyjątek stanowią projekty, których oddziaływanie na etapie realizacji może być negatywne natomiast w perspektywie długofalowej będzie oddziaływać pozytywnie (kolor jasnozielony):

- bezpośredniości oddziaływania (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, prawdopodobne);
- okresu oddziaływania (długoterminowe, średnioterminowe, krótkoterminowe);
- częstotliwości oddziaływanie (stałe, chwilowe);
- zasięgu oddziaływania (miejscowe, lokalne, ponadlokalne, regionalne, ponad-regionalne);
- intensywności przekształceń (nieistotne, nieznaczne, zauważalne, duże, zupełne);
- trwałości przekształceń (nieodwracalne, częściowo odwracalne, odwracalne, możliwe do rewaloryzacji).

Tabela 10.2. Siła oraz charakter oddziaływań

Legenda	
Oddziaływanie:	
pozytywne	Oznaczono kolorem zielonym
możliwe negatywne	Oznaczono kolorem żółtym
negatywne znaczące	Oznaczono kolorem czerwonym
pozytywne za wyjątkiem etapu realizacji, dla którego prognozuje się możliwe negatywne oddziaływanie	Oznaczono kolorem jasnozielonym
brak oddziaływania/oddziaływanie obojętne	-

Źródło: opracowanie własne

Tabela 10.3. Wykaz zastosowanych wskaźników i ich skrótów

Wykaz zastosowanych wskaźników i ich skrótów		
bezpośredniość oddziaływania	bezpośrednie	B
	pośrednie	P
	wtórne	W
	skumulowane	skum
	prawdopodobne	prwd
okresu trwania oddziaływania	krótkoterminowe	K
	średnioterminowe	Ś
	długoterminowe	D
częstotliwości oddziaływanie	stałe	S
	chwilowe	C
zasięgu oddziaływania	miejscowe	M
	lokalne	L
	ponadlokalne	pL
	regionalne	R
	ponadregionalne	pR
intensywności przekształceń	nieistotne	nie
	nieznaczne	niez
	zauważalne	zauw
	duże	du
	zupełne	zup
trwałości przekształceń	odwracalne	O
	częściowo odwracalne	cO
	nieodwracalne	nO
	możliwe do rewaloryzacji	Rew

Źródło: opracowanie własne

Tabela 10.4. Matryca wpływu projektów przedstawionych w Planie w ramach zadań Aglomeracji Beskidzkiej na poszczególne elementy środowiska

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
1.1. Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	Aglomeracja Beskidzka	1.1.1. Utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	W, D, S, R, O	-	-	W, D, S, R, nie, Rew	W, D, S, R, nie, Rew	-	W, D, S, R, nie, Rew
		1.1.2. Zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor)	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	W, D, S, R, O	-	-	W, D, S, R, nie, Rew	W, D, S, R, nie, Rew	-	W, D, S, R, nie, Rew
		1.1.3. Wprowadzenie biletu aglomeracyjnego	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	B, D, S, R, O	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, Rew
		1.1.4. Wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	B, D, S, R, O	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		systemów biletowych													
		1.1.5. Otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	W, D, S, R, O	-	-	-	W, D, S, R, nie, Rew	-	W, D, S, R, nie, Rew
1.2. Kolej aglomeracyjna – etap I	Aglomeracja Beskidzka	1.2.1. Rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz z wznowieniem ruchu	B, K, C, R, niez, Rew	B, K, C, R, niez, Rew	B, K, C, R, niez, Rew	B, K, C, R, niez, Rew	W, K, C, R, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, R, zauw, Rew	B, K, C, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, D, S, R niez, Rew
		1.2.2. Modernizacja istniejących linii kolejowych	B, K, C, R, niez, Rew	B, K, C, R, niez, Rew	B, K, C, R, niez, Rew	B, K, C, R, niez, Rew	W, K, C, R, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, R, zauw, Rew	B, K, C, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, D, S, R niez, Rew
		1.2.3. Poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, D, S, R niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
1.3. Współpraca	Aglomeracja Beskidzka	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	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, St, R, niez, Rew
		1.3.2. Analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		i planowaniem przestrzennym													
1.4. Tabor	Aglomeracja Beskidzka	1.4.1. Wyposażenie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności)	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	W, D, S, R, niez, O	-	W, D, S, R, niez, Rew
1.5. Systemy informacji pasażerskiej	Aglomeracja Beskidzka	1.5.1. Wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	B, D, S, R, O	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu													
1.6. Infrastruktura przystankowa	Aglomeracja Beskidzka	1.6.1. Przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, D, S, M niez, Rew
		1.6.2. Rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, D, S, M niez, Rew
1.7. Analizy i badania transportowe	Aglomeracja Beskidzka	1.7.1. Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	W, D, S, R, O	-	-	W, D, S, R, O	-	-	W, D, S, R, nie, O

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		1.7.2. Opracowanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, O	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, O
		1.7.3. Wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, O	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, O
		1.7.4. Prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, O	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, O
1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	Aglomeracja Beskidzka	1.8.1. Rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		1.8.2. Wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu)	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	1.8.3. Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie)	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew
2.1. Węzły przesiadkowe	Aglomeracja Beskidzka	2.1.1. Analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zuw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	2.1.2. Analiza i budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym (węzłów subregionalnych) w powiązaniu ze stacją kolejową	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
	Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	2.1.3. Analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
	Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)														
	Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	2.1.4. Analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie													
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
	Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna)													
	Funkcja turystyczna														
2.2. Komunikacja rowerowa	Aglomeracja Beskidzka	2.2.1. Prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego)	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, O	W, D, S, R, nie, O	-	-	W, D, S, R, nie, Rew	W, D, S, R, nie, Rew	-	W, D, S, R, nie, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego													
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	2.2.2. Budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
		2.2.3. Budowa infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego, zapewniającej połączenie jednostek osadniczych miasta	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, K, C, R, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		2.2.4. Rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej (tereny osiedli mieszkalnych)	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
	Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	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	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
	Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)														
	Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	2.2.6. Budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych,	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez	P, D, S, L, niez	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
	Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych					, Rew	, Rew							, Rew
	Funkcja turystyczna	2.2.7. Budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	Aglomeracja Beskidzka	2.3.1. Audyt i ocena bezpieczeństwa	-	-	-	-	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-
		2.3.2. Przebudowa miejsc	-	-	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez	P, D, S, R, niez	P, D, S, R, zuw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	-	-	W, K, C, M, niez

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		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					, Rew	, Rew							, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie													
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		(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														

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie													
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[34]; • gminnych w gminach Bielsko-Biała, Czechowice-													

[34] 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;

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[35]													
		2.3.3. Poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, D, S, M niez ,Rew
		2.3.4. Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej	-	-	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zuw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
		2.3.5. Tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez	P, D, S, R, niez	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, D, S, M niez

[35] 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	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
							, Rew	, Rew							,Rew
		2.3.6. Tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, D, S, M niez ,Rew
		2.3.7. Rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, D, S, M niez ,Rew
3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	Aglomeracja Beskidzka	3.1.1. Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	B, D, S, R, O	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, Rew
		3.1.2. Koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania	-	-	-	-	-	W, D, S, R, O	B, D, S, R, O	-	-	-	-	-	W, D, S, R, nie, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej													
3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	Aglomeracja Beskidzka	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)	W, D, S, L, zauw, O	W, D, S, L, zauw, O	W, D, S, L, zauw, O	-	W, D, S, R, niez, O	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew
		3.2.2. Wdrażanie koncepcji *Transit Oriented Development*	W, D, S, L, zauw, O	W, D, S, L, zauw, O	W, D, S, L, zauw, O	-	W, D, S, R, niez, O	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		3.2.3. Rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, R, niez, cO	P, D, S, R	W, K, C, M, zauw, Rew	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, R, niez, cO	-	-	W, D, S, niez
		3.2.4. Opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, R, niez, cO	P, D, S, R	W, K, C, M, zauw, Rew	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, R, niez, cO	-	-	W, D, S, niez
		3.2.5. Ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, R, niez, cO	P, D, S, R	W, K, C, M, zauw, Rew	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, R, niez, cO	-	-	W, D, S, niez
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji	3.2.6. Stymulowanie powstawania centrów lokalnych przy węzłach przesiadkowych	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, R, niez, cO	P, D, S, R	W, K, C, M, zauw, Rew	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, R, niez, cO	-	-	W, D, S, niez

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
	Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	nadrzędnych poprzez działania planistyczne													
		3.2.7. Uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, R, niez, O	-	-	W, D, S, niez, Rew
		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	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, R, niez, O	-	-	W, D, S, niez, Rew
	Aglomeracja Bielska	3.2.9. Budowa centrów lokalnych	B, K, C, M,	B, K, C, M,	B, K, C, M,	-	W, K, C, M,	P, D, S, L,	P, D, S, L,	B, K, C, M,	P, D, S, L,	P, D, S, L,	-	-	W, K, C, M,

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
	(Czechowice-Dziedzice)	w powiązaniu z główną stacją kolejową	niez, Rew	niez, Rew	niez, Rew		niez, Rew	niez, Rew	zauw, Rew	zauw, Rew	zauw, Rew	zauw, Rew			niez, Rew
	Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	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	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, L, niez, O	B, D, S, L, zauw, O	-	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, L, niez, O	-	-	W, D, S, niez, Rew
	Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	3.2.11. Budowa centrów lokalnych przy stacjach/ przystankach kolejowych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
		3.2.12. Ukształtowanie	W, K, C, M,	W, K, C, M,	W, K, C, M,	-	W, K, C, M,	W, D, S, L,	B, D, S, L,	-	W, K, C, M,	W, D, S, L,	-	-	W, D, S, niez

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży	niez, Rew	niez, Rew	niez, Rew		niez, Rew	niez, O	zauw, O		zauw, Rew	niez, O			, Rew
	Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	3.2.13. Budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym)	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
		3.2.14. Ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, L, niez, O	B, D, S, L, zauw, O	-	W, K, C, M, zauw, Rew	W, D, S, L, niez, O	-	-	W, D, S, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		możliwie dużo celów podróży													
	Funkcja turystyczna	3.2.15. Budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym)	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, M, niez, Rew
3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	Aglomeracja Beskidzka	3.3.1. Budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, zauw, Rew	-	-	W, K, C, R, niez, Rew
		3.3.2. Wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez, Rew	P, D, S, L, niez, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	B, K, C, M, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	P, D, S, L, zauw, Rew	-	-	W, K, C, L, niez, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie													
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej													
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	3.3.3. Ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
		3.3.4. Analiza i tworzenie stref „Tempo 30” i woonerf	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
		3.3.5. Lokalne uspokajanie ruchu	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
		3.3.6. Rozwój strefy płatnego parkowania	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
		3.3.7. Rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS	-	-	-	-	-	W, D, S, R,	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej						niez, O							, Rew
	Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	3.3.8. Ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast)	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	W, D, S, L, zauw, O	-
		3.3.9. Rozwój strefy płatnego parkowania	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
	Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	3.3.10. Analiza i tworzenie stref „Tempo 30” i woonerf	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		3.3.11. Lokalne uspokajanie ruchu	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
	Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	3.3.12. Lokalne uspokajanie ruchu	-	-	-	-	-	W, D, S, L, nie, O	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, nie, O	-	-	-
	Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju														
	Funkcja turystyczna														
3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura	Aglomeracja Beskidzka	3.4.1. Rewitalizacja terenów zieleni	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	-	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L du, Rew	W, D, S, L, du, O	-	-	W, D, S, L, du, Rew
		3.4.2. Zazielenianie ulic	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	-	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L du, Rew	W, D, S, L, du, O	-	-	W, D, S, L, du, Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		3.4.3. Zielone budownictwo	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	-	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L du, Rew	W, D, S, L, du, O	-	-	W, D, S, L, du, Rew
		3.4.4. Wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury zielonej	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	-	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, du, O	W, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L, nie, Rew	P, D, S, L du, Rew	W, D, S, L, du, O	-	-	W, D, S, L, du, Rew
4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy	Aglomeracja Beskidzka	4.1.1. Analiza i zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	P, D, S, R, zauw ,O	-	-	-	W, D, S, R, nie, O	-	W, D, S, R, nie, O
4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna	Aglomeracja Beskidzka	4.2.1. Rozwój sieci ładowania samochodów elektrycznych	-	-	B, K, C, M, niez, Rew	-	W, K, C, M, niez , Rew	P, D, S, L, niez , Rew	P, D, S, L, zauw , Rew	B, K, C, M, zauw , Rew	P, D, S, L, zauw , Rew	P, D, S, L, zauw , Rew	-	-	W, D, S, niez ,Rew

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		4.2.2. Preferencyjne stawki opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania	-	-	-	-	-	P, D, S, L, niez, O	B, D, S, L, zauw, O	-	-	P, D, S, L, niez, O	-	-	W, D, S, niez, Rew
		4.2.3. Analiza i wyznaczanie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych	-	-	-	-	-	P, D, S, L, niez, O	B, D, S, L, zauw, O	-	-	P, D, S, L, niez, O	-	-	W, D, S, niez, Rew
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	4.2.4. Utworzenie Strefy Czystego Transportu	-	-	-	-	-	P, D, S, L, niez, O	B, D, S, L, zauw, O	-	-	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, niez, Rew
		4.2.5. Utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu	-	-	-	-	-	P, D, S, L, niez, O	B, D, S, L, zauw, O	-	-	P, D, S, L, zauw, O	-	-	W, D, S, L, niez, Rew
	Aglomeracja Bielska	4.2.6. Utworzenie Strefy	-	-	-	-	-	P, D, S, L,	B, D, S, L,	-	-	P, D, S, L,	-	-	W, D, S, L,

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
	(Czechowice-Dziedzice)	Ograniczonego Ruchu						niez, O	zauw, O			zauw, O			niez, Rew
	Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)														
	Funkcja turystyczna														
5.1. Parkingi buforowe	Aglomeracja Beskidzka	5.1.1. Analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, L, nie	P, D, S, L, niez, cO	P, D, S, L, niez, cO	W, D, S, L, nie	P, D, S, L	P, D, S, L, niez, cO	W, D, S, nie	-	W, D, S, L, nie
	Funkcja turystyczna	5.1.2. Analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	B, K, C, M, niez, Rew	W, D, S, L, nie	P, D, S, L, niez, cO	P, D, S, L, niez, cO	W, D, S, L, nie	P, D, S, L	P, D, S, L, niez, cO	W, D, S, nie	-	W, D, S, L, nie

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		jest złagodzenie napływu pojazdów													
5.2. Systemy naprowadzające	Aglomeracja Beskidzka	5.2.1. Wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, St, R, niez, Rew
	Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	5.2.2. Rozbudowa inteligentnego Systemu Transportowego	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, St, R, niez, Rew
5.3. Wyposażenie taboru	Aglomeracja Beskidzka	5.3.1. Rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-
		5.3.2. Czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		przewozu nart i rowerów													
5.4. Specjalna oferta przewozowa	Funkcja turystyczna	5.4.1. Dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew
		5.4.2. Zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych	-	-	-	-	-	W, D, S, R, niez, O	B, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, zauw, O	-	-	W, D, S, R, niez, Rew
6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji	Aglomeracja Beskidzka	6.1.1. Prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		różnych grup społecznych													
		6.1.2. Udział we wspólnych szkoleniach	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-
		6.1.3. Kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-
6.2. Promocja zrównoważonej mobilności	Aglomeracja Beskidzka	6.2.1. Udział we wspólnych warsztatach	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-
		6.2.2. Opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów	-	-	-	-	-	-	P, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-
		6.2.3. Prowadzenie kampanii promujących	-	-	-	-	-	-	B, D, S, R, zauw, O	-	-	-	-	-	-

Działanie	Obszar	Zadanie szczegółowe	Elementy środowiska podlegające ocenie												
			różnorodność biologiczna	zwierzęta	rośliny	wpływ na integralność obszarów chronionych	woda	powietrze	ludzie	powierzchnia ziemi	krajobraz	klimat akustyczny	zasoby naturalne	zabytki	dobra materialne
		zrównoważoną mobilność													
6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe	Aglomeracja Beskidzka	6.3.1. Zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej	W, D, S, M, niez, Rew	W, D, S, M, niez, Rew	W, D, S, M, niez, Rew	-	-	P, D, S, R, niez, Rew	P, D, S, R, zuw, Rew	-	P, D, S, R, zauw, Rew	P, D, S, R, niez, Rew	-	-	-

Źródło: opracowanie własne

10.2. CHARAKTERYSTYKA DZIAŁAŃ PLANOWANYCH W RAMACH POSZCZEGÓLNYCH ZADAŃ

Cele horyzontalne oraz cele operacyjne Planu będą implementowane poprzez przedstawione niżej Pakiety działań:

- Pakiet 1. Zwiększenie i dostępności atrakcyjności transportu zbiorowego;
- Pakiet 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna;
- Pakiet 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja;
- Pakiet 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności;
- Pakiet 5. Sprawne zarządzanie turystyką;
- Pakiet 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna.

Poniżej przedstawiona została charakterystyka każdego z Pakietów działań.

10.2.1. Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego wiąże się z realizacją pakietu 2 w zakresie kształtowania podróży intermodalnych i komunikacji rowerowej, pakietu 3 w zakresie racjonalnego planowania przestrzennego w całej Aglomeracji Beskidzkiej, pakietu 4 w zakresie wdrożenia zero- lub niskoemisyjnych środków transportu zbiorowego, pakietu 5 w zakresie zapewnienia oferty przewozowej dla turystów. Realizacja niniejszego pakietu przyczynia się do wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do motoryzacji indywidualnej a także do budowy zharmonizowanych struktur zajmujących się wyzwaniami aglomeracyjnymi, w szczególności w odniesieniu do transportu i planowania przestrzennego.

10.2.1.1. Działanie 1.1. Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej

Funkcjonowanie transportu aglomeracyjnego powinno być zoptymalizowanie pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym. Docelowo (w perspektywie strategicznej po roku 2030) rekomendowane jest powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego, zarządzającego transportem publicznym w całej Aglomeracji (ewentualnie kontynuowanie współpracy w ramach związku powiatowo-gminnego).

Oprócz uporządkowania struktury zajmującej się organizacją transportu zbiorowego o charakterze gminnym i powiatowym, dla stworzenia aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej rekomendowane są:

- zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy w układzie przesiadkowym – skorelowanie kursów komunikacyjnych ma zapewnić możliwość przesiadki między różnymi środkami transportu oraz między połączeniami obsługiwanymi przez różnych przewoźników (obowiązkowo Koleje Śląskie, MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie, Komunikacji Beskidzkiej). W szczególności potrzeba skoordynowania kursów jest zauważalna w przypadku podróży wymagających realizacji zarówno autobusami miejskimi, jak i regionalnymi lub autobusami i koleją (np. w relacji do Bielska-Białej). Zachowanie możliwości przesiadki ma doprowadzić do zwiększenia

dostępności transportu zbiorowego oraz skrócenia czasu trwania podróży. Ze względu na lokalne uwarunkowania czas trwania przesiadki powinien być nie krótszy niż 5 minut oraz nie dłuższy niż 15 minut;

- wypracowanie zadawalającej siatki połączeń o wysokiej dostępności dla wszystkich mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej (w tym zapewnienie obsługi transportem zbiorowym poszczególnych gmin oraz uruchomienie połączeń pomiędzy gminami, objęcie ofertą przewozową obszarów wykluczonych komunikacyjnie, zwiększenie liczby połączeń, a tym samym zagwarantowanie przewozów wszystkim grupom pasażerów) oraz wdrożenie rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb pasażerów (godziny odjazdów, częstotliwość kursowania);
- integracji taryfowo-biletowej dla poprawy atrakcyjności oferty przewozowej oraz konkurencyjności kosztowej względem indywidualnych przejazdów samochodowych. W graniach Aglomeracji Beskidzkiej rekomenduje się integrację taryfowo-biletową (bilet aglomeracyjny) w oparciu o porozumienia międzygminne, tzn. gminy powinny zawrzeć z miastem Bielsko-Biała porozumienia w zakresie przekazania zadania organizacji systemu biletowego (nośnikiem biletów będzie rodzaj karty aglomeracyjnej); w takim układzie na terenie całej Aglomeracji funkcjonować będzie jednolita taryfa i rodzaje biletów, a operatorzy transportu zbiorowego zobligowani zostaną do honorowania biletów zapisanych na karcie miejskiej oraz wyposażenia taboru sprzęt do sczytywania danych z karty miejskiej (kasowniki, biletomaty).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

10.2.1.2. Działanie 1.2. Kolej aglomeracyjna – I etap

Podstawą połączeń aglomeracyjnych powinny być połączenia kolejowe. Obecny, przeciętny stan techniczny infrastruktury kolejowej, trapionej przez problemy związane z przepustowością lub brak ciągłości infrastruktury, nie pozwala na obsługę Aglomeracji Beskidzkiej transportem kolejowym na satysfakcjonującym poziomie. Aby odwrócić ten trend, na pierwszym etapie prac prowadzących do stworzenia aglomeracyjnego układu kolejowego należy skupić się na priorytetowych i już przygotowywanych inwestycjach, tzn.:

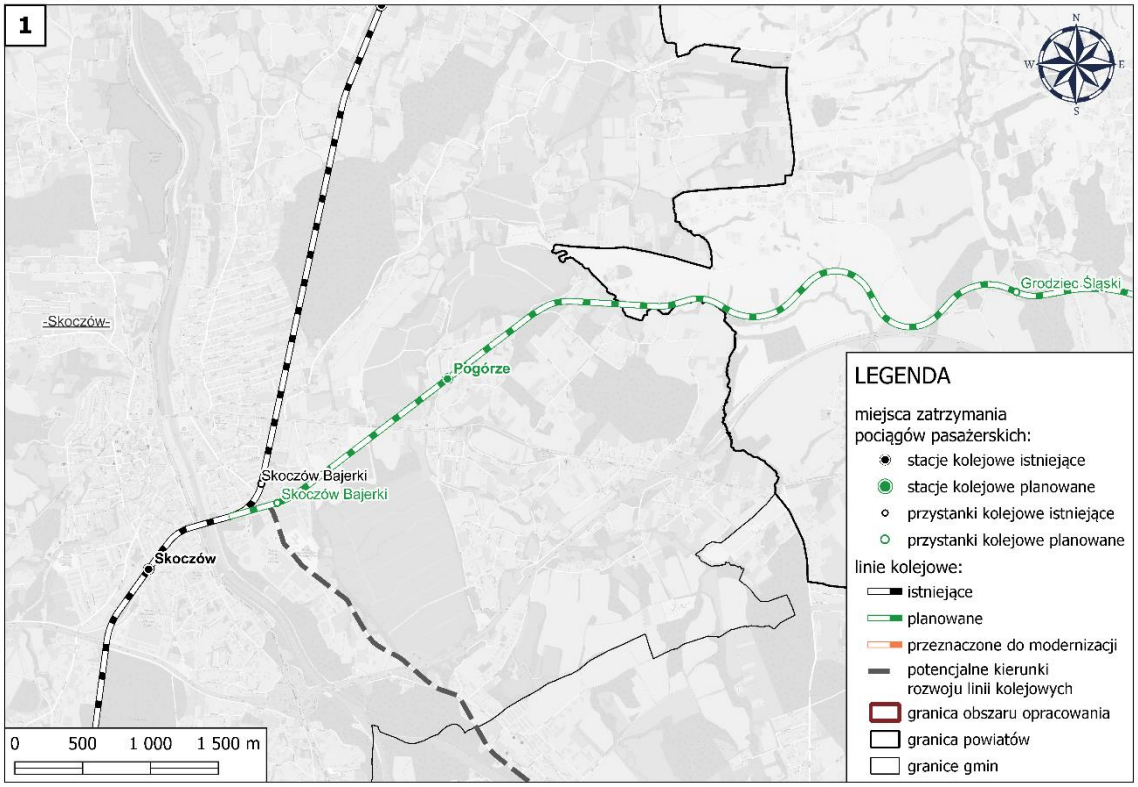
- rewitalizacji linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała[36];
- rewitalizacji linii 97 Sucha Beskidzka – Żywiec;
- rewitalizacji linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa.
- rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała – Kęty[37] wraz z analizą lokalizacji przystanków.

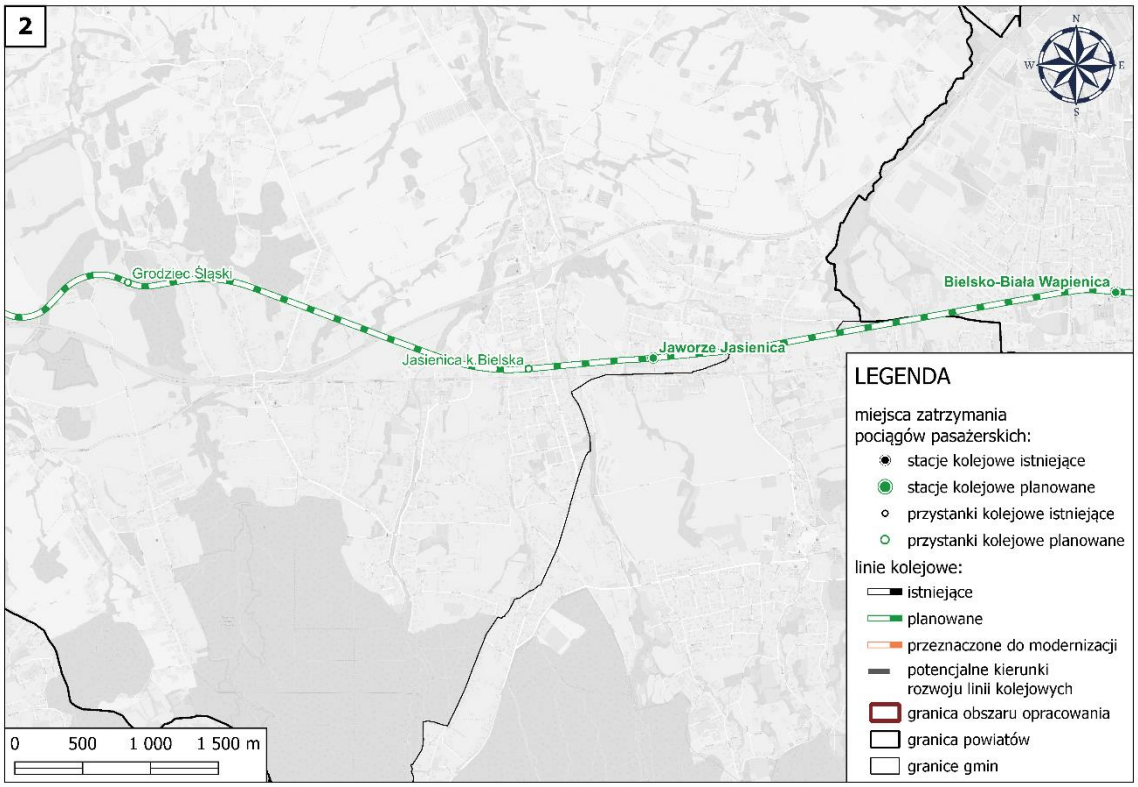
[36] Szczególnie istotna w kontekście możliwości potencjalnego połączenia z portem lotniczym Ostrawa im. Leoša Janáčka.

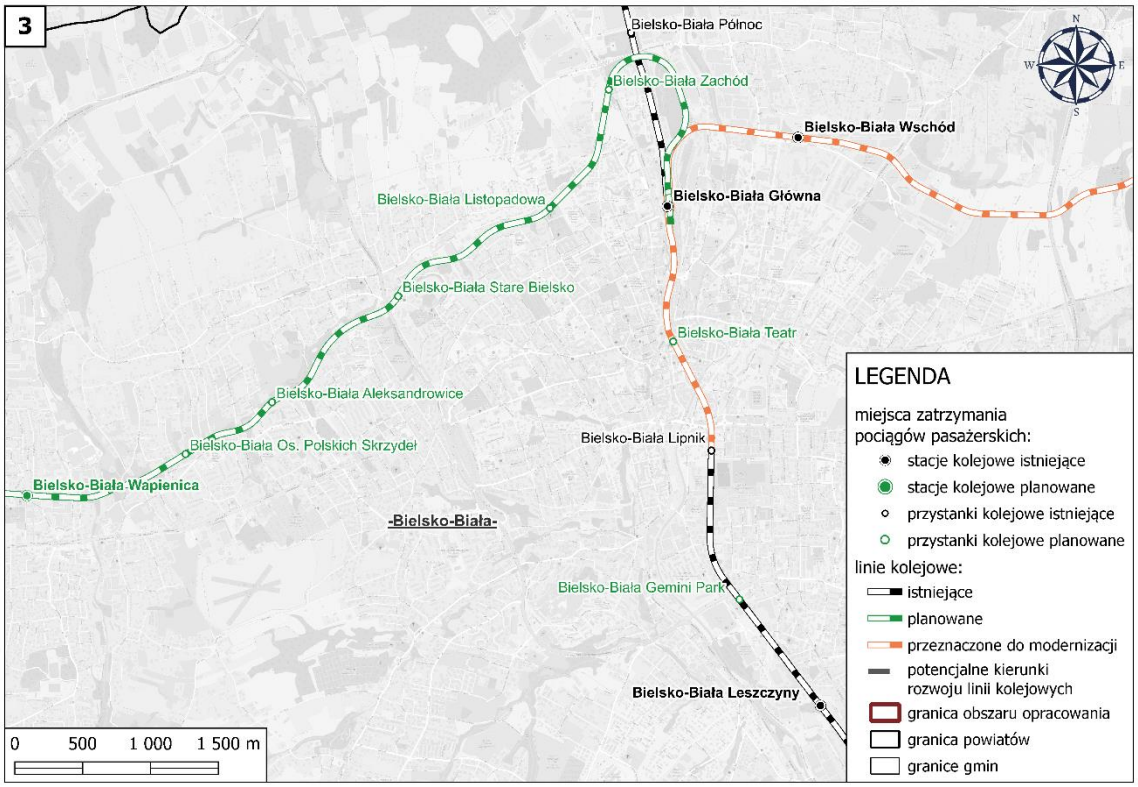
[37] Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 będzie mieć wymiar ponadaglomeracyjny, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że Aglomeracja Beskidzka stanowi strefę ciążenia dla takich ośrodków jak Kęty czy Andrychów.

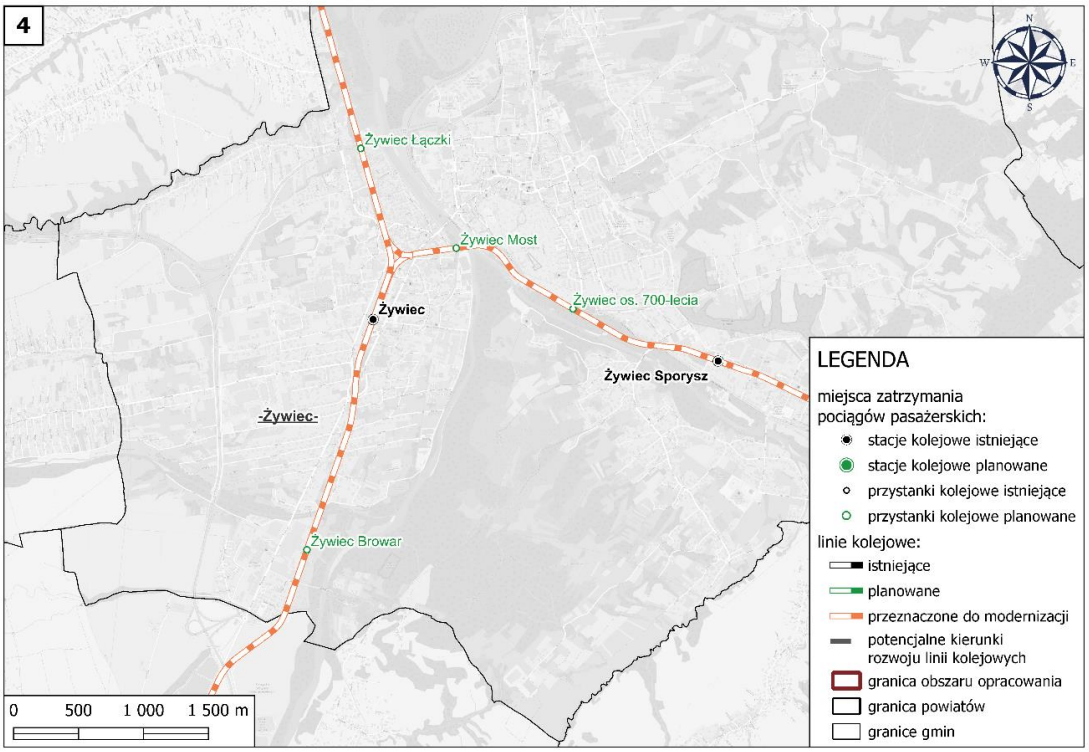
Najważniejszym zadaniem jest przywrócenie połączenia Cieszyna z Bielskiem-Białą, a więc fragmentu, który może stanowić kręgosłup kolei aglomeracyjnej. Rewitalizacja tego połączenia musi prowadzić do zapewnienia sprawnej obsługi ruchu pasażerskiego oraz zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego, co oznacza konieczność budowy, przebudowy lub zmiany lokalizacji przystanków: Bielsko-Biała Zachód, Bielsko-Biała Górne (zmiana na Bielsko-Biała Listopadowa), Bielsko-Biała Aleksandrowice, Bielsko-Biała Wapiennica, Bielsko-Biała Polskich Skrzydeł, Jaworze Jasienica, Jasienica, Grodziec.

W związku z pracami planistycznymi w zakresie przygotowania dokumentacji projektowej dla modernizacji linii nr 139, w celu budowy spójnej i dostępnej kolei aglomeracyjnej, należy przewidzieć dwutorową linię kolejową o prędkości min. 160 km/h na odcinku od Żywca do granicy państwa. Pożądana lokalizacja dla nowych przystanków na tej linii to Bielsko-Biała Teatr, Bielsko-Biała Gemini Park, a także Żywiec Browar i Żywiec Łączki. Ponadto w ramach inwestycji kluczowych z zakresu infrastruktury kolejowej należy uwzględnić łącznicę kolejową z linią nr 97 do centrum Żywca (zasadne byłoby utworzenie przystanków Żywiec Most i Żywiec os. 700-lecia). Budowa łącznicy diametralnie skróci czas podróży w relacji w kierunku Suchej Beskidzkiej, zwiększając konkurencyjność transportu kolejowego dla południowo-wschodnich gmin obszaru (np. Jeleśnia i Korbielów w powiazaniu z transportem autobusowym). Po modernizacji stacja Żywiec mogłaby obsługiwać nie tylko ruch regionalny w kierunkach Zwardoń, Kraków i Katowice, ale także ruch międzynarodowy na południe Europy.



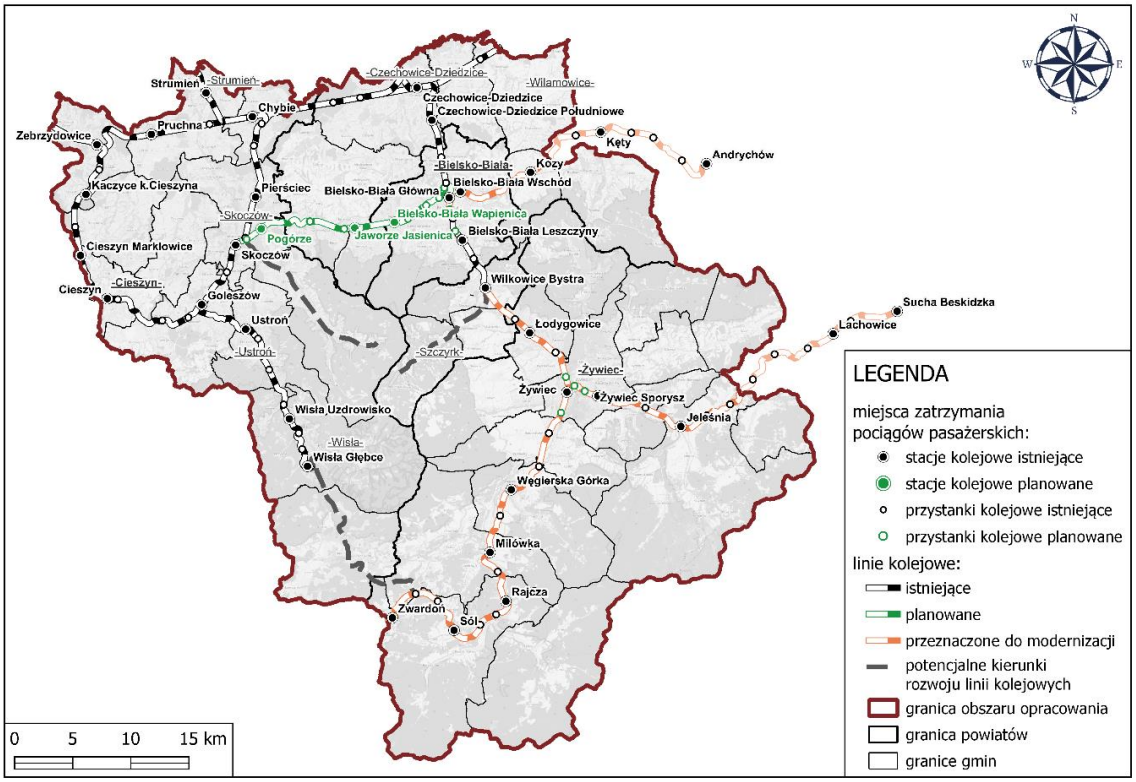

2
Grodziec Śląski
Jasienica k.Bielska
Jaworze Jasienica
Bielsko-Biała Wapienica
LEGENDA
miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
stacje kolejowe istniejące
stacje kolejowe planowane
przystanki kolejowe istniejące
przystanki kolejowe planowane
linie kolejowe:
istniejące
planowane
przeznaczone do modernizacji
potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych
granica obszaru opracowania
granica powiatów
granice gmin
0 500 1 000 1 500 m


3
Bielsko-Biała Północ
Bielsko-Biała Zachód
Bielsko-Biała Wschód
Bielsko-Biała Główna
Bielsko-Biała Listopadowa
Bielsko-Biała Stare Bielsko
Bielsko-Biała Teatr
Bielsko-Biała Aleksandrowice
Bielsko-Biała Os. Polskich Skrzydeł
Bielsko-Biała Lipnik
Bielsko-Biała Wapienica
-Bielsko-Biała-
Bielsko-Biała Gemini Park
Bielsko-Biała Leszczyny
LEGENDA
miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
stacje kolejowe istniejące
stacje kolejowe planowane
przystanki kolejowe istniejące
przystanki kolejowe planowane
linie kolejowe:
istniejące
planowane
przeznaczone do modernizacji
potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych
granica obszaru opracowania
granica powiatów
granice gmin
0 500 1 000 1 500 m



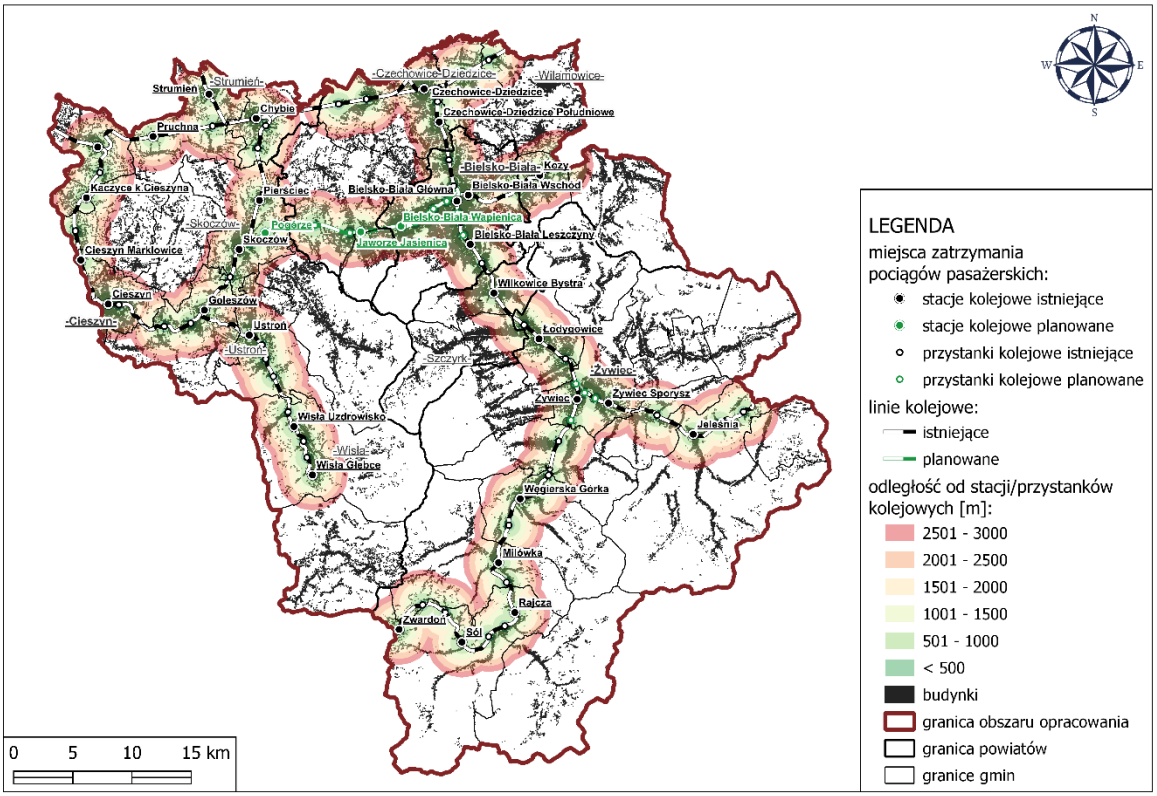
Rysunek 10.1 Istniejące i planowane szlaki komunikacji kolejowej w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Rysunek 10.2 Pożądany układ kolei aglomeracyjnej

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Rysunek 10.3 Dostępność istniejących i planowanych stacji i przystanków kolejowych po wprowadzeniu inwestycji na liniach kolejowych

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, PKP PLK S.A.

Tabela 10.5 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Kolej aglomeracyjna – etap I

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– rewitalizacja linii 97 Sucha Beskidzka – Żywiec; – rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała; – rewitalizacja linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa; – rewitalizacja 117 na odcinku Bielsko-Biała - Kęty.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

10.2.1.3. Działanie 1.3. Współpraca

Kluczem do efektywnego prowadzenia polityki związanej z zapewnieniem zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej jest utworzenie wyspecjalizowanych struktur zajmujących się zarządzaniem wyzwaniami aglomeracyjnymi. Podstawą działania powinny być kwestie dotyczące zarządzania transportem zbiorowym i komunikacją, planowaniem przestrzennym oraz planowaniem strategicznym.

Przedmiotowe struktury można tworzyć na różne sposoby, jednak w obszarze Aglomeracji zasadne jest powołanie zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego skupionych w Aglomeracji Beskidzkiej, działającego na rzecz realizacji

zintegrowanych zadań transportowych. Rekomendowanym rozwiązaniem w Aglomeracji Beskidzkiej jest utworzenie platformy współpracy na bazie grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej (lub w innej formie w ramach struktury Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka).

Za nadrzędne cele przyjętej współpracy należy przyjąć zapewnienie sprawnego i zintegrowanego systemu transportowego na terenie całej Aglomeracji Beskidzkiej, przejawiającego w spójnej sieci transportowej, wyposażonej w zintegrowane węzły przesiadkowe, udogodnienia dla podróżnych (zwłaszcza dla osób o ograniczonej mobilności), dynamiczne systemy informacji pasażerskiej, ujednolicone systemy taryfowo-biletowe etc.

Zaimplementowanie w Aglomeracji Beskidzkiej modelu kooperacyjnego dla realizacji wyzwań aglomeracyjnych jest istotne dla zapewnienia wspólnego dobra mieszkańców, np. poprzez dostosowanie sieci połączeń w transporcie do ich potrzeb, zoptymalizowanie komunikacji kolejowej i autobusowej gminnej oraz międzygminnej.

Docelowo, wraz z rozwojem transportu zbiorowego w Aglomeracji Beskidzkiej, taka współpraca może nieść za mało korzyści. Wymagać to będzie przekazania zadania organizowania transportu publicznego jednemu podmiotowi (np. związkowi powiatowo-gminnemu), tak by w jego kompetencjach zawierały się zadania związane z:

- kompleksowym organizowaniem siatki połączeń na całym obszarze;
- zlecaniem usług przewozowych;
- obsługą i koordynacją wspólnej taryfy biletowej;
- otwarciem danych transportowych na potrzeby np. planowania podróży;
- uzgadnianiem przedsięwzięć infrastrukturalnych.

Funkcjonowanie jednego organizatora wymusza konieczność solidarnej współpracy wszystkich samorządów Aglomeracji Beskidzkiej oraz zapewnienia stabilnego finansowania.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe.

10.2.1.4. Działanie 1.4. Tabor

Przewóz osób środkami transportu zbiorowego w skali Aglomeracji Beskidzkiej powinien być realizowany przy wykorzystaniu pojazdów o wysokim standardzie. Pożądane są więc wozy nisko- lub zeroemisyjne, niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w szereg systemów bezpieczeństwa, monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz system informacji pasażerskiej.

Flota pojazdów wykorzystywana do świadczenia usług przewozowych, rozpatrywana przez pryzmat atrakcyjnej oferty przewozowej powinna ponadto:

- zapewniać widoczność informacji (np. o numerze linii, trasie przejazdu, numerze bocznym);
- być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej i dystrybucji biletów;
- zapewniać dostępność miejsca do przewozu roweru;
- zapewniać dostępność miejsca na wózek;
- gwarantować łatwość wejścia do pojazdu (szerokość drzwi, niska podłoga);

– być wyposażona w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych (np. brak stopni przy wejściu, komunikaty głosowe).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

10.2.1.5. Działanie 1.5. Systemy Informacji Pasażerskiej

Na pozytywny odbiór transportu zbiorowego istotny wpływ mają systemy informacji pasażerskiej (SIP). Zwiększają wygodę pasażerów, dostarczając niezbędnych informacji i komunikatów związanych z podróżą. Z punktu widzenia przewoźnika są kanałem szybkiej komunikacji z pasażerami. Zintegrowane systemy informacji pasażerskiej powinny być sukcesywnie wdrażane w całej Aglomeracji Beskidzkiej – nie tylko w pojazdach transportu zbiorowego, ale też na dworcach, węzłach komunikacyjnych, peronach i przystankach. W przypadku środków transportu zbiorowego należy zadbać o elektroniczne tablice kierunkowe, rozlokowane z przodu, z boków i z tyłu oraz we wnętrzu pojazdu, wyświetlające informację o linii, trasie, następnym przystanku itp. Dodatkowo pożądany jest system zapowiedzi głosowych, zwiększający skuteczność informacji przekazywanych pasażerom. W punktach wymiany pasażerów informacja wizualna powinna być przekazywana za pośrednictwem elektronicznych tablicach przyjazdów i odjazdów, a na dworcach powinna być rozszerzona o zapowiedzi głosowe. W trybie pracy w czasie rzeczywistym na tablicach winien być wyświetlany czas rozkładowy, dynamicznie korygowany o wynikłe w trakcie jazdy odstępstwa – opóźnienia.

Niezbędnym warunkiem poprawy konkurencyjności transportu publicznego jest dokonanie zmian w cechach świadczonych usług, w szczególności dotyczących zintegrowania różnych form mobilności na platformach cyfrowych. Obowiązkowo należy ujednolicić sposób prezentowania informacji na rozkładach jazdy (tabliczkach przystankowych i tablicach dynamicznych) oraz zapewnić dostęp do rozkładów jazdy wszystkich przewoźników na stronach internetowych. Konieczne jest także udostępnienie użytkownikom możliwości jednoczesnego planowania, rezerwowania i opłacania wielu rodzajów usług mobilnościowych przy wykorzystaniu jednego kanału.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, operatorzy transportu zbiorowego.

10.2.1.6. Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa

Dla właściwego działania aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej ważną kwestią jest wypracowanie standardów prowadzenia usług przewozowych w transporcie publicznym. Zakres standardów powinien dotyczyć m.in. projektowania, budowy i eksploatacji infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, jednolitej identyfikacji wizualnej, etc. Opracowanie powinno przewidywać standard dla obszarów mocno zurbanizowanych oraz obszarów o mniejszej gęstości zaludnienia. Pozwoli to na efektywniejsze wykorzystanie środków przeznaczonych na ten cel.

Poprawa infrastruktury przystankowej powinna dotyczyć zarówno przystanków autobusowych jak i kolejowych. W przypadku tych drugich konieczne jest zapewnienie wyższej konstrukcji peronów, ułatwiającej podróżnym wsiadanie do pociągów. Dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się muszą być zapewnione wygodne dojścia oraz antypoślizgowe nawierzchnie ze ścieżkami naprowadzającymi.

W celu zwiększenia komfortu pasażerów oczekujących na środek transportu autobusowego lub kolejowego (w zależności od lokalizacji) należy zapewnić wiaty przystankowe chroniące pasażerów przed złymi warunkami atmosferycznymi, ławki oraz elementy małej architektury (kosze na śmieci, latarnie itp.). Infrastruktura przystankowa powinna być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej (w miarę możliwości) oraz przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (czemu służyć może np. zastosowanie równej nawierzchnia, zastosowane płytek o innej barwie i fakturze niż reszta nawierzchni, bezkolizyjne rozmieszczenie elementów infrastruktury itp.).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, PKP PLK.

10.2.1.7. Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe

Transport zbiorowy ma za zadanie umożliwić przemieszczanie się dużej liczbie osób w tym samym czasie, a to rodzi konieczność prawidłowego zorganizowania oraz zaplanowania pożądanej sieci transportowej, która pozwoli osiągnąć cele stawiane przed transportem publicznym na obszarze Aglomeracji.

Określenie roli poszczególnych środków transportu zbiorowego wymaga prowadzenia szeregu badań i analiz parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla każdego z nich, np. parametry techniczne dróg, pętle nawrotowe, wielkości potoków pasażerskich itd.

Wykonywane analizy powinny służyć konstruowaniu zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy (z wykorzystaniem dostępnych narzędzi informatycznych i technicznych), pozwalających zwiększyć udział przemieszczeń środkami transportu zbiorowego w stosunku do podróży odbywanych samochodem prywatnym. Rozkłady jazdy muszą być dostosowane do potrzeb pasażerów (pod względem godzin odjazdów, częstotliwości kursowania), a także podlegać wzajemnej synchronizacji (różnych środków transportu i różnych przewoźników).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

10.2.1.8. Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe

Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego wymaga szerokiego zaangażowania systemów wspierających – Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS). Pozwalają osiągać wymierne korzyści zwłaszcza w zakresie efektywnego wykorzystania sieci transportowej przy stosunkowo niedużych nakładach finansowych.

Systemy wspierające niosą szereg zalet nie tylko dla planistów/organizatorów transportu, ale także dla użytkowników sieci transportowych. Pozwalają bowiem na sprawne zarządzanie ruchem, a przez to przyczyniają się do zwiększenia efektywności całego systemu transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego.

Rozwój systemów wspierających w sferze transportu zbiorowego powinien być ukierunkowany na uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu ogólnym, skrócenie czasu podróży, redukcję kosztów zarządzania taborem wykorzystywanym do świadczenia usług przewozowych, inteligentne zarządzanie parkiem taborowym i nadzór nad siecią transportową.

W trosce o odpowiednią jakość transportu jednym z wyzwań jest zaimplementowanie rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, które uprzywilejowują pojazdy transportu publicznego i ostatecznie przyczynią się do poprawy wybranych parametrów, takich jak np. zwiększenie średnich prędkości

pojazdów transportu zbiorowego, skrócenie czasu przejazdu między przystankami, poprawa punktualności kursowania, zmniejszenie zmienności czasów przejazdu tych samych odcinków, zmniejszenie kosztów eksploatacji. Zrealizować to można przy użyciu priorytetów dla środków transportu zbiorowego, które docelowo pomogą organizatorom i operatorom transportu zwiększać atrakcyjność usług przewozowych (np. nadawanie priorytetu przy sygnalizacji odosobnionej i skoordynowanej, stosowanie tzw. przedsygnałów dla autobusów jadących wydzielonym pasem ruchu).

Uprzywilejowanie transportu zbiorowego dotyczy ośrodków miejskich. W przypadku Bielska-Białej jednym z pożądanych rozwiązań jest utworzenie śluz autobusowych w następujących lokalizacjach:

- ul. Warszawska (wyjazd z dworca PKS);
- ul. 3 Maja (włączenie w lewoskręt w ul. Wałową, włączenie w lewoskręt w ul. Piastowską, włączenie w ul. Stojałowskiego – w przypadku ewentualnego braku realizacji uspokojenia ruchu);
- ul. Lwowska (włącznie w lewoskręt w ul. Piłsudskiego, włącznie w lewoskręt w ul. Krakowską),
- ul. Piastowska (włączenie w lewoskręt w ul. Warszawską).

W graniach Aglomeracji Beskidzkiej pożądane jest również zaangażowanie ITS do wyprowadzenia ruchu z centrum oraz rozwój obszarowego sterowania ruchem drogowym na zasadzie tzw. „zielonej fali" (polegający na takim sterowaniu sygnalizacją świetlną na kolejnych skrzyżowaniach, która umożliwia przejazd ciągiem komunikacyjnym bez zatrzymywania się).

W zależności od potrzeb zaleca się także wdrażać rozwiązania automatycznie dostosowujące się do aktualnych warunków ruchu, opierające się na stanie poszczególnych wlotów i podejmujące decyzje dotyczące wydłużenia bądź skrócenia sygnału zielonego (tzw. sygnalizacje akomodacyjne).

Z kolei w trosce o bezpieczeństwo pieszych należy odchodzić od sygnalizacji stałoczasowych na rzecz automatycznych, wykrywających pieszego na podstawie detektorów fizycznych (przycisków dla pieszych) lub niewymagających interwencji pieszego (na podstawie kamer lub detektorów radarowych).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg.

10.2.2. Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

10.2.2.1. Działanie 2.1.Węzły przesiadkowe

Potrzeba zwiększenia efektywności systemów transportowych funkcjonujących w Aglomeracji Beskidzkiej wymusza integrację różnych form przemieszczania, a w szczególności transportu szynowego i autobusowego. Integracja komunikacji szynowej i autobusowej powinna zachodzić w węzłach przesiadkowych, które docelowo służyć będą budowaniu przewagi konkurencyjnej, a przez to skutecznie zwiększą atrakcyjność transportu publicznego.

Węzły przesiadkowe powinny zostać zhierarchizowane ze względu na rodzaj i zakres komunikacji podlegającej integracji w danym węźle. Najprostsza hierarchizacja obejmować może węzły subregionalne, nadrzędne, główne, pomocnicze (Tabela 10.6).

Tabela 10.6 Rodzaj integracji w zhierarchizowanych węzłach przesiadkowych

Rodzaj węzła	Kolej regionalna	Komunikacja dalekobieżna	Komunikacja miejska	Komunikacja autobusowa międzygminna	Samochód	Rower
Subregionalny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nadrzędny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Główny	✓	×	×	✓	✓	✓
Główny uzupełniający	✓	×	×	✓	✓	✓
Pomocniczy	✓ (opcja)	×	✓ (opcja)	✓ (opcja)	✓	✓

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Konieczne jest zapewnienie przez samorządy terenów, na których mogłyby funkcjonować węzły przesiadkowe oraz zachowanie odpowiedniego standardu wyposażenia węzłów w zależności od ich znaczenia. Na przykład, o ile wskazane jest funkcjonowanie w węzłach głównych miejsc postojowych dla rowerów w ramach systemu Park&Ride, to w węzłach nadrzędnych i pomocniczych nie jest to wymagane. Węzły nadrzędne i pomocnicze nie muszą być wyposażone w towarzyszące miejsca postojowe dla samochodów; wystarczające jest zapewnienie miejsc na chwilowe zatrzymanie pojazdu dla kierowców dowożących pasażerów do przystanku (por. Tabela 10.7).

Tabela 10.7 Pożądane wyposażenie węzłów przesiadkowych

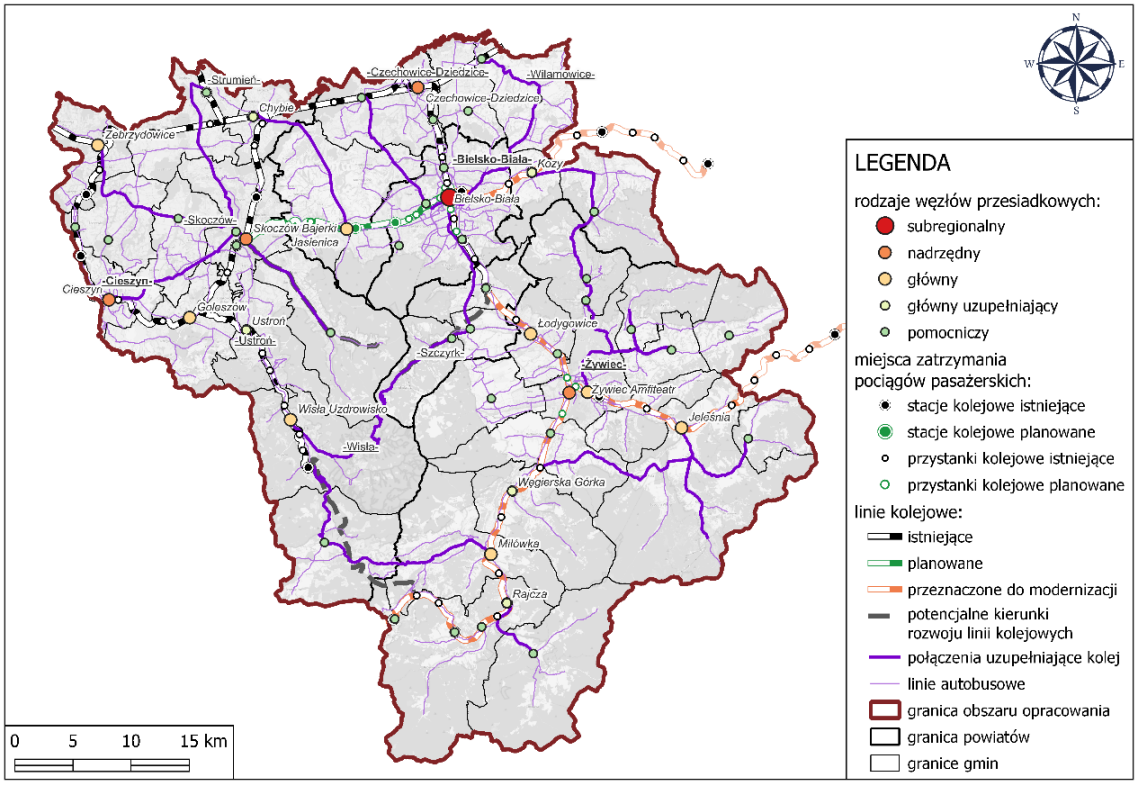
Rodzaj węzła	Miejsca postojowe dla samochodów		Miejsca postojowe dla rowerów	Dynamiczny system informacji pasażerskiej	Punkty usługowo-handlowe	Kasy biletowe
	Park&Ride	Kiss&Ride				
Subregionalny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nadrzędny	✓ (opcja)	✓	✓	✓	✓	✓
Główny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Główny uzupełniający	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pomocniczy	✓ (opcja)	×	✓	✓ (opcja)	×	×

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

W sąsiedztwie węzłów głównych ważne jest sytuowanie parkingów Park&Ride (które zapewniają przewagę konkurencyjną nad samochodem) jako elementu integrującego transport indywidualny i zbiorowy. Infrastruktura parkingowa Park&Ride powinna być realizowana w oparciu o jednolite standardy (ze spójną identyfikacją wizualną), a sposób korzystania z niej musi być możliwie najprostszy i intuicyjny. Pod względem funkcjonalności ważne jest zapewnienie dla ich użytkowników integracji taryfowej z systemem transportu publicznego działającym na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Uzupełnieniem tych parkingów powinny być miejsca postojowe dla rowerów (Bike&Ride).

Pożądana pojemność parkingów Park&Ride jest ściśle uwarunkowana lokalnie i zależeć będzie m.in. od potencjału ludnościowego i obszaru oddziaływania.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.



Rysunek 10.4 Przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych według hierarchii

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Tabela 10.8 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Węzły przesiadkowe

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej; – budowa węzła przesiadkowego w Żywcu (przy planowanym przystanku kolejowym na linii kolejowej nr 97 Żywiec osiedle 700-lecia); – budowa węzła przesiadkowego obok dworca PKP w Milówce; – budowa centrum przesiadkowego na terenie Gminy Węgierska Górka; – budowa Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego PKP w Wiśle Centrum; – budowa Park&Ride przy przystanku kolejowym w Pietrzykowicach; – budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy dworcu PKP w Skoczowie oraz przystanku kolejowym Skoczów Bajerki; – budowa parkingu Park&Ride/Bike&Ride przy dworcu PKS w Skoczowie; – rozbudowa centrum przesiadkowego Skalite w Szczyrku; – budowa parkingów Park&Ride w pobliżu dworców kolejowych w gminie Goleszów Górny i Goleszów Dolny; – budowa parkingu Park&Ride i Bike&Ride przy przystanku PKP Cieszyn Uniwersytet; – urządzenie parkingu Park&Ride przy ul. Katowickiej w Cieszynie;

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– urządzenie parkingu Bike&Ride przy dworcu PKP w Cieszynie; – budowa stacji przesiadkowej Park&Ride&Bike w okolicach dworca kolejowego w Wilkowicach; – budowa węzła przesiadkowego w Międzybrodziu Bialskim (połączenie trasy rowerowej nr 611 z przystankami Komunikacji Beskidzkiej S.A., MZK Żywiec oraz infrastrukturą wodną); – rozbudowa Centrum przesiadkowego w okolicy Dworca PKP Czechowice-Dziedzice; – centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Zabrzeg wraz z infrastrukturą rowerową;

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

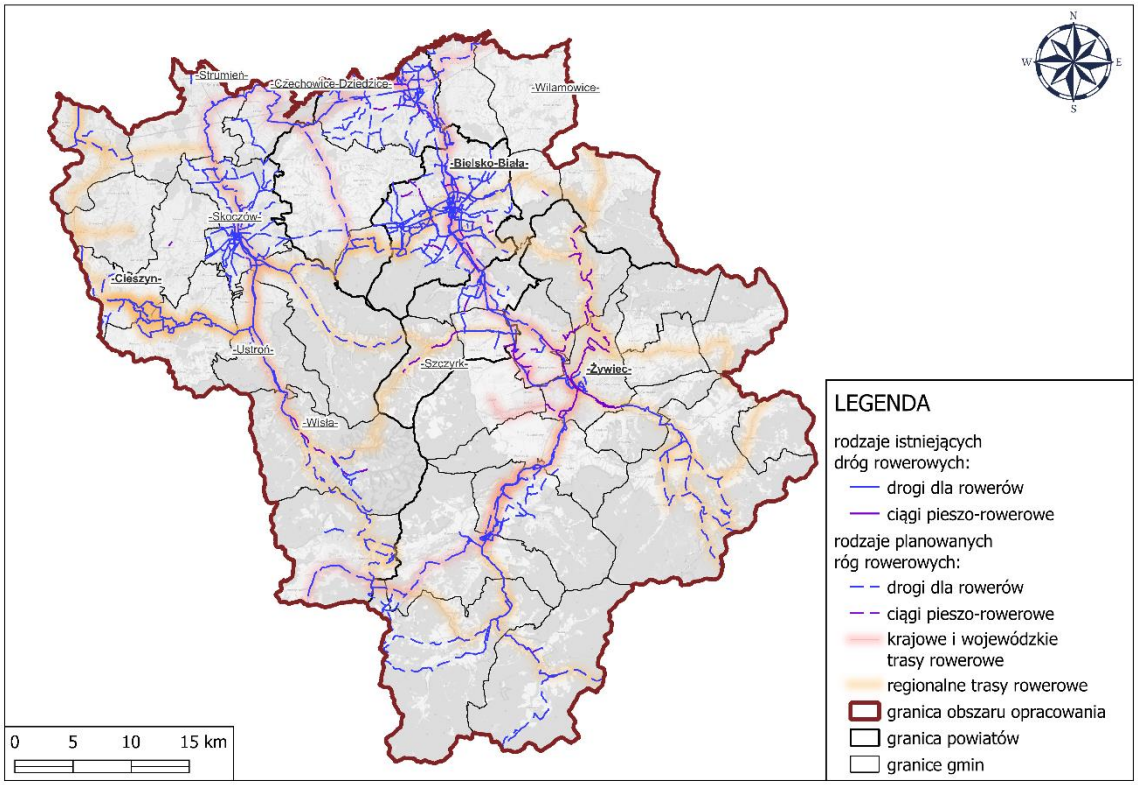
10.2.2.2. Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa

Dla zapewnienia komfortowych przemieszczeń niezmotoryzowanych szczególnie istotne jest stworzenie w całej Aglomeracji Beskidzkiej bezpiecznej (w tym drożnej przez cały rok), spójnej i ciągłej infrastruktury pieszej i rowerowej. W przypadku infrastruktury dla rowerzystów, sieć dróg rowerowych powinna być kształtowana według założeń Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (RPR). Jednocześnie w tak specyficznym obszarze należy zapewnić możliwość odstępstw od standardów ze względu na specyficzne ukształtowanie terenu i brak możliwości dotrzymania wymagań związanych z nachyleniem czy bezwzględnym stosowaniem nawierzchni bitumicznej na obszarach chronionych czy cennych przyrodniczo, wymagających często zastosowania warstw przepuszczalnych.

Infrastruktura rowerowa powinna zapewniać bezpieczny dojazd do placówek oświatowych, obiektów użyteczności publicznej, zakładów pracy oraz punktów wymiany pasażerów. Tym samym trasy rowerowe powinny spełniać funkcje komunikacyjne, rekreacyjne, turystyczne i sportowe. Elementami infrastruktury rowerowej o zasięgu aglomeracyjnym winny być wydzielone drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, kontrapasy i kontraruch, utwardzone rowerowe szlaki turystyczne, obiekty towarzyszące (np. miejsca obsługi rowerzystów, stojaki rowerowe, stacje naprawy rowerów, liczniki rowerzystów). W celu zwiększenia poczucia bezpieczeństwa oraz sprawnej realizacji przemieszczeń rowerowych ważne jest również zapewnienie odpowiedniej organizacji ruchu, np. poprzez wyznaczenie stref Tempo 30 lub montaż technicznych środków uspokojenia ruchu.

Promocja ruchu rowerowego powinna wiązać się również z organizowaniem parkingów Bike&Ride lub innych miejsc postojowych umożliwiających bezpieczne pozostawienie roweru. W kluczowych lokalizacjach powinny zostać wykonane formie zadaszonej (a nawet zamykanej – np. w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych), w pozostałych zaś w formie stojaków rowerowych (np. przy punktach usługowych). Przedsięwzięciem wspomagającym integrację transportową jest umożliwienie przewozu rowerów w środkach komunikacji publicznej.

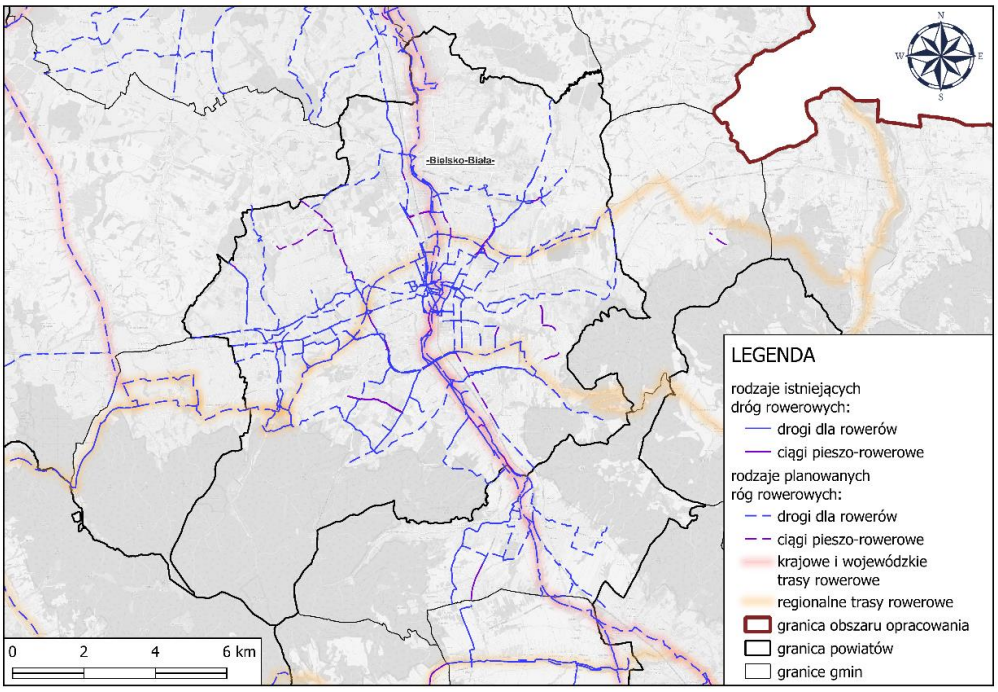
Sieć tras rowerowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej powinna uwzględnić włączenie co najmniej wszystkich miejscowości gminnych oraz dostępność istniejącej i planowanej infrastruktury węzłów przesiadkowych i Park&Ride. W porównaniu z założeniami RPR powinna zatem uwzględniać dodatkowo sięgacze regionalnych tras rowerowych w kierunkach takich jak: Lipowa, Brenna, Jasienica, Koszarawa, Dębowiec, Hażlach. Sieć dodatkowych połączeń powinna uwzględnić także obszary/trasy tradycyjnie wykorzystywane przez rowerzystów oraz połączenia istotne dla rozwoju turystyki, jak np. trasę z Brennej do Szczyrku z wykorzystaniem istniejącej drogi przez Przełęcz Karkoszczonka.



Rysunek 10.5 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Aglomeracji Beskidzkiej

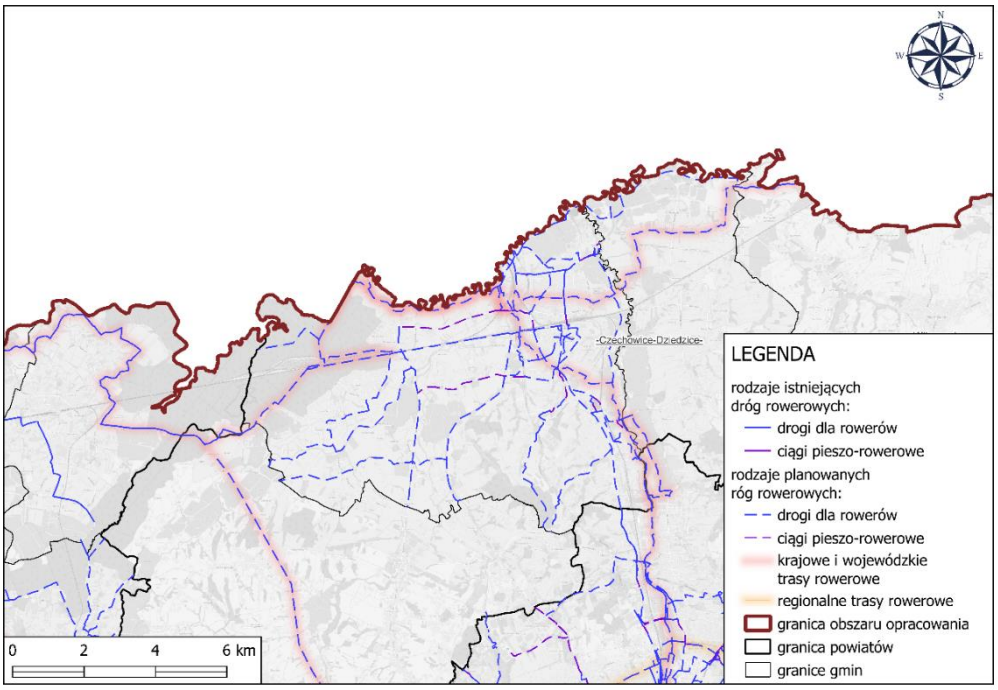
Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

Na podstawie założeń RPR charakterystycznym miejscem na rowerowej mapie Aglomeracji Beskidzkiej stanie się obszar wokół Jeziora Żywieckiego oraz Międzybrodzkiego, który stanowiąc specyficzny endogeniczny potencjał subregionu daje możliwości rozwoju mobilności rowerowej (rower jako konkurencyjny rodzaj transportu w kierunku Bielska-Białej, Szczyrku czy strefy ekonomicznej w Wieprzu), ale dodatkowo stworzenia nowej atrakcji turystycznej, jaką stałaby się niewątpliwie pętla wokół Jeziora Żywieckiego. Pozostałe węzły regionalnych tras utworzą się m. in. w Bielsku-Białej, Cieszynie, Czechowicach-Dziedzicach, Ustroniu, Wiśle, Porąbce, Milówce, Rajczy, Strumieniu i Zebrzydowicach.



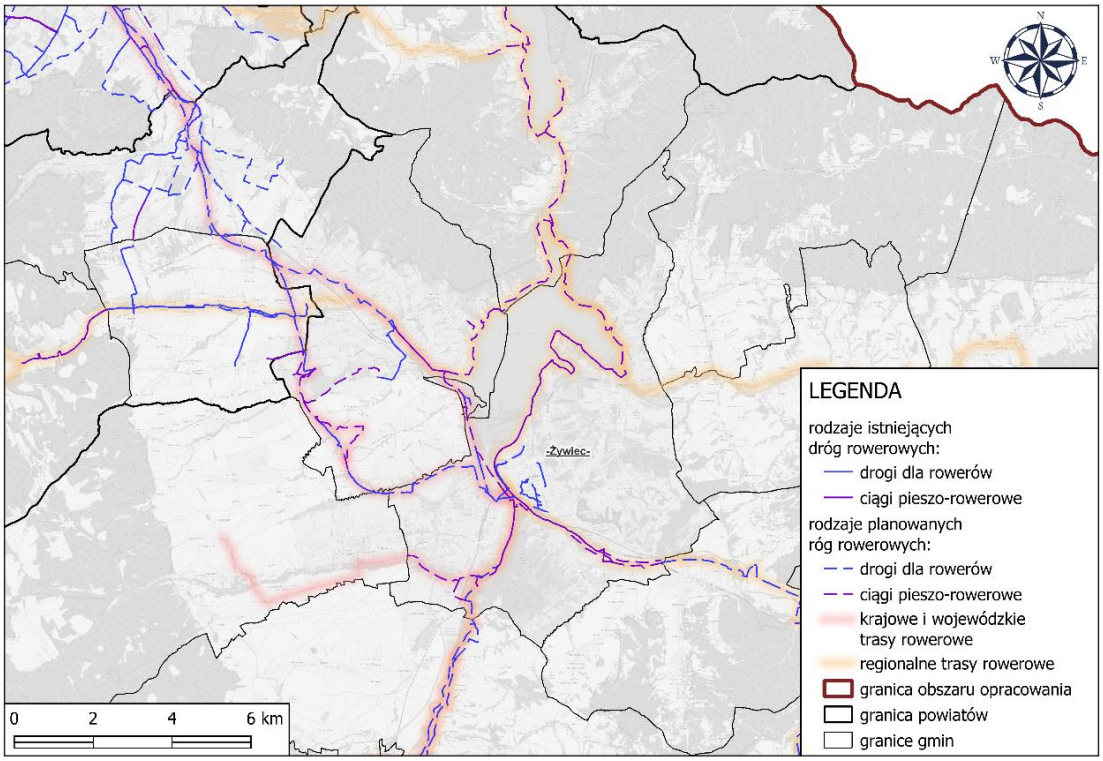
Rysunek 10.6 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Bielsku-Białej

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



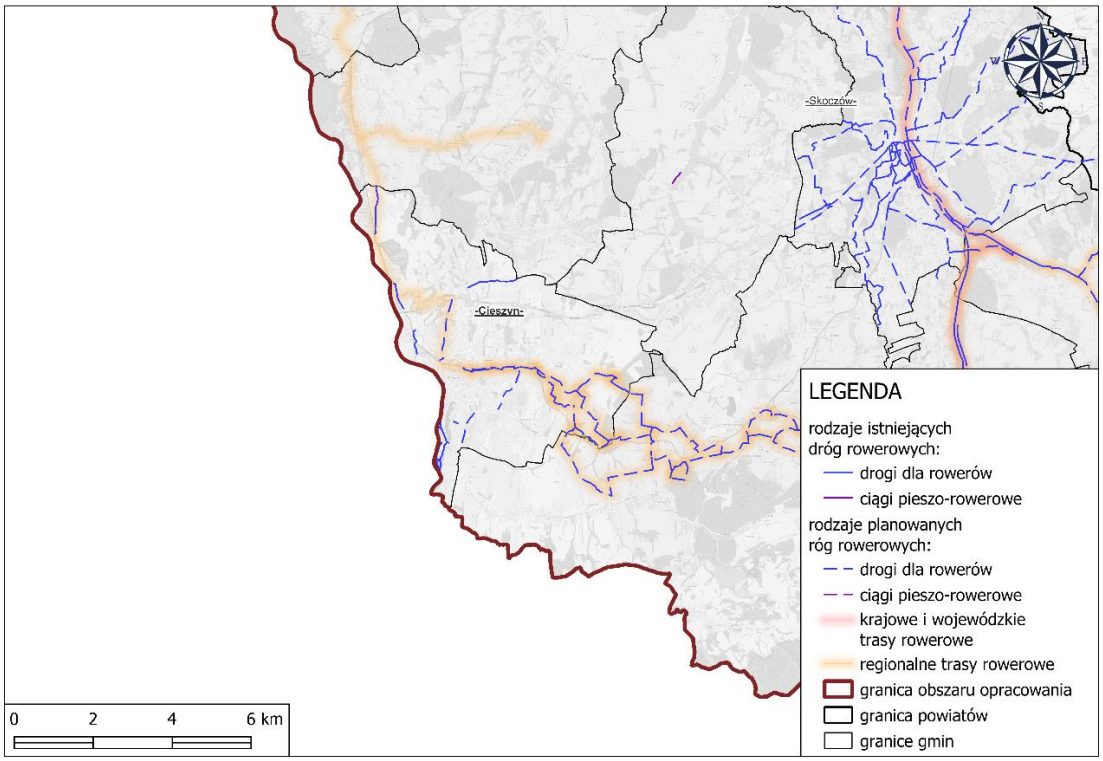
Rysunek 10.7 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Czechowicach-Dziedzicach

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



Rysunek 10.8 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Żywcu

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



Rysunek 10.9 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Cieszynie

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

Powyższe mapy uwzględnia infrastrukturę rowerową istniejącą oraz realizowaną lub zaplanowaną w formie określonego koncepcyjnie przebiegu. Dodatkowe kierunki, nieuwzględnione na mapie, dla których konkretny przebieg nie został dotąd wskazany, uwzględnione są w poniższym zestawieniu wszystkich planowanych korytarzy transportu rowerowego.

Korytarze Regionalnych Tras Rowerowych (wynikające z Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego) wraz z trasami uzupełniającymi (sięgaczami wiążącymi istotne miejscowości, gminne lub atrakcyjne turystycznie)
– Krajowa trasa rowerowa nr 17: granica subregionu / rzeka Wisła - Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 5 WTR) – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 604) – Wilkowice - Łodygowice (węzeł z trasą nr 614) -Żywiec (węzeł z trasą nr 615) – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka (węzeł z trasą nr 611) – Laliki (węzeł z trasą 613 – Jaworzynka (granica państwa ze Słowacją)
– Krajowa trasa rowerowa nr 5 (Wiślana Trasa Rowerowa): granica województwa –Kaniów - Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 17) – Zabrzeg –Chybie - Drogomyśl (węzeł z trasą nr 613) – Skoczów – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Wisła (węzeł trasą nr 613 i nr 614)
– Regionalna trasa rowerowa nr 604: Cieszyn (węzeł z trasą 607) – Goleszów – Ustroń (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 613) – Harbutowice – Górki Wielkie – Jaworze – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 17) – Kozy - Porąbka (węzeł z trasą nr 611)
– Regionalna trasa rowerowa nr 607;– granica subregionu - Zebrzydowice (węzeł z trasą nr 613)– Cieszyn (węzeł z trasa nr 604)
– Regionalna trasa rowerowa nr 611: granica województwa – Kobiernice – Porąbka – Tresna (węzeł z trasą nr 614) – Żywiec (węzeł z trasami nr 17 i nr 615) – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka (węzeł z trasą nr 17) – Rajcza (węzeł z trasą nr 613)
– Regionalna trasa rowerowa nr 613: granica subregionu – Zebrzydowice - Drogomyśl (węzeł z trasą nr 5 WTR) – Skoczów - Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Wisła (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 614) – Istebna –Laliki (węzeł z trasą nr 17) – Rajcza (węzeł z trasą nr 611) – granica państwa ze Słowacją. Regionalna trasa rowerowa nr 614: Wisła (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 613) – Szczyrk – Buczkowice - Łodygowice(węzeł z trasą nr 17) – Tresna – Łękawica –Gilowice - Ślemień – granica województwa.
– Regionalna trasa rowerowa nr 615: Żywiec (węzeł z trasą nr 17 i 611) –Świnna - Jeleśnia – Korbielów – Przełącz Glinne granica państwa ze Słowacją
– Sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 17 w kierunku Lipowej: Żywiec – Twardorzeczka – Lipowa.
– Sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 5 w kierunku Jasienicy: Chybie – Jasienica – Jaworze (połącznie z trasą 604).
– Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 604 w kierunku Brennej: Górki Wielkie – Brenna – Szczyrk (połącznie z trasą 614).
– Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 607 w kierunku Hażlach: Pogwizdów - Hażlach.
– Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 611 w kierunku Międzybrodzie Żywieckie: Międzybrodzie Bialskie – Międzybrodzie Żywieckie.
– Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 611 w kierunku Bielska-Białej: Międzybrodzie Bialskie – przełącz Przegibek - Bielsko-Biała.
– Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 w kierunku Koszarawy: Jeleśnia – Przyborów – Koszarawa.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, samorząd wojewódzki.

Tabela 10.9 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Komunikacja rowerowa

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bielsko-Biała; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie gminy Wilkowice; – krajowa trasa rowerowa nr 17 na terenie gminy Czechowice – Dziedzice; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie Gminy Kozy; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 611 na terenie Gminy Czernichów; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie Gminy Łodygowice; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie gminy Radziechowy-Wieprz; – budowa trasy rowerowej nr 17 i 611 na terenie gminy Węgierska Górka wraz z infrastrukturą i kładką na potoku Żabniczka; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 615 na terenie Gminy Świnna; – budowa trasy rowerowej nr 604 na terenie Cieszyna; – przebudowa krajowej trasy rowerowej WTR na terenie Gminy Skoczów; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Ustroń; – budowa tras rowerowych nr 17 i nr 611 na terenie gminy Milówka; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 na terenie gminy Ujsoły; – rozwój zeroemisyjnej mobilności nad Jeziorem Żywieckim i Międzybrodzkim (projekt obejmie zakresem budowę RTR nr 17, 611, 614 i 615 na terenie gmin Czernichów, Łodygowice i Żywiec); – odcinek RTR nr 17 wzdłuż rzeki Białej w Bielsku-Białej; – odcinek RTR nr 17 wzdłuż rzeki Białej w Czechowicach-Dziedzicach; – odcinek RTR nr 604 na terenie Gminy Kozy – etap II) wraz z towarzyszącą infrastrukturą turystyczną; – budowa szlaku kulturowo-historycznego wzdłuż potoku Żylica w Szczyrku wraz z budową tężni i zagospodarowanie terenu wokół niej Miasto Szczyrk (w ramach projektu powstanie infrastruktura rowerowa trasy nr 614); – budowa i wyznaczenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na obszarze Gminy Istebna przez Przełęcz Rupienka - Czadeczka – Trójstyk; – rowerem przez Beskidy – etap II Gmina Wisła (w ramach projektu powstanie infrastruktura rowerowa trasy nr 17 i 613); – budowa turystycznej trasy rowerowej na terenie gminy Brenna (fragment trasy Brenna – Szczyrk);

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Brenna; – szlak rowerowy VeloKoszarawa i regionalna trasa rowerowa nr 615 na terenie Gminy Jeleśnia (budowa trasy rowerowej 615 wraz z odnogą w kierunku Koszarawy); – szlak rowerowy VeloKoszarawa na terenie Gminy Koszarawa; – VeloKoszarawa regionalna trasa rowerowa nr 615 na terenie Gminy Świnna (budowa trasy rowerowej nr 615 wraz z odnogą w kierunku Koszarawy); – szlak łączący krajową trasę rowerową nr 17 i Jezioro Żywieckie z Doliną Zimnika w Gminie Lipowa; – budowa trasy nr 611 (Velo Soła) na odcinku Tomusie w Rajczy; – budowa trasy nr 613 na odcinku od granicy w Rycerka Dolna do mostu Sławy w Rycerce Górnej; – budowa trasy nr 613 na odcinku od Janoty do ośrodka Brzeszcze w Rycerce Dolnej - budowa kładki rowerowej; – utworzenie trasy rowerowej wraz z infrastrukturą turystyczną na obszarze historycznego Parku Cesarskiego w Ciścu i Węgierskiej Górce (budowa infrastruktury rowerowej trasy nr 17 i 611); – budowa szlaku rowerowego w gm. Jasienica łączącego Chybie z Jaworzem.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

10.2.2.3. Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

Tworzenie przestrzeni w Aglomeracji Beskidzkiej, która będzie sprzyjała rozwojowi zrównoważonej mobilności musi zakładać zapewnienie bezpieczeństwa na drogach publicznych, po których dopuszcza się ruch nie tylko pojazdów samochodowych, ale także rowerów i innych środków transportu. Zadanie to musi być prowadzone na wielu szczeblach, ale przede wszystkim należy dążyć do audytu „czarnych punktów", zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz przebudowy miejsc niebezpiecznych.

Punktem wyjścia dla wdrożenia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w Aglomeracji Beskidzkiej powinna być szeroko zakrojona przebudowa miejsc niebezpiecznych. Powinna dotyczyć wszystkich kategorii dróg, tzn. nie tylko dróg krajowych i wojewódzkich (a zwłaszcza dróg S1, S52, DK1, DK52, DK81, DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946 – na których występuje najwięcej miejsc niebezpiecznych), ale również szeregu dróg powiatowych i gminnych, intensywnie wykorzystywanych w ramach codziennych przemieszczeń (np. skrzyżowania o nieprawidłowej geometrii oraz ul. Wyzwolenia na terenie gminy Brenna, czy też „górskie" drogi lokalne na terenie gminy Wisła). Transformacja miejsc niebezpiecznych powinna być ukierunkowana na zapewnienie bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu, zwłaszcza niechronionych, bezpiecznej infrastruktury oraz bezpiecznej prędkości.

W ramach prowadzonych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego rekomenduje się:

– wdrożenie standardów bezpieczeństwa, które przyczynią się do wyeliminowania największych zagrożeń w ruchu drogowym;

- kształtowanie bezpiecznych dróg i otoczenia poprzez odpowiednie rozwiązania infrastrukturalne (np. środki uspokojenia ruchu; środki redukujące liczbę wypadków spowodowanych zderzeniami pojazdów) oraz egzekwowanie przepisów prawa;
- rozwój systemów odpowiedzialnych za zarządzaniem bezpieczeństwem.

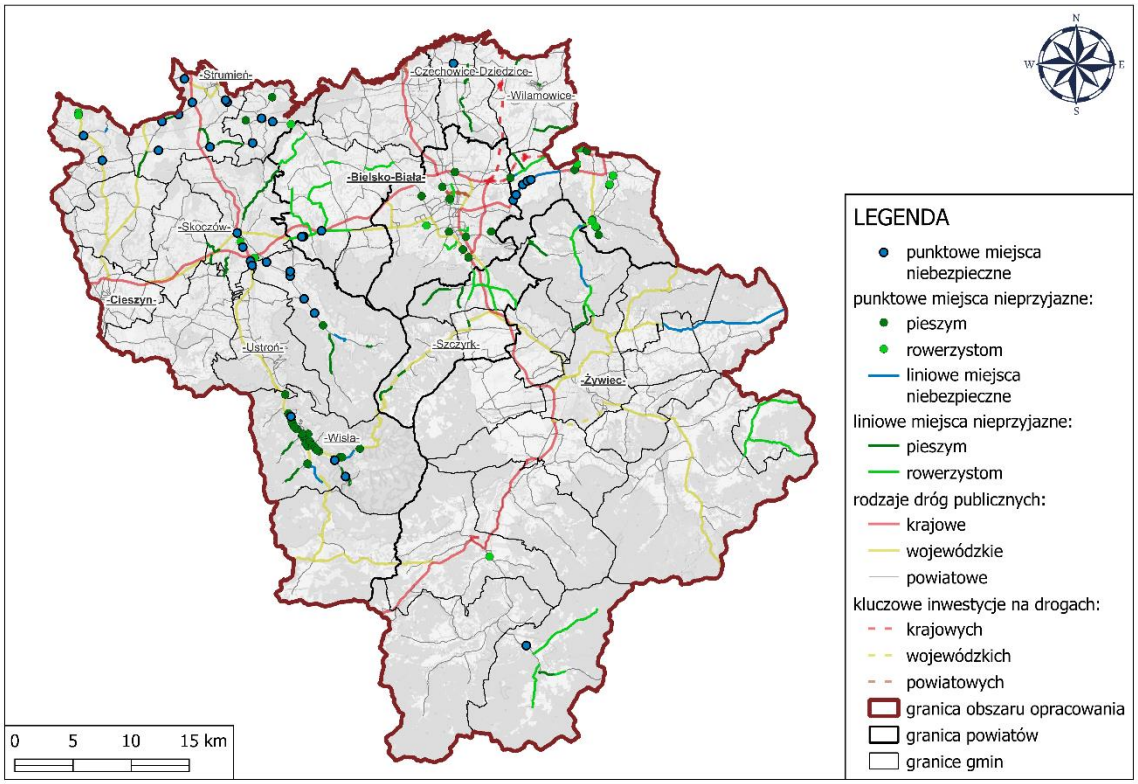
Zgodnie z odwróconą piramidą mobilności większość przemieszczeń na terenie Aglomeracji wykonywanych powinna być pieszo i rowerem (zwłaszcza na obszarach wiejskich i słabo zurbanizowanych). Zwiększenie dostępności do ciągów pieszych i rowerowych musi pociągać za sobą nie tylko wygodę przemieszczeń, ale również zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Pomimo podejmowanych na przestrzeni ostatnich lat działań związanych z infrastrukturą pieszo-rowerową, poziom bezpieczeństwa podróży wykonywano pieszo lub rowerem w gminach Aglomeracji Beskidzkiej obniżają m.in. konieczność poruszania się poboczem lub jezdnią wobec braku chodników wzdłuż dróg lokalnych, zwłaszcza na terenach zabudowanych, niebezpieczne przejścia dla pieszych o ruchu niekierowanym, zwłaszcza na drogach wielopasmowych, niedostateczne oświetlenie, w tym także niedostateczne oświetlenie przejść dla pieszych, zły stan nawierzchni chodników, nieprawidłowe parkowanie pojazdów oraz czasowa niedrożność chodników i poboczy w okresie zimowym z powodu zasypania zgarniętą z drogi masą błotno-śniegową.

Znajomość tych problemów i świadomość zagrożeń dla mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej artykułuje potrzebę podjęcia wysiłków na rzecz ukształtowania bezpiecznej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej w oparciu o budowę nowych/modernizację istniejących ciągów pieszo-rowerowych, modernizację przejść dla pieszych, uspokajanie ruchu, modernizację oświetlenia, uporządkowanie parkowania (wszelkie działania muszą obowiązkowo uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności). Należy przy tym wziąć pod uwagę specyfikę obszarów wiejskich i miejskich. O ile na terenach wiejskich kluczowe znaczenie mieć będzie budowa infrastruktury pieszo-rowerowej, o tyle na obszarach miejskich istotne może okazać się uspokojenie ruchu, wprowadzenie stref tempo 30 itp.

W ramach działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa należy zatroszczyć się o bezpieczeństwo w obrębie szkół i innych placówek edukacyjnych, zwłaszcza, że młodzież szkolna coraz chętniej wybiera rower jako formę dojazdów na zajęcia lekcyjne. W sąsiedztwie szkół rekomendowane jest zatem lokalne uspokojenie ruchu, zastosowanie wyniesionych przejść dla pieszych, uporządkowanie oznakowania pionowego i poziomego.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg.



Rysunek 10.10 Liniowe i punktowe miejsca na sieci drogowej wymagające poprawy bezpieczeństwa

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Tabela 10.10 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”; – budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Głogoczów); – budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bielska) w Skoczowie; – budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustroń/Wisła tj. etap I - odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu na Wiśle Obłaziec; – przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów; – przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec - Jaworzynka Krzyżowa; – przebudowa skrzyżowania DW 941 z ul. Kozakowicką i Dominikańską w m. Ustroń; – przebudowa drogi DK1 i DP-S1435 w Gminie Węgierska Górka wraz z budową ronda (na odcinku Przybędza S1 do S1 Milówka).

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

10.2.3. Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja wiąże się z realizacją pakietu 2 w zakresie tworzenia odpowiedniej infrastruktury, pakietu 4 w zakresie ograniczenia wpływu transportu na

środowisko poprzez zapewnienie nisko- lub zeroemisyjnych pojazdów. Realizacja niniejszego pakietu zapewnia spójność na gruncie planowania przestrzennego i transportowego.

10.2.3.1. Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

Zintegrowane zarządzania polityką przestrzenną jest zadaniem wymagającym, a jednocześnie obowiązkowym dla pomyślnego rozwoju całej Aglomeracji Beskidzkiej w zakresie zrównoważonej mobilności. Dla realizacji tego zadania rekomenduje się powołanie zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli wszystkich jednostek samorządowych w subregionie, posiadających kompetencje w zakresie planowania przestrzennego w ramach struktury Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka lub w ramach odrębnej struktury organizacyjnej dedykowanej tematowi planowania przestrzennego. W drugim przypadku zakres odpowiedzialności powstałej jednostki musi być akceptowalny przez wszystkie podmioty współpracujące w ramach Aglomeracji, a zakres przekazanych zadań może być różny.

Niezależnie od przyjętej formy, celami współpracy na rzecz planowania przestrzennego powinny być w szczególności:

- skupienie wysiłków na właściwym zagospodarowaniu obszarów zurbanizowanych w kontekście racjonalnego planowania przestrzennego
- minimalizowanie potrzeby podróżowania
- ograniczenie rozlewania się zabudowy
- ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych
- współpraca przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego dla obszaru, np. w formie wspólnego biura lub wspólnych komisji urbanistycznych

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, podmioty aglomeracyjne.

10.2.3.2. Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

Na gruncie planowania przestrzennego należy dążyć do osiągnięcia racjonalnej i efektywnej struktury funkcjonalno-przestrzennej z wykształconymi (kompletnymi) jednostkami osadniczymi, a sam proces planowania przestrzennego powinien być zorientowany na człowieka. Ważne jest również nawiązanie do koncepcji *Transit Oriented Development*, zgodnie z którą rozwój oraz proces planowania powinny kłaść nacisk na jak najlepsze wykorzystanie dostępności transportu zbiorowego, w szczególności charakteryzującego się dużymi zdolnościami przewozowymi. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport powinno więc uwzględniać zróżnicowanie funkcji na danym obszarze (handel, usługi komercyjne i publiczne, mieszkania o zróżnicowanym standardzie) i wysoką

intensywność zagospodarowania powierzchni. Optymalne zagospodarowanie dostępnej przestrzeni w gminach Aglomeracji Beskidzkiej powinno prowadzić do zredukowania liczby niepotrzebnie wykonywanych podróży, które potęgują zjawiska kongestii na drogach i przyczyniają się do negatywnego oddziaływania na środowisko. Działania te wiążą ze sobą konieczność wdrożenia rozwiązań na rzecz uspokojenia ruchu oraz nadania priorytetu przemieszczeniom niezmotoryzowanym lub realizowanym transportem zbiorowym.

Działaniami komplementarnymi dla priorytetyzacji przemieszczeń realizowanych pieszo, rowerem bądź komunikacją zbiorową powinny być przekształcenia funkcjonalne ulic. Muszą one obejmować zmianę funkcji pasa drogowego i zabudowy przy nim usytuowanej. Cel ten można zrealizować poprzez budowę infrastruktury pieszo-rowerowej, wyznaczanie miejsc dla handlu i małej gastronomii przy jednoczesnym ograniczeniu motoryzacji indywidualnej (np. poprzez obniżenie klasy ulicy).

Ważnym kierunkiem koniecznym do stworzenia obszarów samowystarczalnych jest również lokowanie zabudowy mieszkaniowej w sposób zwarty, zapewniający komfort pieszym (poprzez wprowadzenie rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, np. zamykanie ulic dla pojazdów mechanicznych, wydzielanie nowych pasów dla pieszych, ograniczenia prędkości, tworzenie przestrzeni współdzielonych), zgodnie z koncepcją miasta piętnastominutowego. Wymaga to decentralizacji życia i usług, tak by mieszkańcy mogli zaspokoić codzienne potrzeby w najbliższej okolicy. Koncepcja miasta piętnastominutowego jest korzystna z powodów ekologicznych i zdrowotnych – bliski dostęp do wielu miejsc podróży zachęca do rezygnacji z samochodów na rzecz np. rowerów lub spacerów, co ma pozytywny wpływ na środowisko i samopoczucie mieszkańców, a to z kolei wpisuje się to w działania uzupełniające w zakresie redukcji zapotrzebowania na transport indywidualny.

Kluczem dla zapewnienia samowystarczalności obszarów jest zbilansowanie miejsc pracy, miejsc usług, a także miejsc zamieszkania. Wymaga to opracowania modelu funkcjonalno-przestrzennego Aglomeracji Beskidzkiej, wskazującego lokalizację i sposób zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych w zgodzie z zasadami zrównoważonej mobilności. Celem działań jest ukształtowanie przestrzeni (systemu transportowego i osadniczego) w sposób najbardziej efektywny, aby jednostki osadnicze były kompletnie wykształcone, a przez to powiązane z centrami lokalnymi.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

10.2.3.3. Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

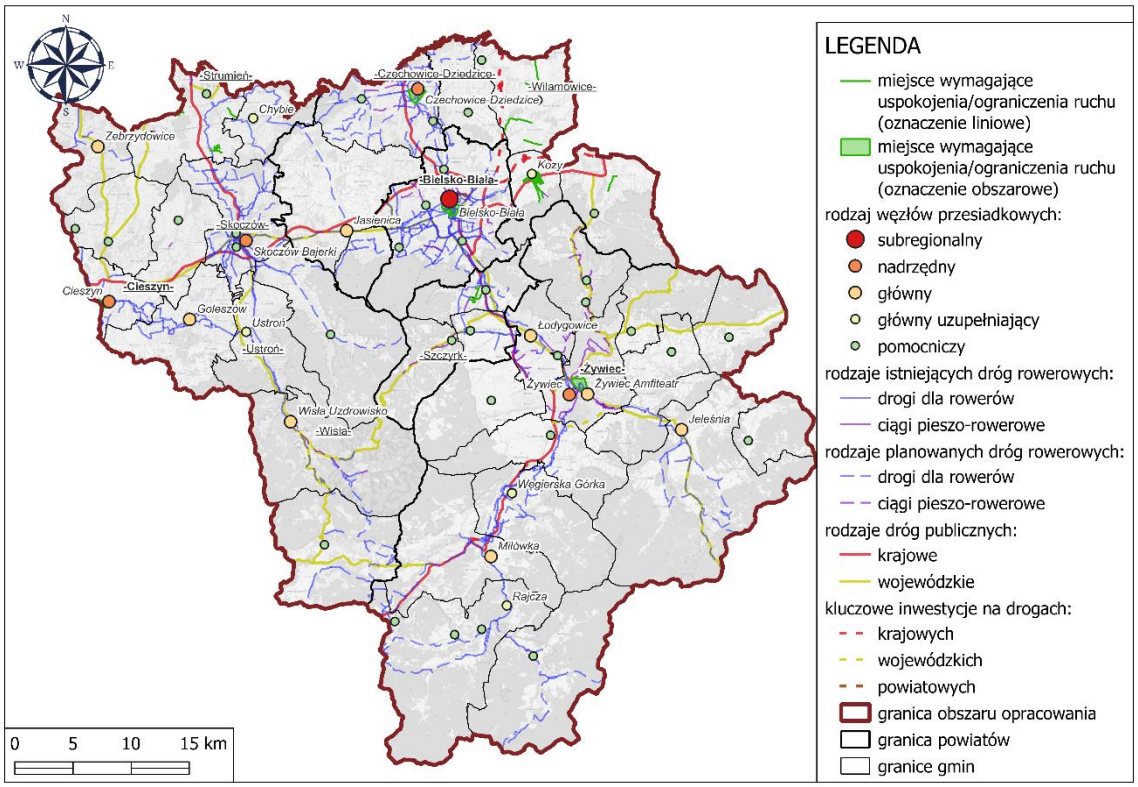
Efektywne planowanie przestrzeni publicznej musi uwzględniać poprawę komfortu przemieszczania poprzez odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego. W ramach tego zadania należy oczekiwać podjęcia działań na rzecz wyprowadzenia tranzytowego ruchu samochodowego z centrów miast [38]. Realizacja tego przedsięwzięcia wymusza budowę obwodnic (śródmiejskich i miejskich) oraz kameralizację sieci drogowej. Priorytetowo wyprowadzenie ruchu powinno być potraktowane w Bielsku-Białej (poprzez Północną Śródmiejską Obwodnicę Miasta Bielska-Białej), Czechowicach-Dziedzicach (poprzez północno-wschodnią obwodnicę Czechowic-Dziedzic), Żywcu

[38] Przez ruch tranzytowy należy rozumieć nie tylko ruch pojazdów ciężkich, ale również ruch pojazdów osobowych niezwiązany z miejscem zamieszkania lub celem podróży.

(poprzez obwodnicę Żywca, łącząca drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1), Cieszynie (poprzez modernizację ul. Bielskiej). W tym kontekście należy też wyartykułować potrzebę budowy zjazdu na drodze S52 w rejonie Świętoszówki-Grodźca, w kierunku Skoczowa (jego brak powoduje przeciążenie węzła w Jasienicy).

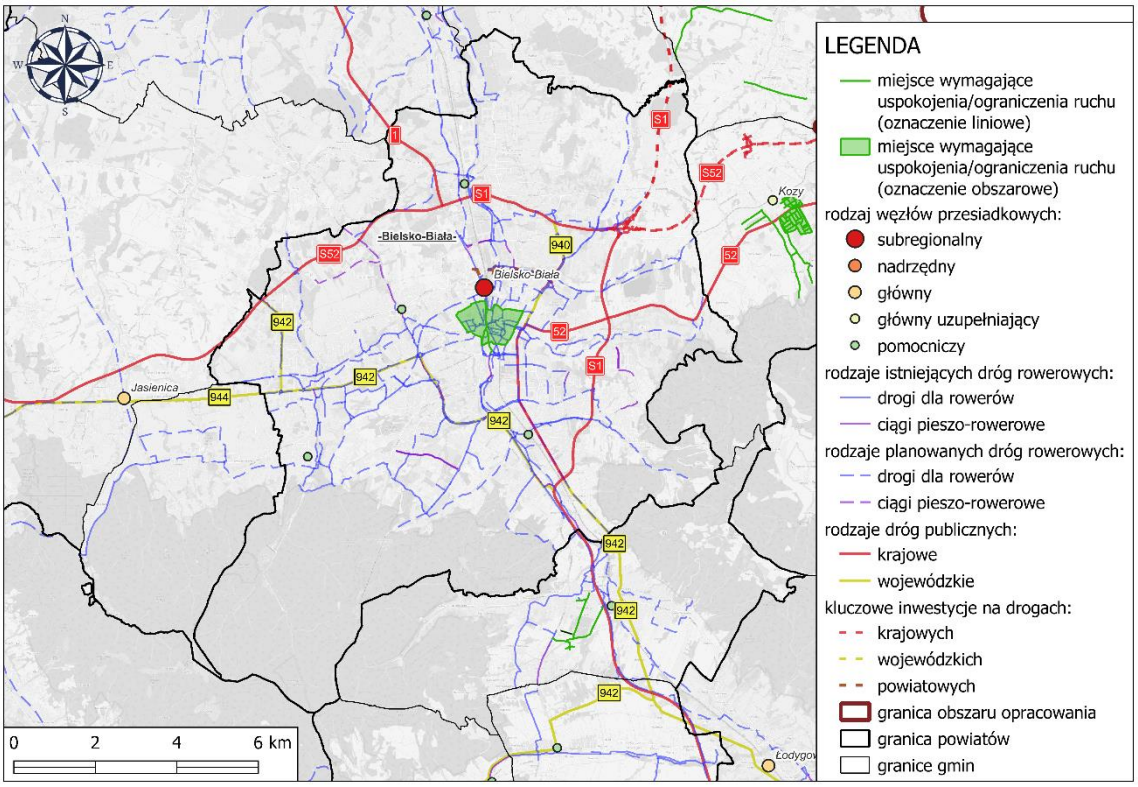
Wyprowadzenie ruchu z centrum miast skutkować będzie ograniczeniem emisji szkodliwych substancji i hałasu, ograniczeniem kongestii, odzyskaniem przestrzeni dla mieszkańców, zwiększeniem udziału powierzchni zieleni (w tym drzew) oraz umożliwieniem budowy infrastruktury mobilności aktywnej. Przyczyni się to do poprawy jakości życia mieszkańców oraz zwiększenia atrakcyjności do zamieszkania. Przekierowanie ruchu pojazdów na obwodnice przyczyni się do ich efektywniejszego wykorzystania.

Z kolei kameralizację sieci drogowej można osiągnąć np. poprzez tworzenie stref pieszych w centrach miejscowości z zakazem poruszania się samochodów (z możliwością dopuszczenia ruchu komunikacji publicznej), stref Tempo 30, zmianę urządzenia pasa drogowego – woonerf. Należy zaznaczyć, że wszelkie działania związane z uspokojeniem ruchu nie powinny jedynie ograniczyć dostępności do stref śródmiejskich/centralnych, ale także poprawić komfort i bezpieczeństwo osób poruszających się pieszo, rowerem lub przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej. Dobór poszczególnych rozwiązań winien brać pod uwagę rodzaj struktury urbanistycznej (osiedle, miasto, wieś) ze względu na odmienną specyfikę przemieszczania się, natężenie ruchu, rodzaj zabudowy. Lokalizacjami wymagającymi uspokojenia ruchu są: Bielsko-Biała (ul. 1 Maja od ul. Zamkowej od ul. PCK, ulice 3 Maja i Zamkowa na odcinku pomiędzy ul. Wałową a ul. gen. Władysława Sikorskiego), Cieszyn (Śródmieście), Kozy (Osiedle 100, Osiedle Północ, ul. Beskidzka, Cmentarna, Kościelna, Kochaja, Młyńska, Panienki, Majowa, Zagrodowa), Wilkowice (ul. Do Lasku, Do Boru, Sosnowa, Wspólna, Spacerowa, Sportowa), Porąbka (ul. Bratniej w Czańcu i Porąbce), Wilamowice (ul. Piłsudzkiego, Więźniów Oświęcimia, Czernichowska, Pańska), Strumień (Bąków: ul. Jarząbkowicka, Szkolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa). Tego typu działania mogą przynieść korzyści w kontekście bezpieczeństwa ruchu oraz w kontekście rewitalizacji terenów zurbanizowanych tworząc możliwości dla nowych przestrzeni publicznych, przyjaznych niechronionym uczestnikom ruchu, uwzgledniających np.: infrastrukturę łagodzącą zmiany klimatyczne, czy przywracanie elementów historycznych (przykładem mogłoby być przywrócenie historycznego Wysokiego Trotuaru przy Zamku Sułkowskich w Bielsku-Białej jako elementu wynikającego z uspokojenia ul. Zamkowej).



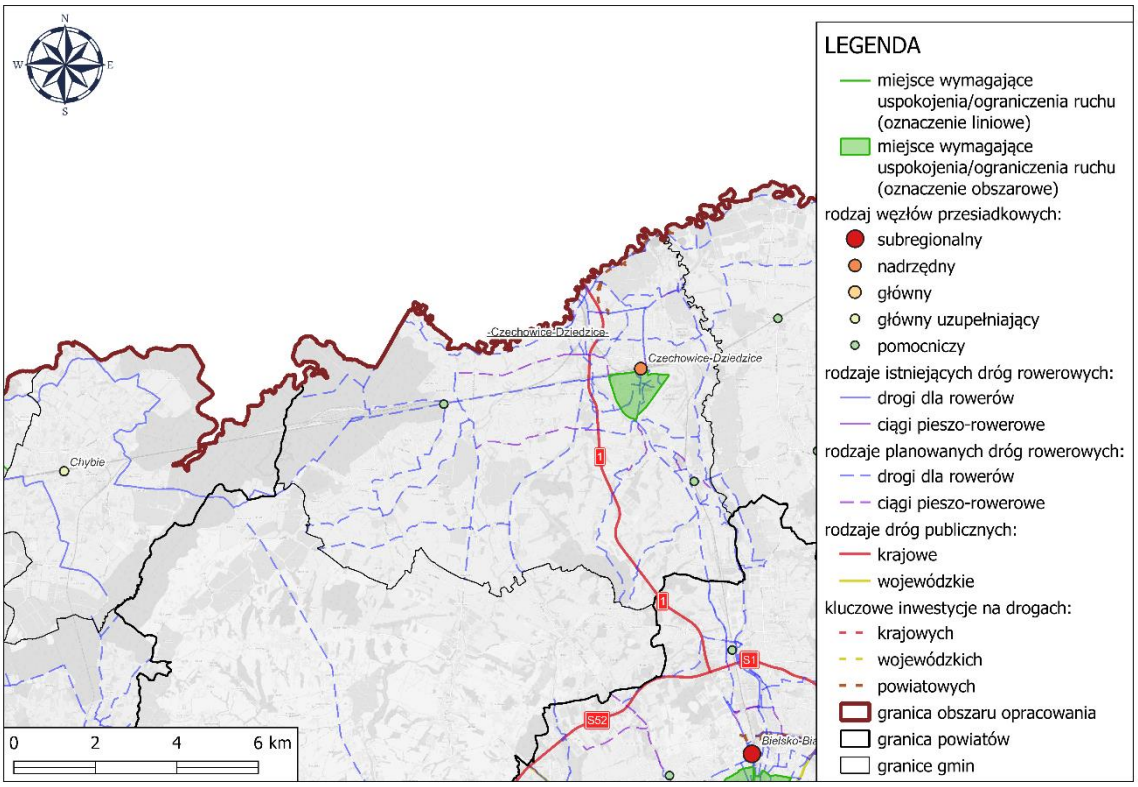
Rysunek 10.11 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



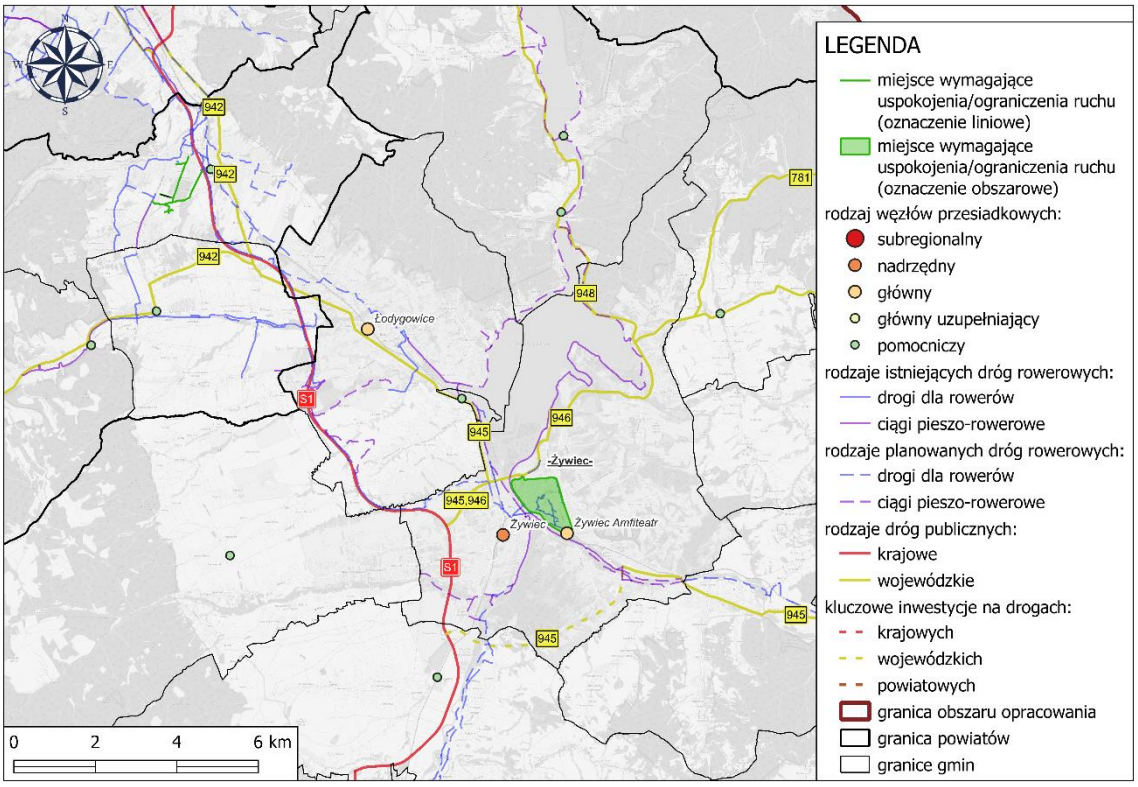
Rysunek 10.12 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Bielsku-Białej

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



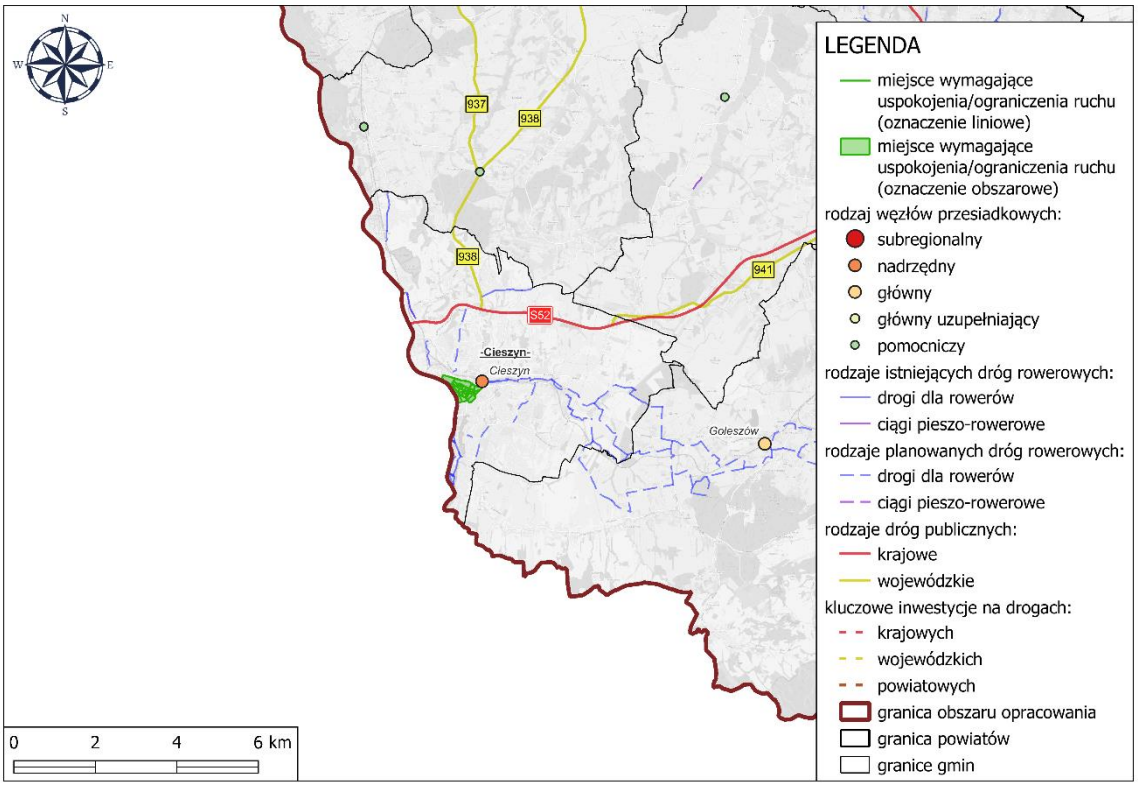
Rysunek 10.13 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Czechowicach-Dziedzicach

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Rysunek 10.14 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Żywcu

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Rysunek 10.15 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Cieszynie

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Do kluczowych projektów, koniecznych w kontekście zminimalizowania uciążliwości motoryzacji indywidualnej, należy zaliczyć także rozwój stref płatnego parkowania sprzyjających zwiększeniu rotacji pojazdów, zmniejszeniu kongestii na drogach, czy też zmniejszenia liczby podróży samochodowych. W tym kontekście należy brać pod uwagę nie tylko powiększanie istniejących stref (np. w Bielsku-Białej, Cieszynie, Żywcu), ale także ustanawianie nowych stref w pozostałych gminach Aglomeracji Beskidzkiej, a w przypadku Bielska-Białej także w obszarach lokalnych centrów dzielnicowych.

Ponadto na potrzeby wyłączenia z ruchu lub ograniczenia ruchu samochodowego na obszarach zabytkowego śródmieścia, niezbędne jest utworzenie infrastruktury parkingowej dla potrzeb mieszkańców oraz o funkcji buforującej na obrzeżach centrów miast. W Bielsku-Białej i Żywcu rolę taką pełnić będą mogły planowane węzły przesiadkowe (przy Dworcu Kolejowym w Bielsku-Białej oraz przy amfiteatrze w Żywcu), gdzie utworzona będzie infrastruktura Park&Ride, natomiast w Cieszynie planuje się budowę takich parkingów przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja.

Wszelkie działania inwestycyjne na sieci drogowej powinny być prowadzone w taki sposób, by maksymalizować użyteczność dla mieszkańców. Z jednej strony chodzi to u faktyczne zredukowanie wielkości potoku ruchu, z drugiej zaś – o zabezpieczenie lokalnej gospodarki i turystyki funkcjonujących w Aglomeracji Beskidzkiej. W wyniku zmian na sieci drogowej nie wolno bowiem dopuszczać do ograniczenia możliwości dotarcia do terenów inwestycyjnych, turystycznych lub rekreacyjnych, lecz oczekiwać zwiększenia ich dostępności.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg.

Tabela 10.11 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Uspokojenie ruchu

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej; – budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic; – budowa obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1; – budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”; – budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Głogoczów); – modernizacja ul. Bielskiej w Cieszynie; – budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktura umożliwiająca wyłączenie z ruchu samochodowego (lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabytkowego centrum miasta; – rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

10.2.3.4. Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

Tereny zielone istotnie wpływają na łagodzenie zmian klimatu i odporność miast, a przez to oddziałują na poprawę jakości życia ich mieszkańców. Tereny zielone powinny powstawać w zgodzie z koncepcją miasta zielonego (ang. *green city*), zakładającej kształtowania terenów zielonych przy wykorzystaniu rozwiązań przyjaznych dla środowiska, w tym ograniczających oddziaływanie transportu na środowisko. Aspekt zwiększenia udziału powierzchni zielonych powinien być brany pod uwagę także przy realizacji szeregu inwestycji budowlanych. Chodzi tu np. zapewnienie nasadzeń dla oddzielenia ruchu pieszo-rowerowego od ruchu drogowego, nasadzenia w pobliżu budynków itp.

Dla ograniczenia skutków zmian klimatu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych należy szerzej wykorzystywać rozwiązania oparte na przyrodzie i służące powierzchniowemu zagospodarowaniu wód opadowych. W tym celu zasadne jest uzupełnianie infrastruktury drogowej o składniki błękitno-zielonej infrastruktury, w szczególności takie jak stawy retencyjne, rowy infiltracyjne, ogrody deszczowe w pojemnikach, zielone dachy i ściany, nawierzchnie przepuszczalne (np. betony porowate, kostki układane w większych odstępach, powierzchnie ażurowe klinkierowe, żwir). Warto również kontynuować w całej Aglomeracji Beskidzkiej, a zapoczątkowany w Bielsku-Białej trend na zielone przystanki.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

10.2.4. Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 3 w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Realizacja niniejszego pakietu przyczynia się do poprawy jakości środowiska.

10.2.4.1. Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy

Niskoemisyjny transport zbiorowy pełni ważną rolę w transformacji miast w kierunku „inteligentnych” ośrodków (*smart city*), postępujących zgodnie z nurtem nowych uwarunkowań

środowiskowych. Promocja elektromobilności w transporcie zbiorowym, oprócz wdrożenia nisko- lub zeroemisyjnego taboru (pożądane autobusy o spełniające najwyższe standardy emisji spalin EURO, autobusy hybrydowe, autobusy elektryczne, autobusy wodorowe), powinna obejmować także budowę lub przebudowę infrastruktury niezbędnej do jego obsługi i ładowania paliwem alternatywnym (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii) czy też budowę lub przebudowę infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.

Niskoemisyjne środki transportowe powinny być wykorzystywane nie tylko przez przewoźników komunalnych świadczących usługi komunikacji miejskiej (MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie) czy przewozy gminno-powiatowe (Komunikacja Beskidzka), ale również przewoźników prywatnych wykonujących gminne lub powiatowe przewozy użyteczności publicznej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, operatorzy transportu zbiorowego.

10.2.4.2. Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna

Na gruncie Aglomeracji Beskidzkiej istotnym czynnikiem wpływającym na promocję transportu indywidualnego opartego o samochody elektryczne jest wysoko rozwinięta sieć punktów ładowania (o ile na terenie samej Bielska-Białej dostęp do punktów ładowania można uznać za akceptowalny, o tyle gorzej jest w mniejszych ośrodkach). Kształt tej sieci nie powinien być dowolny, lecz wynikać z potrzeb użytkowników samochodów elektrycznych, uwarunkowanych czasem, jaki w danych warunkach są w stanie poświęcić na ładowanie baterii. Niezależnie od gminy, oczekuje się obecności stacji ładowania w szczególności w sąsiedztwie: placówek handlowych, urzędów, obiektów służących rozrywce i kulturze, dużych zakładów pracy, osiedli mieszkaniowych.

Zmniejszenie emisji substancji szkodliwych można również osiągnąć poprzez wyprowadzenie ruchu (zwłaszcza tranzytowego) z centrum miejscowości. Kluczowe w tym zakresie może być utworzenie Stref Ruchu Ograniczonego i Stref Czystego Transportu. Dokładny zasięg tych stref powinien wynikać z badań ruchu (tranzytowego i struktury rodzajowej pojazdów), ale ze względu na obecne, lokalne uwarunkowania, pożądanymi lokalizacjami w pierwszej kolejności powinny być centra Bielska-Białej (głównie ul. 3 Maja i Zamkowa – pod kątem utworzenia Strefy Czystego Transportu lub Strefy Ograniczonego Ruchu) oraz Czechowic-Dziedzic, Cieszyna i Żywca (pod kątem utworzenia Stref Ograniczonego Ruchu). W drugiej kolejności od nadmiernego ruchu samochodowego i wynikającej stąd emisji zanieczyszczeń powinny zostać uwolnione centra miejscowości pełniących funkcje turystyczne (Wisła, Szczyrk).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

10.2.5. Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką

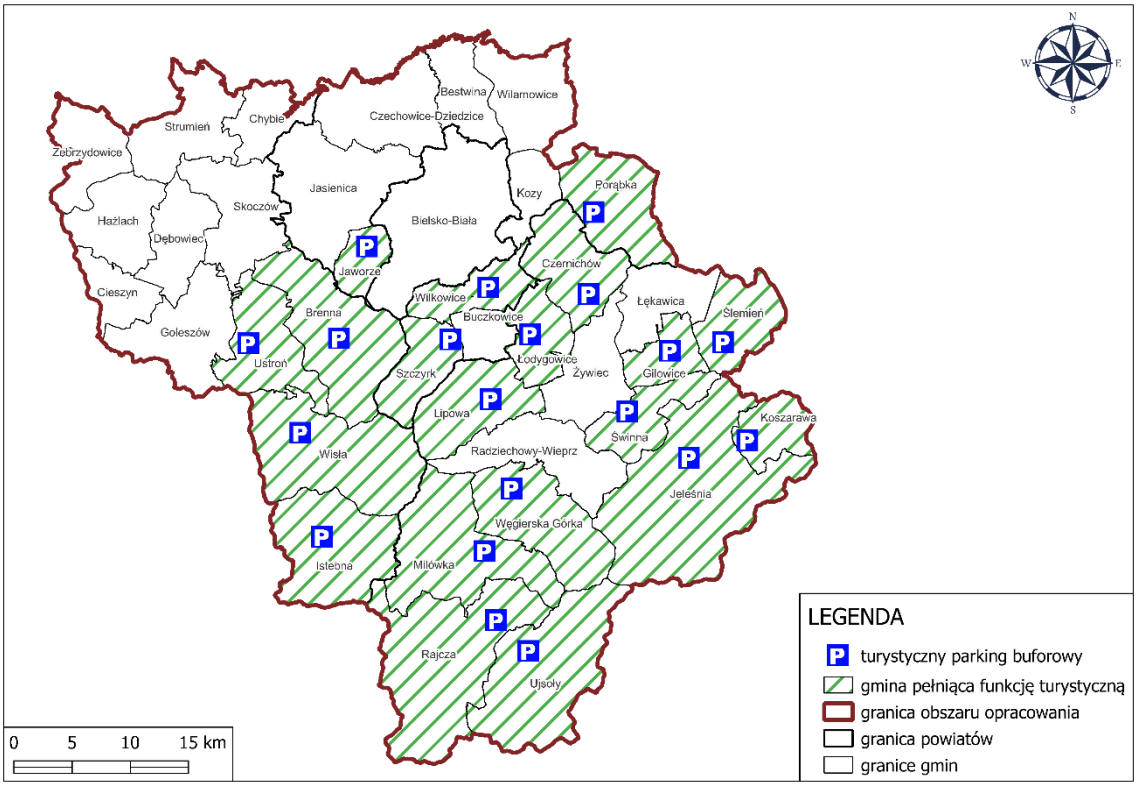
Sprawne zarządzanie turystyką wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie sprostania oczekiwaniom pasażerów realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne publicznym transportem zbiorowym oraz zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 2 w zakresie tworzenia infrastruktury umożliwiającej sprawne łączenie podróży. Realizacja niniejszego pakietu

prowadzi do budowy alternatywy dla przemieszczania się samochodem osobowym, a z czasem z jego rezygnacji w podróżach turystycznych.

10.2.5.1. Działanie 5.1. Parkingi buforowe

Podstawą obsługi turystów powinien być sprawny system transportu zbiorowego. Indywidualny ruch turystyczny generuje dodatkowy popyt na miejsca postojowe, choć nie można go całkowicie wyeliminować. W Aglomeracji Beskidzkiej, w okresie powstawania wielu obiektów dedykowanych turystom nie było świadomości zapewnienia miejsc parkingowych dla odwiedzających. W celu sprostania temu wyzwaniu, w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (np. wyciągi narciarskie, górskie szlaki turystyczne) pożądane jest wprowadzenie parkingów buforowych. Pozwolą one zatrzymać na obrzeżach gmin typowy ruch turystyczny, a stamtąd zapewnić sprawny dowóz do infrastruktury turystycznej autobusami lub innymi zorganizowanymi środkami transportowymi (*notabene* w ramach prowadzonej polityki parkingowej powinny zostać zapewnione miejsca do parkowania autobusów i autokarów). Koncepcja parkingów buforowych, uzupełniona atrakcyjną ofertą transportu zbiorowego miałaby za zadanie ograniczyć rozbudowę istniejących parkingów oraz ruch samochodowy turystów do miejsc docelowych, a przez to także straty czasu związane z poszukiwaniem miejsca postojowego oraz przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.



Rysunek 10.16 Rekomendowana lokalizacja turystycznych parkingów buforowych

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Tabela 10.12 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Parkingi buforowe

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

10.2.5.2. Działanie 5.2. Systemy naprowadzające

Jazda w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania pojazdu (tzw. ruch jałowy) w znacznym stopniu odpowiada za zatłoczenie na drogach. W celu wyeliminowania ruchu jałowego na głównych ciągach komunikacyjnych prowadzących do atrakcji turystycznych pomocne jest wdrażanie systemów naprowadzających na miejsca postojowe. Rozwiązania te, działające w formie tablic informujących kierowców o wolnych przestrzeniach parkingowych powinny funkcjonować już przy wjeździe do miejscowości i kierować na parkingi komunalne (w tym parkingi typu Park&Ride), parkingi w dużych obiektach kubaturowych. Tablice informacyjne mają również na celu informację o braku możliwości zaparkowania na danym obszarze, a w konsekwencji do decyzji o „pozostawieniu" samochodu wcześniej i kontynuacji podróży transportem publicznym.

Systemy naprowadzające powinny wykorzystywać elektroniczne tablice i znaki miejskich systemów informacyjnych. Ze względu na znaczne natężenie turystów zewnętrznych (spoza Aglomeracji Beskidzkiej), tablice elektroniczne powinny wyświetlać nie tylko nazwę parkingu i liczbę wolnych miejsc postojowych, ale także lokalizację parkingu, odległość od znaku oraz kierunek jazdy. W ramach systemu powinna działać aplikacja mobilna o takiej samej funkcjonalności, umożliwiająca dodatkowo np. wcześniejszy zakupu biletu parkingowego poprzez system rezerwacji.

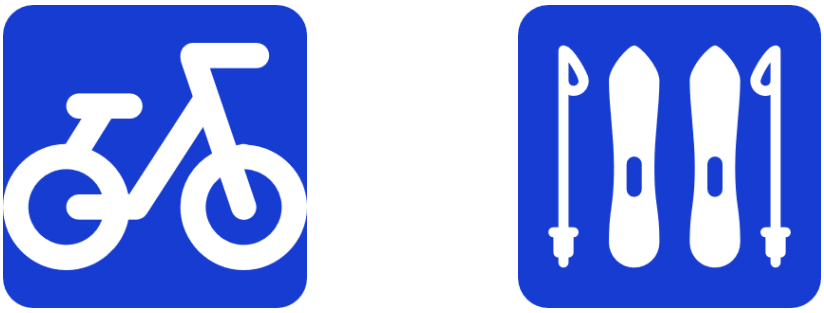
Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

10.2.5.3. Działanie 5.3. Wyposażenie taboru

Realizacja potrzeb przewozowych osób udających się w celach turystyczno-rekreacyjnych musi odbywać się w odpowiednich warunkach. Pojazdy transportu zbiorowego powinny być tak dobierane do obsługi poszczególnych połączeń, by były w stanie przewieźć znaczne wolumeny pasażerów. Nadrzędnym wymogiem w zakresie wyposażenia jest odpowiednie dostosowanie taboru (autobusowego i kolejowego) do obsługi połączeń obleganych przez turystów. Pożądane minimum powinna stanowić możliwość przewozu nart w sezonie zimowym oraz rowerów w sezonie letnim (np. poprzez wyposażenie taboru autobusowego w wieszaki lub przyczepy umożliwiające przewóz ekwipunku turystycznego). Podróż z takim bagażem musi odbywać się w odpowiednich warunkach, tzn. nieutrudniających przejścia, nienarażających na szkodę osób i mienia innych pasażerów, nieograniczających widoczności kierującemu pojazdem, niezagrażających bezpieczeństwu ruchu.

O wyposażeniu środków transportu zbiorowego w udogodnienia dla osób podróżujących z nartami lub rowerami powinny informować czytelne piktogramy.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: operatorzy transportu zbiorowego.



Rysunek 10.17 Propozycja piktogramów informujących o możliwości przewozu rowerów i sprzętu narciarskiego w środkach transportu zbiorowego

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

10.2.5.4. Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa

Sprostanie oczekiwaniom pasażerów realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne zwłaszcza na obszarach z wysoko rozwiniętą bazą turystyczną wymaga dostosowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego. W ocenie turysty usługi przewozowe są integralną częścią całego „produktu turystycznego". W ramach współpracy Aglomeracji Beskidzkiej z ośrodkami narciarskimi należy rozważyć uruchamianie sezonowych połączeń specjalnie z myślą o narciarzach i turystach – obowiązkowo takie połączenia powinny funkcjonować np. do Wisły i Szczyrku (w okresie zimowym jako Skibusy, a w letnim jako Bikebusy). Połączenia te nie powinny zastępować obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych, lecz stanowić rozszerzenie oferty w okresie wzmożonego ruchu turystycznego.

Rozwój połączeń komunikacyjnych dedykowanych turystom powinien uwzględniać synchronizację odjazdów z innymi środkami transportu w węzłach przesiadkowych, a docelowo powinien podlegać integracji taryfowo-biletowej w całej Aglomeracji. W celu popularyzacji zrównoważonej mobilności rekomendowane jest wprowadzenie bezpłatnych przejazdów na połączeniach turystycznych lub w ramach opłaty za postój pojazdu na parkingu buforowym.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

10.2.6. Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna

10.2.6.1. Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji

Kształtowanie świadomości transportowej wśród społeczności Aglomeracji Beskidzkiej powinno dotyczyć wszystkich grup wiekowych, zaczynając od dzieci w wieku przedszkolnym, a kończąc na seniorach. Chodzi tu nie tylko o popularne pogadanki dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale także o cykliczne akcje szkoleniowe o tematyce transportowej. Mogą one mieć różną formę, ale powinny być dostosowane do docelowej grupy osób. Tym samym edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności może być realizowana w oparciu np. o konkursy plastyczne i zawody sportowe, kampanie społeczne adresowane do uczniów szkół podstawowych oraz grona nauczycielskiego (np. „Rowerowy Maj", „Rowerowa Szkoła"), kursy edukacyjne połączone z egzaminem na kartę rowerową.

Wszystkie przedsięwzięcia na rzecz budowania zrównoważonej mobilności rodzą konieczność połączenia wysiłków samorządów w kreowaniu spójnej polityki, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych. Ważne jest również

doskonalenie umiejętności pracowników administracji samorządowej w sferze zmian i trendów zachodzących np. w transporcie i planowaniu przestrzennym.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

10.2.6.2. Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności

Przeobrażenie dotychczasowych form przemieszczania w kierunku zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej wymaga uzupełniania działań twardych (inwestycyjnych) działaniami miękkimi (nieinwestycyjnymi), które umożliwią włączenie ogółu interesariuszy w tematykę zrównoważonej mobilności, np. w formie zintegrowanych strategii informacyjnych, kampanii informacyjno-marketingowych dotyczących realizowanych projektów, imprez i wydarzeń podkreślających zalety i wizerunek transportu zbiorowego, wydarzeń publicznych (np. dni bez samochodu), warsztatów, reklamy w mediach. Wskazane przedsięwzięcia wymagają połączenia pracy samorządów w kreowaniu spójnej polityki, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych.

Dobrym impulsem do kształtowania zrównoważonej mobilności będzie opracowanie zasad dobrych praktyk i standardów, czyli takich działań, które przyniosły konkretne, pozytywne rezultaty, jak również zawierających w sobie pewien potencjał innowacji, powtarzalnych i możliwych do zaimplementowania w warunkach krajowych.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe.

10.2.6.3. Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe

Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie zrównoważonej mobilności powinno korzystać z dobrych praktyk, których źródłem powinny być wspólne dla szkolenia, warsztaty, imprezy edukacyjne, ukierunkowane głównie na rozwój zasobów ludzkich. Ma to na celu podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych. Adaptacja dobrych praktyk docelowo prowadzi do doskonalenia standardów, w oparciu o które kształtowane będą zmiany mobilnościowe w Aglomeracji Beskidzkiej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

10.3. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE I KLIMAT

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Poziom zanieczyszczenia powietrza zależny jest od takich czynników jak: natężenie ruchu, jego płynność oraz udział samochodów ciężarowych w całym strumieniu pojazdów. Ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza związane z emisją z transportu zauważalne jest głównie w miejscach wysokiego natężenia ruchu powodującego zatory, co wpływa na mniej efektywne spalanie paliw w pojazdach. Zadania zaproponowane do realizacji w ramach projektu Planu, będą skutecznie przyczyniać się do redukcji tych niekorzystnych zjawisk. Działania inwestycyjne przyczynią się do upłynnienia ruchu w wyniku rozbudowy dróg wymagających poprawy parametrów technicznych.

Wynikiem rozbudowy dróg będzie podwyższenie ich standardu i parametrów technicznych oraz eksploatacyjnych, co przełoży się na wzrost przepustowości tych odcinków. Polepszona płynność ruchu będzie wpływać na zmniejszenie zużycia paliw i emisji zanieczyszczeń. Wprowadzenie stref z zakazem

ruchu samochodowego w centrach (strefy piesze) oraz uspokajanie ruchu (strefy „Tempo 30") również wpłynie lokalnie na poprawę jakości powietrza i zmniejszy emisję CO_2.

Istotne działania w zakresie poprawy jakości powietrza dotyczyć będą także zintegrowania różnych środków transportu – indywidualnego i zbiorowego oraz zwiększenia dostępności komunikacji publicznej.

Działania wspierające transport kolejowy, rowerowy oraz komunikację zbiorową zaprojektowaną w sposób dostępny o odpowiedniej częstotliwości uzupełnione systemami P&R oraz B&R również przyczynią się do zmiany środka transportu, a co w dalszej perspektywie wpłynie na zwiększenie udziału ekologicznego transportu zbiorowego kosztem ruchu samochodów osobowych, co bezpośrednio przełoży się na ograniczenie emisji zanieczyszczeń liniowych. Trend ten powinien być głównie widoczny w największych miastach Aglomeracji Beskidzkiej i ich otoczeniu. Należy zatem przyjąć, że oddziaływania pozytywne będą miały charakter długoterminowy.

Wyprowadzenie części ruchu z obszarów zabudowanych, realizacja polityki parkingowej – np. budowa parkingów Park&Ride oraz budowa węzłów przesiadkowych, ograniczy możliwość powstawania zatorów poprzez redukcję tzw. „wąskich gardeł", co z kolei poprawi swobodę ruchu, która bezpośrednio wpływa na efektywność spalania paliw w pojazdach i ograniczenie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Zmniejszenie natężenia ruchu w centrach gmin powinno skutkować obniżeniem emisji pyłów, NOx, a także CO_2 do powietrza.

Podsumowując, należy uznać, że wszystkie działania podejmowane w ramach realizacji projektu Planu przyczynią się do poprawy jakości powietrza na obszarze objętym projektem Planu.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Głównym założeniem zawartym w projekcie Planu jest rozwinięta, zintegrowana i nowoczesna infrastruktura transportowa wspierana odpowiednimi działaniami organizacyjnymi oraz skutecznie zarządzana. Należy mieć na uwadze, że pełna realizacja zamierzeń przyczyni się do osiągnięcia wskazanego celu. Natomiast opóźnienia w realizacji poszczególnych kierunków działań bądź wynikłe w trakcie ich realizacji trudności, mogą niekorzystnie wpływać na jakość powietrza. Planowane działania powinny się odznaczać ciągłością tak, aby tworzyły spójny system transportowy, który z jednej strony uwzględnia skomunikowanie poszczególnych obszarów, a z drugiej ogranicza niekorzystny wpływ poprzez pozostawianie tzw. „wąskich gardeł", które są przyczyną powstawania zatorów. W związku z tym, że zasady zrównoważonego rozwoju zostały uwzględnione w projekcie Planu, negatywne oddziaływania na powietrze i klimat będą charakteryzowały się krótkotrwałością i będą dotyczyły głównie czasu trwania prac budowlanych związanych z budową, rozbudową czy modernizacją poszczególnych ciągów.

Ponadto na niektórych zmodernizowanych lub nowopowstałych odcinkach dróg może dojść do zwiększenia natężenia ruchu lub pojawienia się zanieczyszczeń z transportu. W niektórych lokalizacjach może skutkować to przeniesieniem emisji z transportu, gdzie wcześniej nie była ona obecna. Biorąc jednak pod uwagę wszystkie działania ujęte w projekcie Planu, bilans emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu powinien być korzystny dla jakości powietrza.

Nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na jakość powietrza, a wszystkie podejmowane działania zawarte w projekcie Planu w dłuższej perspektywie będą pozytywnie oddziaływać na ten komponent środowiska.

KLIMAT

Zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030" transport został wskazany jako sektor wrażliwy na zmiany klimatu. Nasilające się zjawiska związane ze zmianami klimatu ingerują w sektor transportu powodując głównie zaburzenie płynności ruchu. Dodatkowo obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obiektów budowlanych, w tym także obiektów infrastruktury transportowej, jest zapisany w ustawie – Prawo budowlane.

Jednym z czynników kształtujących klimat na danym obszarze jest stopień zanieczyszczenia powietrza. Dlatego też wraz z poprawą stanu powietrza poprawie ulega klimat, jeśli inne czynniki nie wpływają zbyt negatywnie i dominująco.

Pozytywny wpływ na warunki klimatyczne będzie miało ograniczenie emisji do atmosfery dwutlenku węgla, który jest jednym z gazów pochodzących m.in. z transportu. Sprzyjać temu będą zaproponowane w projekcie Planu działania związane z rozwojem komunikacji publicznej i jej integracji z ruchem indywidualnym, a także transportu rowerowego, szynowego i elektromobilności. Ponadto korzystnie wpłyną na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych działania usprawniające zarządzanie ruchem.

Oddziaływania negatywne na klimat będą związane z emisją gazów cieplarnianych na etapie budowy (emisja z maszyn i urządzeń budowlanych), a także na etapie eksploatacji (ze spalania paliw w silnikach, z infrastruktury towarzyszącej) dróg. Negatywnie na mikroklimat będzie wpływać także zajęcie i pokrycie powierzchni ziemi, uszczelnienie powierzchni, które dotąd stanowiły powierzchnie biologicznie czynne.

Niekorzystnym zjawiskiem zachodzącym w dużych miastach, jest powstawanie zjawiska tzw. „miejskiej wyspy ciepła". Zmniejszenie ładunku zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, pozwoli ograniczyć niekorzystne zjawiska termiczne (wzrost temperatury) oraz wilgotnościowe (obniżenie wilgotności powietrza na terenie zabudowanym) oraz poprawi mikroklimat miast.

Zgodnie ze SPA 2020, działania adaptacyjne powinny się skupić na monitoringu elementów infrastruktury transportowej, który da podstawę do opracowania właściwych zasad konstrukcyjnych a także na zarządzaniu szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu. Zachodzące zmiany klimatyczne będą zauważalne w perspektywie długookresowej, dlatego też przy projektowaniu infrastruktury transportowej należy brać pod uwagę zagrożenia klimatyczne mogące wystąpić w przyszłości. Infrastrukturę transportową buduje się na dłuższy okres – rzędu 70-100 lat, dlatego też przyszłe zmiany klimatyczne należy uwzględniać w bardziej odległych horyzontach czasowych.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na powietrze i klimat należą:

- ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich (promocja transportu multimodalnego);
- projektowanie pasów zieleni przydrożnej i izolacyjnej (wielopiętrowej);

- wykorzystanie ekranów akustycznych jako powierzchni biologicznie czynnych;
- prowadzenie dróg w tunelach w obrębie obszarów o największej gęstości zaludnienia;
- optymalne kształtowanie niwelety drogi (unikanie dużych pochyleń podłużnych);
- na etapie prowadzenia prac budowlanych korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin czy zraszanie materiałów pylących;
- budowa elementów infrastruktury podnoszącej bezpieczeństwo wspieranej z odnawialnych źródeł energii (np. panele fotowoltaiczne) oraz oświetlenie automatycznie dopasowujące parametry działania do warunków (np. ograniczenie natężenia światła w przypadku braku przechodniów);
- stosowanie zapisów promujących ochronę powietrza w dokumentach przetargowych.

10.4. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Hałas komunikacyjny generowany jest na dwa sposoby: jako efekt działania silników w pojazdach mechanicznych oraz toczenia kół po nawierzchniach dróg. Poziom hałasu jest także determinowany natężeniem ruchu, prędkością pojazdów, udziałem samochodów ciężarowych w strumieniu pojazdów, płynnością ruchu, nachyleniem drogi, a także jakością nawierzchni (w tym zastosowaniem tzw. nawierzchni cichych). Działania zaproponowane w projekcie Planu będą zmierzać w pierwszej kolejności do poprawy jakości nawierzchni drogowych oraz upłynnienia ruchu. Działania te wpłyną na poprawę jakości klimatu akustycznego w najbliższej okolicy dróg. Pozytywnych oddziaływań należy się również spodziewać w miejscowościach, dla których realizowane będą ścieżki rowerowe. Należy przy tym jednak pamiętać, że w obrębie nowych inwestycji poziomy dopuszczalnego hałasu dla poszczególnych stref muszą zostać dotrzymane lub zminimalizowane rozwiązaniami technicznymi i organizacyjnymi. W związku z powyższym wskazane jest pozostawienie pasów wolnych od zabudowy pod lokalizację ekranów akustycznych, o ile ich realizacja będzie konieczna. W drugiej kolejności, nieznacznej poprawy stanu klimatu akustycznego należy spodziewać się w przypadku wymiany starego taboru komunikacji zbiorowej na nowe proekologiczne (np. wykorzystującego napęd elektryczny), które w harmonogramie Planu zostały uwzględnione.

Pozytywny wpływ na jakość klimatu akustycznego będzie mieć integracja połączeń komunikacji zbiorowej z indywidualnymi środkami transportu oraz rozwój ścieżek rowerowych i elektromobilności. Prognozowane jest, na skutek tych działań, zmniejszenie przewozów indywidualnych na drogach, co znacznie obniży poziom hałasu w centrach miast.

Właściwe kształtowanie klimatu akustycznego, w obrębie obszarów zabudowanych, powinno się również opierać na wykorzystaniu dostępnych technik w realizacji poszczególnych działań tj. stosowanie mat i podkładów wyciszających pod infrastrukturę torową (tramwajową i kolejową), wykorzystanie nawierzchni cichych i o obniżonej hałaśliwości. Ustalenia projektu Planu realizowane zgodnie z zaleceniami i wykorzystujące technologie ograniczające hałas powinny w perspektywie długoterminowej pozytywnie oddziaływać na stan klimatu akustycznego terenu Aglomeracji Beskidzkiej.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Podczas oceny oddziaływania realizacji działań zawartych w projekcie Planu należy zwrócić szczególną uwagę, że o ile nadmierny hałas występując w dużych ośrodkach miejskich jest akceptowalny, o tyle poza siedzibami ludzkimi, zwłaszcza w obrębie terenów cennych przyrodniczo, nie powinien on występować. Projekt Planu zakłada realizację działań w obrębie miast, wobec czego należy spodziewać się niekorzystnych oddziaływań na obszarach, które są objęte ochroną akustyczną. Dodatkowo, należy pamiętać, że konkretne przedsięwzięcia dla części ludzi będą mieć oddziaływanie pozytywne (np. wyprowadzenie ruchu na obwodnice), gdy w tym samym czasie dla innej grupy będą wykazywać zdecydowanie negatywne oddziaływanie, szczególnie w miejscach, gdzie powstaną nowe ciągi komunikacyjne. Będzie to oczywiście zależne od charakteru poszczególnych działań oraz zostanie ocenione indywidualnie na etapie właściwej dla inwestycji oceny oddziaływania na środowisko, gdzie znane będą konkretne rozwiązania projektowe i prognozowane emisje wynikające z eksploatacji modernizowanego lub zbudowanego ciągu komunikacyjnego. Ponadto, negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny związane będzie z etapem budowy, rozbudowy lub modernizacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu fazy realizacyjnej. Wobec powyższego, na tym etapie prognozuje się, że negatywne oddziaływania, związane z realizacją zadań ujętych w projekcie Planu, wystąpią głównie na etapie realizacji konkretnych działań i będą krótkotrwałe.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na klimat akustyczny należą:

- działania w miejscu generowania hałasu (działania zarządzającego oraz użytkowników):
  - związane z pojazdem (konstrukcja pojazdu, stan taboru);
  - związane z infrastrukturą (konstrukcja, stan techniczny, rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe);
  - stosowanie elementów organizacji ruchu ograniczających prędkość i podnoszących płynność ruchu drogowego (sterowanie ruchem, ograniczenie sygnałów dźwiękowych, ronda, bramy wjazdowe do terenów zabudowanych, wyspy odginające pasy ruchu, azyle na przejściach dla pieszych);
  - stosowanie podkładów pochłaniających i nawierzchni ograniczających hałas oraz drgania zwłaszcza w pobliżu zabudowy mieszkaniowej;
  - stosowanie mat wibroizolacyjnych dla ograniczenia nadmiernego hałasu i drgań lub innych systemów ograniczających hałas (np. szyna w otulinie);
- działania na drodze od miejsca powstawania hałasu do odbiornika:
  - ekrany akustyczne;
  - wały ziemne;
  - integracja różnorodnych form ochrony akustycznej (np. wał ziemny i ekran akustyczny);
  - pasy zieleni przydrożnej i izolacyjnej;

- zmiana funkcji budynków;
- stosowanie izolacji akustycznej ścian budynków.

10.5. ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Działania związane z systemem transportowym lądowym w sposób bezpośredni nie wpływają na jakość wód powierzchniowych oraz podziemnych, jednakże odpowiednio przeprowadzone inwestycje w ramach poszczególnych projektów w dalszej perspektywie przyczynią się do ograniczenia wpływu infrastruktury liniowej na jakość wód na terenie objętym opracowaniem. Pośredni wpływ na ograniczenie zanieczyszczeń przedostających się do wód, będą miały wszystkie zadania zmierzające do zmodernizowania infrastruktury drogowej, wprowadzenia niskoemisyjnego taboru komunikacji publicznej, a także ścieżek rowerowych. Poprawa jakości powietrza wpłynie również na ograniczenie przedostawania się wraz z opadami zanieczyszczeń do wód powierzchniowych (bezpośrednio) i podziemnych (pośrednio po infiltracji z gleby).

Ponadto zakłada się, że w ramach budowy, modernizacji lub rozbudowy, sieć drogowa zostanie wyposażona w kanalizację deszczową lub rowy odwadniające wraz z urządzeniami oczyszczającymi (separatory, osadniki, zbiorniki retencyjne, studnie chłonne), których efektem powinna być poprawa parametrów wód w regionie. W związku z tym należy założyć, że w perspektywie długoterminowej realizacja celów i kierunków działań przyczyni się do poprawy stanu wód na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Prognozowany pozytywny wpływ na jakość wód będzie jednak ograniczony, ze względu na determinanty wpływające na jakość wód – m.in. zanieczyszczenie wód ze źródeł komunalno-bytowych i rolniczych.

Dodatkowo, należy podkreślić, że, zgodnie z ustawą OOŚ, negatywny wpływ na możliwość osiągnięcia przez jednolite części wód celu środowiskowego jest przesłanką do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym zgody na realizację przedsięwzięcia. Wydaje się zatem, że prawidłowo przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko skutecznie eliminuje możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na cele ochrony wód.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Potencjalne oddziaływania negatywne związane będą z realizacją działań polegających na budowie i rozbudowie dróg. Niepożądane oddziaływania na wody mogą zaistnieć zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji tych przedsięwzięć. Etap budowy związany jest z odwodnieniem terenu, co może skutkować czasowym obniżeniem zwierciadła wód gruntowych i zmianą stosunków wodnych. Podczas prowadzenia prac budowlanych możliwe jest przedostanie się zanieczyszczeń do wód podziemnych, będą to jednak oddziaływania o charakterze lokalnym, krótkotrwałym i nie powinny wpłynąć znacząco na jakość wód podziemnych.

W ramach realizacji projektów zaplanowanych w projekcie Planu nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych. Nie prognozuje się także wpływu ustaleń Planu na osiągnięcie zakładanych celów środowiskowych ze względu na charakter zaplanowanych działań i ich skalę.

Biorąc pod uwagę zakładane inwestycje – budowy krótkich odcinków drogowych, remonty nawierzchni, budowy i modernizacje ścieżek rowerowych, a także działania o charakterze organizacyjnym oraz dotyczącym zmian w ruchu miejskim, nie stwierdza się, aby którakolwiek z inwestycji biorąc pod uwagę ich charakter znacząco negatywnie oddziaływała na wody podziemne, powierzchniowe, GZWP, JCWP oraz ww. cele środowiskowe.

Realizacja inwestycji związanych z budową, przebudową lub remontem infrastruktury drogowej i kolejowej musi być poprzedzona właściwie przeprowadzonym postępowaniem w sprawie uwarunkowań środowiskowych, by w maksymalnym stopniu zminimalizować przedostawanie się zanieczyszczeń do wód i ziemi zarówno na etapie ich realizacji jak i późniejszej eksploatacji.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na wody należą:

- ograniczenie intensywności spływu powierzchniowego, m.in. poprzez uwzględnienie w projekcie zadań zieleni przydrożnej;
- wykonanie „zielonych rond” (zagospodarowane zielenią i/lub małym zbiornikiem wodnym);
- wykonanie kanalizacji deszczowej w obrębie terenów zabudowanych;
- wykonanie rowów odwadniających wraz z urządzeniami oczyszczającymi (separatory, osadniki, zbiorniki retencyjne, studnie chłonne);
- prowadzenie robót budowlanych w sposób zapewniający ochronę wód;
- zidentyfikowanie lokalnych ujęć wód położonych w pobliżu realizowanych inwestycji i ustalenie dla nich stref ochronnych (ze szczególnym uwzględnieniem lokalizowania w tych strefach zaplecza budowy czy miejsc obsługi sprzętu budowlanego i pojazdów);
- zabezpieczenia urządzeń, w których użytkowane są niebezpieczne dla środowiska wodnego substancje przed wyciekami;
- wyposażenie zaplecza budowy w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych.

10.6. ODDZIAŁYWANIE NA OCHRONĘ PRZYRODY, W TYM OBIEKTY I OBSZARY CHRONIONE, ŁĄCZNIE Z OBSZARAMI NATURA 2000, RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ, ROŚLINY I ZWIERZĘTA ORAZ KORYTARZE EKOLOGICZNE

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

W ramach realizacji celów i kierunków działań określonych dla projektu dokumentu nie prognozuje się istotnego pozytywnego oddziaływania na walory przyrodnicze. Można jednak stwierdzić, iż wiele zaplanowanych działań pozwoli pośrednio pozytywnie wpływać na gatunki zwierząt oraz roślin. W niewielkim stopniu przyczyni się do tego poprawa jakości powietrza związana z prognozowanym obniżeniem ładunkiem zanieczyszczeń emitowanym z transportu. Mniejsza emisja spalin przyczyni się do poprawy jakości powietrza oraz mniejszej depozycji zanieczyszczeń (szczególnie SOx oraz NOx) w wodach przenikających do środowiska glebowego. Tu w szczególności pozytywne oddziaływanie dotyczyć będzie siedlisk hydrogenicznych.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Ocena działań wskazanych do realizacji w ramach projektu Planu wykazała, iż nie wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie na zasoby przyrodnicze oraz obszary chronione i ich integralność. Jednak większość z zaplanowanych zadań w ramach projektu dokumentu dotyczy inwestycji drogowych lub związanych z rozbudową, modernizacją i budową nowej infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi), a działania te mogą potencjalnie powodować negatywne oddziaływanie w szczególności na gatunki roślin. Najczęstszym negatywnym oddziaływaniem w tym zakresie będzie usuwanie drzew i krzewów w pasach drogowych – przy modernizowanych lub nowopowstających odcinkach dróg, ścieżek rowerowych lub pod powierzchnie nowopowstających obiektów – węzły przesiadkowe, parkingi. Należy zwrócić uwagę, iż często drzewa przydrożne stanowią ważny element liniowy ekosystemów (np. w przypadku żerowisk nietoperzy) oraz są siedliskiem cennych gatunków bezkręgowców (np. pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*), a także ptaków. Skala realizacji projektowanego dokumentu jest na tyle duża, iż należy zwrócić szczególną uwagę na powyższe zagadnienie, aby zachować istniejące układy przyrodnicze i nie doprowadzić do eliminacji ich elementów.

W przypadku przebiegu inwestycji o charakterze liniowym identyfikuje się także niekorzystne oddziaływania dotyczące przecięcia kompleksów leśnych. Wiąże się z tym niekorzystne dla drzewostanów ich odsłonięcie. Brak strefy ekotonowej pomiędzy siedliskami leśnymi, a drogą czy linią kolejową może powodować nadmierne prześwietlanie drzewostanu, przenikanie gatunków obcych w głąb siedlisk oraz osłabienie drzewostanów położonych najbliżej tych linii. Korzystne byłoby więc tworzenie przy nowo powstałych inwestycjach nasadzeń zgodnych ze składem gatunkowym siedlisk leśnych, które mogłyby pełnić rolę strefy buforowej.

Prawdopodobne negatywne oddziaływanie na etapie prowadzenia prac budowlanych związane będzie także z zajmowaniem stanowisk roślin chronionych. Z tego względu również na etapie przygotowawczym do prac ziemnych inwestor powinien przeprowadzić rozpoznanie w terenie, a w przypadku stwierdzenia gatunków roślin i grzybów objętych ochroną gatunkową, wystąpić o odpowiednie zezwolenie oraz, jeśli nie ma możliwości wdrożenia wariantu alternatywnego dla zamierzonej lokalizacji, zastosować przenoszenie okazów roślin w inne korzystne miejsce pod nadzorem botanicznym.

Negatywne oddziaływania na gatunki zwierząt będą możliwe w trakcie realizacji projektów, ze względu na emitowany hałas i ryzyko płoszenia. Na etapie eksploatacji ryzyko negatywnych oddziaływań dotyczyć będzie zakłócenia drożności korytarzy migracyjnych zwierząt oraz również ich płoszenia. Oddziaływanie nie powinno być jednak istotne, ponieważ większość inwestycji liniowych dotyczyć będzie obszarów zurbanizowanych lub istniejących szlaków komunikacyjnych.

Na etapie eksploatacji wyremontowanych dróg i zrewitalizowanych linii kolejowych, negatywne oddziaływanie w głównej mierze dotyczyć będzie zwierząt, dla których obiekty liniowe stanowią przeszkodę. Efektem budowy nowych dróg będzie przeniesienie presji w inne miejsca. Nie przewiduje się jednak, że nastąpi spadek ogólnej liczby odcinków dróg będących obecnie przyczyną zwiększonej śmiertelności zwierząt, przy jednoczesnym wzroście udziału odcinków dróg stanowiących całkowitą

barierę dla migrujących zwierząt – w głównej mierze ssaków, płazów i gadów. Niewątpliwie jednak niezbędne będzie wprowadzanie rozwiązań dotyczących budowy przejść dla zwierząt.

W przypadku zwiększonego ruchu na liniach kolejowych prognozowane jest także zwiększenie śmiertelności zwierząt na tych odcinkach – w szczególności dużych ssaków. W tym względzie to niekorzystne zjawisko może być również ograniczane poprzez stosowanie urządzeń, które odstraszają zwierzęta przed nadjeżdżającym pociągiem.

W szczególności powyżej opisane oddziaływania dotyczyć będą zidentyfikowanych obszarów problemowych związanych z realizacją projektów drogowych oraz kolejowych w korytarzach ekologicznych i migracyjnych. Należy jednak podkreślić, iż przewidywane negatywne oddziaływanie nie powinno być znaczące, z tego względu, iż projekty w większości będą prowadzone na już istniejących drogach oraz liniach kolejowych. Właściwym będzie jednak, ze względu na prognozowane zwiększenie ruchu na tych odcinkach, zastosowanie odpowiednich rozwiązań minimalizujących ten negatywny wpływ np. przejścia dla zwierząt.

Budowa oraz poszerzanie dróg wiąże się także z ryzykiem zwiększenia śmiertelności gatunków nietoperzy. Oświetlenie uliczne i drogowe powodują wabienie owadów, co z kolei przyciąga żerujące osobniki. W ten sposób są one narażone na ryzyko kolizji z pojazdami.

Należy zwrócić uwagę, iż każda inwestycja będzie wymagała odpowiedniej dokumentacji, a w przypadku stwierdzenia chronionych gatunków – oceny wpływu danej inwestycji na tą formę ochrony przyrody. W przypadku wystąpienia chronionych gatunków w danej lokalizacji i gdy nie będzie możliwe obranie innego wariantu lokalizacyjnego, niezbędne będą do podjęcia działania kompensacyjne (np. odpowiednie zabezpieczenie siedlisk zwierząt, budowa przejść dla zwierząt i płazów w przypadku inwestycji drogowych, w przypadku gatunków roślin - przenoszenie okazów w inne dogodne miejsce pod nadzorem botanicznym). Istotne w przypadku gatunków zwierząt będzie również obranie odpowiedniego terminu realizacji inwestycji (np. poza terminami rozrodu, lęgów, tarła lub hibernacji).

10.6.1. Informacje nt. potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi i oddziaływań na zasoby przyrodnicze inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu

W załączniku nr 4 do Prognozy zamieszczono tabelę przedstawiającą informacje dotyczące potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi oraz oddziaływania na zasoby przyrodnicze inwestycji wskazanych w załączniku A do projektu Planu. Analiza została przeprowadzona zgodnie ze stanem wiedzy o projektach i ich lokalizacjach na dzień opracowania prognozy. W większości przypadków precyzyjna informacja o przebiegu, bądź planowanym miejscu realizacji inwestycji nie zostały ustalone, a wiele z projektów pozostaje na etapie koncepcyjnym. W analizie uwzględniono, w przypadku braku informacji o dokładnej lokalizacji, warianty najmniej korzystne pod kątem oddziaływania na zasoby przyrodnicze, aby została zachowana zasada przezorności.

W powyższej analizie zawarte zostały **wszystkie inwestycje** ujęte w scenariuszach projektu Planu na formy ochrony przyrody. Ponadto przebieg inwestycji został ujęty w załącznikach graficznych do Prognozy.

W analizach oddziaływań na obszary chronione oraz korytarze ekologiczne wykorzystane zostały również zapisy prognoz oddziaływania na środowisko:

- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku", Opracowano na zlecenie PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A., 2021 r.;
- Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023, 2015 r.;
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), 2021 r.

Przeprowadzona analiza pod kątem oddziaływania na obszary Natura 2000 wskazuje na potencjalne miejsca kolizji z obszarami, wskazując również na zidentyfikowane zagrożenia określone w planach zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 lub w ich projektach.

W największym stopniu na obszary Natura 2000 mogą oddziaływać planowane drogi rowerowe, jednak jeżeli zostaną zrealizowane zgodnie z dokumentami planistycznymi (PZO) negatywne oddziaływania na przedmioty ochrony, które zostały zidentyfikowane, tj. płoszenie, pozbywanie się odpadów, zasypywanie siedlisk płazów mogą zostać skutecznie zminimalizowane, gdyż drogi rowerowe nie stanowią trwałych barier w przemieszczaniu się zwierząt.

Mając na uwadze cele i zakres projektu Planu, na etapie opracowania niniejszej Prognozy nie zidentyfikowano znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, w tym na integralność, spójność sieci obszarów Natura 2000, ich przedmioty ochrony i cele.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zlokalizowanych jest wiele parków krajobrazowych, a przeprowadzona analiza wykazała wiele miejsc potencjalnych kolizji z tymi obszarami. Dla żadnego z parków krajobrazowych w Aglomeracji Beskidzkiej nie został przyjęty plan ochrony, natomiast w większości z nich wprowadzono zakazy oraz ograniczenia związane z realizacją inwestycji. W wielu przypadkach dokumenty powołujące parki krajobrazowe nakazują na etapie projektowania inwestycji zasięgnięcia opinii dyrektora parku.

Kilka inwestycji zostało zidentyfikowanych jako potencjalnie wkraczające na teren obszarów chronionego krajobrazu, dla których również zostały określone zakazy lub ograniczenia dla działań realizowanych na ich terenie.

W celu zapewnienia właściwej ochrony krajobrazowej należy uwzględniać zapisy ww. dokumentów lub konsultować ich przebieg z właściwym organem sprawującym nadzór.

Należy zwrócić uwagę, iż zadania określone w projekcie Planu zakładają realizację wielu przedsięwzięć, które kwalifikują się do inwestycji celu publicznego. Wymienić tu można przede wszystkim zaplanowane do realizacji w ramach projektowanego dokumentu inwestycje drogowe oraz kolejowe.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody[39] istnieje możliwość zastosowania odstępstw od zakazów wymienionych dla realizacji wspomnianych inwestycji celu publicznego na terenie parków krajobrazowych. Podobnie w obszarach chronionego krajobrazu art. 24 ust. 2 pkt. 3. ww. ustawy przewiduje odstępstwa od ustanowionych w nich zakazów.

[39] Dz. U. z 2023 r. poz. 1336

Większość z zaplanowanych inwestycji mimo, iż będzie realizowana w granicach parków krajobrazowych lub otulin, ze względu na swój charakter i położenie na terenach już przekształconych antropogenicznie (np. istniejące linie kolejowe lub drogi) nie będzie powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na walory krajobrazowe.

W projekcie Planu nie znalazły się inwestycje, których realizacja byłaby przewidziana na terenie parków narodowych.

10.6.2. Informacje nt. potencjalnych kolizji z korytarzami ekologicznymi i oddziaływań inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu

W projekcie Planu przewidziano do realizacji inwestycje, które będą przecinać korytarze ekologiczne.

W odniesieniu do lokalizacji linii kolejowych na terenie korytarzy ekologicznych nie identyfikuje się ich istotnego wpływu na migrację zwierząt (jeżeli nie są wygrodzone). Linie kolejowe nie stanowią fizycznej bariery dla średnich i dużych ssaków (o ile nie są ogrodzone) – stanowią barierę behawioralną. Realizacja zamierzeń inwestycyjnych ujętych w projekcie Planu polegających na modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych będzie czasowo ograniczała migrację dużych i średnich zwierząt na etapie prowadzenia prac. Będzie to związane z obecnością ludzi, maszyn budowlanych i generowanym przez nie hałasem. Będzie to odziaływanie krótkotrwałe i nieistotne. Na etapie eksploatacji linie kolejowe nie będą ograniczały migracji dużych i średnich zwierząt. W przypadku małych zwierząt dla każdego przedsięwzięcia będą rozpatrywane działania umożliwiające ich migrację np.: zapewnienie odpowiednich przejść dla zwierząt, pozostawianie przestrzeni między szynami a podsypką, itp. Ponieważ nie przewiduje się, aby na terenie Aglomeracji Beskidzkiej planowane inwestycje kolejowe dotyczyły linii dużych prędkości, nie jest również przewidywane ogradzanie szlaków.

Z badań monitoringowych prowadzonych wzdłuż linii kolejowych wynika, że nie stanowią one bariery dla przemieszczania się większości ssaków, a śmiertelność w wyniku kolizji stanowi niewielki udział w stosunku do pozyskania łowieckiego. W ramach badań terenowych przeprowadzonych na liniach kolejowych objętych inwestycjami w ramach programowania 2014-2020 nie odnotowano kolizji ze zwierzętami rzadkimi i chronionymi, natomiast najczęściej kolizjom na liniach kolejowych ulegają gatunki stosunkowo liczne na terenie Polski niepodlegające ochronie: dzik, sarna, lis.

Negatywne oddziaływanie linii kolejowych na gatunki zwierząt jest zdeterminowane w dużej mierze przez prędkość oraz częstotliwość przejeżdżających pociągów. Wynikiem zwiększenia prędkości może być nasilenie wpływu linii kolejowych na populacje zwierząt oraz integralność siedlisk przyrodniczych w Polsce.[40]

W „Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”, która oceniała również wpływ planowanych inwestycji na linii kolejowej nr 139 wskazano, iż wpływ ten na istniejące korytarze ekologiczne jest przewidywany o niskim i średnim ryzyku.

[40] źródło: Ekspertyza dotycząca wpływu linii kolejowych na zwierzęta oraz szlaki migracji dla projektów inwestycyjnych z perspektywy 2014 – 2020, Część nr 1 Ssaki, FPP Enviro, https://www.plk-sa.pl

W przeprowadzonej analizie potencjalnych kolizji inwestycji planowanych na istniejących liniach lub związanych z ich powstaniem wskazano na 16 możliwych miejsc kontaktu. Potencjalne kolizje dotyczą :

- Korytarza Południowego (KPd) biegnącego od Bieszczadów poprzez Góry Słonne, Pogórze Przemyskie, Pogórze Dynowskie, parki krajobrazowe: Czarnorzecko-Strzyżowski, Pasma Brzanki, Ciężkowicko-Rożnowski i Wiśnicko-Lipnicki, następnie przechodzi przez Beskid Wyspowy, Gorce, Beskid Makowski, Beskid Żywiecki, Beskid Śląski, Pogórze Śląskie, lasami wokół zbiornika Goczałkowickiego, Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie, aż do Lasów Rudzkich;
- Korytarza Karpackiego (KK) biegnącego przez Bieszczady, Beskid Niski, Beskid Sądecki, Pieniny aż do Tatr. Na całej swojej długości łączy się z częściami Karpat leżącymi po stronie ukraińskiej i słowackiej.

Tabela 10.13. Zidentyfikowane potencjalne kolizje inwestycji drogowych z korytarzami ekologicznymi

Numer linii	Relacja	Korytarz ekologiczny	Liczba fragmentów korytarzy obarczonych ryzykiem wystąpienia efektu skumulowanego	Łączna długość fragmentu [km]
-	Wilkowice Bystra - Szczyrk	Beskid Śląski GKPd-14	1	0,12
-	Wisła Głębce - Zwardoń	Beskid Śląski GKPd-14	1	6,91
-	Wisła Głębce - Zwardoń	Beskid Śląski - Beskid Żywiecki GKK-9A	1	5,76
139	Katowice - Zwardoń	Dolina Górnej Wisły KPd-10	1	0,16
139	Katowice - Zwardoń	Beskid Śląski - Beskid Żywiecki GKK-9A	2	9,05
150	Most Wisła - Chybie	Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski KPd-15A	1	7,52
150	Most Wisła - Chybie	Dolina Górnej Wisły KPd-10	1	0,15
157	Pawłowice Śląskie - Skoczów	Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski KPd-15A	1	2,21
190	Bielsko-Biała Główna - Cieszyn	Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski KPd-15A	1	3,72
191	Goleszów - Wisła Głębce	Beskid Śląski GKPd-14	1	0,03
694	Bronów Podg. - Bieniowiec	Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski KPd-15A	1	2,13
93	Trzebinia - Zebrzydowice	Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski	1	7,61

		KPd-15A		
93	Trzebinia - Zebrzydowice	Dolina Górnej Wisły KPd-10	1	1,39
97	Skawina - Żywiec	Beskidy Średnie KPd-13B	2	10,5
-	Jeleśnia - Korbielów	Babia Góra GKK-8	1	0,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dot. 2012 ze strony internetowej: korytarze.pl, dostęp z dnia 28.09.2023 r.

Dla planowanych inwestycji drogowych wskazano na 13 potencjalnych miejsc kolizji. Które dotyczą wyłącznie Korytarza Południowego.

Tabela 10.14. Zidentyfikowane potencjalne kolizje inwestycji drogowych z korytarzami ekologicznymi

Odcinek drogi	Korytarz ekologiczny	Liczba fragmentów korytarzy obarczonych ryzykiem wystąpienia efektu skumulowanego	Łączna długość fragmentu [km]
Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok” (z węzłem)	Dolina Górnej Wisły KPd-10	9	17,8
Budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic	Dolina Górnej Wisły KPd-10	2	4,,3
budowa tunelu w ciągu drogi krajowej S1 pomiędzy w. Przybędza i w. Milówka	Beskid Śląski GKPd-14	2	4,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dot. 2012 ze strony internetowej: korytarze.pl, dostęp z dnia 28.09.2023 r.

W „Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) z 2021 roku, dla inwestycji Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok” (z węzłem) wspomniano wyłącznie o jednej potencjalnej kolizji z korytarzem ekologicznym o nieznaczącej sile oddziaływania - kolizja z wybranymi gatunkami ssaków - Jeleń, sarna, dzik.

W pracach nad prognozą zidentyfikowano również 132 potencjalne miejsca kolizji planowanych dróg rowerowych z korytarzami ekologicznymi. Należy jednak zwrócić uwagę, że inwestycje te nie będą charakteryzować się istotnym oddziaływaniem na te obiekty. Niemniej jednak zalecane jest utrzymanie w jak największym stopniu naturalnej roślinności wzdłuż planowanych tras.

Tabela 10.15. Zidentyfikowane potencjalne kolizje dróg rowerowych z korytarzami ekologicznymi

Gmina	Korytarz ekologiczny	Liczba fragmentów korytarzy obarczonych ryzykiem wystąpienia efektu skumulowanego
Jeleśnia	Babia Góra GKK-8 (obszar węzłowy)	6
Rajcza, Ujsoły, Jeleśnia	Beskid Żywiecki GKK-9 (obszar węzłowy)	18
Istebna, Rajcza, Milówka	Beskid Śląski - Beskid Żywiecki GKK-9 A	24
Wisła, Istebna, Brenna, Bielsko-Biała, Jasienica, Jaworze, Węgierska Górka	Beskid Śląski GKPd-14 (obszar węzłowy)	21
Czechowice-Dziedzice, Bestwina, Wilamowice	Dolina Górnej Wisły KPd-10	21
Jeleśnia, Świnna	Beskidy Średnie KPd-13B	13
Wilkowice, Bielsko-Biała, Czernichów, Żywiec	Beskid Mały KPd-13C (obszar węzłowy)	7
Jasienica, Czechowice-Dziedzice, Skoczów	Lasy Pszczyńskie - Beskid Śląski KPd-15A	22

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dot. 2012 ze strony internetowej: korytarze.pl, dostęp z dnia 28.09.2023 r.

Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na walory przyrodnicze oraz obszary objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000 oraz korytarze ekologiczne na skutek realizacji projektów wskazanych do realizacji w ramach projektu Planu.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na ochronę przyrody, w tym obiekty i obszary chronione, łącznie z obszarami Natura 2000, różnorodność biologiczną, rośliny i zwierzęta oraz korytarze ekologiczne, należą:

- prowadzenie ciągów komunikacyjnych przez korytarze migracyjne, w tym doliny rzeczne w sposób ograniczający ilość ich przecięć przez dany ciąg;
- unikanie lokalizacji ciągów komunikacyjnych wzdłuż korytarzy ekologicznych (preferowanie przecięcia dolin rzecznych w najwęższym ich miejscu);

- przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.);
- ograniczenie do minimum wycinki drzew i krzewów oraz stosowanie odpowiednich zabezpieczeń drzew i krzewów podczas prowadzenia prac;
- prowadzenie ewentualnej wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków;
- tworzenie siedlisk zastępczych (budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy) jeśli zachodzi taka potrzeba;
- prowadzenie ręcznych wykopów w obrębie systemu korzeniowego drzew, unikanie usuwania korzeni strukturalnych, zabezpieczenie środkami grzybobójczymi ran po odciętych korzeniach, przycięcie korony proporcjonalnie do usuniętych korzeni, stosowanie zabezpieczeń pnia włókninami i obudowaniami z drewna;
- wprowadzenie ograniczeń czasowych wykonywania robot związane z potrzebami ochrony cennych gatunków flory i fauny (okres rozrodu płazów, lęgu ptaków);
- instalowanie specjalnych urządzeń ostrzegających zwierzęta przed niebezpieczeństwem poprzez zwiększenie czujności i gotowości do ucieczki lub też przez odpłaszanie od torów tuż przed przejazdem pociągu – montowanie ich nie tylko wzdłuż linii kolejowych, ale także w pewnej odległości od nich;
- w przypadku projektowania oświetlenia w celu ograniczenia niekorzystnego efektu przyciągania nietoperzy – zastosowanie odpowiedniego oświetlenia – niskociśnieniowe lampy sodowe oraz unikanie zbędnego rozpraszania światła;
- stosowanie przejść dla zwierząt w zależności od potrzeb, dostosowanie rozwiązań technicznych, do występujących w sąsiedztwie danego ciągu, gatunków (właściwa lokalizacja, odpowiednie zagęszczenie, odpowiednie parametry);
- stosowanie ogrodzeń ochronnych;
- stosowanie nieprzeźroczystych ekranów akustycznych;
- wprowadzanie systemów drenujących oraz odprowadzających wody spływające z dróg (w ramach ochrony siedlisk przyrodniczych przed przenikaniem zanieczyszczeń chemicznych z zimowego utrzymania dróg).

10.7. ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Oddziaływania na krajobraz infrastruktury transportowej oceniane są często subiektywnie, należy przy tym brać pod uwagę istniejące struktury transportowe. Oddziaływania wynikające z realizacji zadań zawartych w projekcie Planu w obrębie istniejących ciągów komunikacyjnych pod względem wizualnym będą wzmocnione, jednak ich siła nie będzie aż tak znaczna, jak w przypadku budowy nowej infrastruktury na terenie dotychczas nieprzekształconym. Projektowany Plan zakłada

przede wszystkim modernizację lub przebudowę istniejącej infrastruktury, w związku z tym zmiany w krajobrazie nie będą istotne.

Planowane działania w pewnym sensie winny przyczynić się do uporządkowania struktur krajobrazowych w związku z wymianą tych elementów infrastruktury, które są mocno wyeksploatowane, w wyniku tego ujednolicone powinny zostać nawierzchnie dróg, ale także wymianie lub uzupełnieniu podlegać będą elementy infrastruktury towarzyszącej drogom, takie jak latarnie czy zieleń przyuliczna.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Oddziaływania negatywne na krajobraz należy rozpatrywać z punktu widzenia potencjalnej kumulacji inwestycji z różnych gałęzi transportu, w szczególności na styku inwestycji o charakterze liniowym tj. drogowym i kolejowym. W obrębie obszarów zurbanizowanych większe jest społeczne przyzwolenie na wprowadzenie dodatkowych elementów antropogenicznych. W związku z tym, największy wpływ tych inwestycji będzie zauważalny na terenach otwartej przestrzeni, na obszarach atrakcyjnych pod względem krajobrazowym, a także na terenach charakteryzujących się cennym krajobrazem kulturowym. Na terenach leśnych percepcja wizualna będzie ograniczona.

Ewentualne negatywne oddziaływanie może polegać na lokalizacji wiaduktów czy ekranów akustycznych, które ze względu na swoją wysokość lub rozmiar mogą stanowić dominantę przestrzenną. Oddziaływania te będą zauważalne zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Będą one związane z pojawieniem się w przestrzeni nowych obiektów kubaturowych i infrastrukturalnych, zmianą ukształtowania terenu, a także usunięciem drzew i krzewów przydrożnych.

Pośrednio zaplanowane działania zmierzać będą do swego rodzaju uporządkowania terenów otwartych dzięki zapewnieniu spójności miejskich sieci komunikacyjnych z połączeniami regionalnymi oraz ponadregionalnymi. Właściwie opracowane projekty architektury służącej połączeniom multimodalnym – stacje przesiadkowe czy parkingi, mogą być atrakcyjnym elementem krajobrazu miast oraz podnosić walory przestrzeni miejskiej.

Większość zmian w krajobrazie będzie miała charakter stały. Zmiany w miejscach służących wyłącznie na potrzeby budowy, które nie będą wykorzystywane po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji, będą miały charakter odwracalny. Dlatego niezwykle istotne jest takie projektowanie infrastruktury drogowej, aby zachować istniejące walory krajobrazowe poprzez przesadzenie istniejących drzew lub w razie konieczności wycinki, stworzenie pasa zieleni przydrożnej odpowiedniej do warunków panujących wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania projektów na krajobraz.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na krajobraz należą:

- stosowanie naturalnych (w postaci ścian roślinności) lub półnaturalnych (rośliny pnące na ekranach) ekranów akustycznych;
- zachowanie spójności krajobrazu przyrodniczego i kulturowego;

- odpowiednie planowanie inwestycji, uwzględniające konieczność wkomponowania planowanych obiektów w istniejący krajobraz;
- maskowanie zielenią elementów dysharmonijnych;
- zastosowanie rytmu poszczególnych powtarzających się elementów poprzez skupiska roślinności lub zastosowane wzory na ekranach akustycznych.

10.8. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY, POWIERZCHNIĘ ZIEMI I ZASOBY NATURALNE

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Działania zaproponowane w ramach projektu Planu w sposób bezpośredni nie wpłyną na poprawę jakości gleb, zapobieganie degradacji powierzchni ziemi oraz zachowanie zasobów naturalnych, jednakże odpowiednio przeprowadzone inwestycje w ramach poszczególnych projektów w dalszej perspektywie w niewielkim stopniu mogą przyczynić się do ograniczenia wpływu infrastruktury liniowej na środowisko glebowe obszaru objętego opracowaniem. Pośredni wpływ na ograniczenie zanieczyszczeń przedostających się do gleb (w szczególności związków siarki i azotu) będą miały wszystkie zadania zmierzające do zmodernizowania infrastruktury drogowej, wprowadzenie transportu niskoemisyjnego oraz zmniejszenie przewozów indywidualnych na drogach. Wpływ wystąpi poprzez poprawę jakości powietrza, która z kolei prowadzi do ograniczenia przedostawania się wraz z opadami zanieczyszczeń do gleb. W związku z tym należy założyć, że w perspektywie długoterminowej realizacja kierunków działań w sposób pośredni przyczyni się do nieznacznej poprawy stanu gleb na terenie Aglomeracji Beskidzkiej.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Realizacja założeń Planu będzie wywierała potencjalny negatywny wpływ na gleby, powierzchnię ziemi oraz zasoby naturalne. Oddziaływania na gleby i powierzchnię ziemi związane będą głównie z zajmowaniem pewnych powierzchni terenu i ingerencją w podłoże podczas prowadzonych robót. Oddziaływanie na zasoby naturalne będzie wiązało się ze zwiększonym zapotrzebowaniem głównie na surowce skalne, a co za tym idzie koniecznością ich eksploatacji.

Budowa nowych przedsięwzięć spowoduje lokalne zmiany w ukształtowaniu terenów na skutek wykopów czy budowy nasypów. W konsekwencji zajęcia nowych terenów pod inwestycje, uszczupleniu ulegnie powierzchnia biologicznie czynna, a część gruntów zostanie wyłączona z produkcji rolniczej. Będzie to dotyczyło przede wszystkim budowy nowych dróg, obiektów infrastruktury transportu publicznego oraz ścieżek rowerowych. Należy się liczyć również z możliwością zniszczenia pewnych powierzchni, które zostaną zajęte dla potrzeb zorganizowania zaplecza budowy, w tym gromadzenia materiałów, kruszyw, odpadów, placów postojowych dla maszyn i środków transportu czy wykonania tymczasowych dróg, parkingów i placów manewrowych obsługujących teren budowy. Będą to oddziaływania o charakterze chwilowym (po zakończeniu prac budowlanych teren powinien zostać przywrócony do stanu pierwotnego).

Na etapie budowy ryzyko wystąpienia zanieczyszczeń jest niewielkie, pod warunkiem odpowiedniego serwisowania i utrzymywania właściwego stanu technicznego sprzętu oraz zapewnienia odpowiednich warunków szczelności podłoża na terenach, gdzie przewiduje się place postojowe dla maszyn i środków transportu.

W trakcie eksploatacji największy wpływ na gleby wystąpi przy inwestycjach drogowych. W przypadku eksploatacji dróg istotne znaczenie może mieć stosowanie na jezdniach soli w okresie zimowym. Sól spływająca z dróg wraz z wodami opadowymi będzie przenikać do gleb.

Potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko glebowe można podzielić na etap budowy oraz eksploatacji danego obiektu. Na etapie realizacji inwestycji niekorzystne oddziaływanie wiąże się z koniecznością usunięcia pokrywy glebowej pod budowę lub rozbudowę ciągów komunikacyjnych lub infrastruktury towarzyszącej jak również zorganizowania zaplecza budowy, w tym składowania materiałów, kruszyw, odpadów, placów postojowych dla maszyn. Ponadto istnieje ryzyko wycieku substancji ropopochodnych z maszyn budowlanych oraz obsługujących budowy samochodów, które mogą przedostać się do gleby. Oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne należą:

- stosowanie odpowiedniego systemu odwodnienia, uniemożliwiającego przedostanie się szkodliwych substancji do gleb;
- nasadzenia wzdłuż dróg pasów zieleni izolacyjnej wielopiętrowej, składającej się z odpowiednich gatunków krzewów i drzew liściastych i iglastych zimozielonych;
- ograniczenie do minimum zasalania środkami zimowego utrzymania dróg;
- zastosowanie materiałów, które umożliwią chociaż częściowe przesiąkanie wody do gruntu (w przypadku chodników, ścieżek rowerowych, torowisk itp.);
- rozsądne wykorzystywanie materiałów budowlanych;
- eksploatacja kruszywa z istniejących złóż;
- powtórne wykorzystanie odpadów np. destruktu;
- unikanie zbędnego przekształcenia rzeźby terenu.

10.9. ODDZIAŁYWANIE NA LUDZI

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Pozytywne oddziaływania na ludzi związane będą z realizacją inwestycji w szczególności uwzględniających poprawę jakości, przepustowości i płynności ruchu w obrębie dróg, poprawę jakości transportu publicznego oraz zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych przez budowę ciągów pieszych i rowerowych.

Pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej dotyczyć będzie wszystkich zadań zaplanowanych do realizacji, ponieważ przyczynią się one do poprawy jakości powietrza. Obniżenie emisji zanieczyszczeń gazowych, pyłowych oraz metali ciężkich pochodzących z transportu do powietrza będzie pozytywnie oddziaływać na stan aerosanitarny w szczególności w ośrodkach miejskich. Pozytywnym aspektem realizacji działań będzie również wzrost potencjału przedsiębiorczości i gospodarki poprzez poprawę dostępności i rozbudowę połączeń drogowych

wpływających zarówno na zwiększenie atrakcyjności poszczególnych lokalizacji jak i dostępności dla potencjalnych pracowników.

Zarówno drogowe jak i kolejowe pasma transportowe związane są z procesami urbanizacyjnymi. Podobnie jak w przypadku rozbudowy dróg, rewitalizacja linii kolejowych będzie wpływać na poprawę dostępności pasażerskiej, co w konsekwencji w dłuższej perspektywie czasowej może skutkować podwyższeniem cen nieruchomości.

Polepszenie warunków życia mieszkańców nastąpi jednak głównie w wyniku poprawy jakości komunikacji zbiorowej, jej dostępności, poprawie warunków podróżowania (wymiana taboru), skrócenia czasu podróży oraz poprawie bezpieczeństwa.

ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Realizacja zadań uwzględnionych w projekcie Planu może negatywnie wpływać na zdrowie ludzi i jakość ich życia. Dotyczyć to będzie osób zamieszkujących w sąsiedztwie planowanych do realizacji konkretnych inwestycji. Negatywne oddziaływania odznaczać się będą głównie poprzez zwiększony hałas oraz zanieczyszczenia powietrza związane z budową i modernizacją układów komunikacyjnych, nasilonym ruchem samochodów oraz innymi pracami budowlanymi. W celu zminimalizowania powyższych negatywnych oddziaływań należy dobrać i zastosować odpowiednie zabiegi techniczno-projektowe. Należy przy tym zaznaczyć, że realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych zawsze przypisane są tego typu narażenia i mają one charakter chwilowy i krótkotrwały.

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ MINIMALIZUJĄCYCH NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na ludzi należą:

- ograniczanie emisji zanieczyszczeń na terenach zabudowy mieszkaniowej lub długotrwałego pobytu ludzi;
- ograniczenie robót budowlanych do pory dziennej w obrębie zabudowy mieszkaniowej;
- prowadzenie inwestycji z udziałem społeczeństwa.

Stosowanie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na poszczególne komponenty, będzie mieć również pozytywny wpływ na jakość życia i zdrowie ludzi.

10.10. ODDZIAŁYWANIE NA ZABYTKI I DOBRA MATERIALNE

ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Wpływ ustaleń projektu Planu na dobra materialne można określić jako pozytywny, jednak należy mieć na uwadze, że konkretne inwestycje dla części społeczeństwa mogą być konfliktowe. Ponadto pozytywny wpływ będą miały wszelkie inwestycje drogowe, gdyż poprawa systemu transportowego (uzupełnienia brakujących odcinków, poprawa spójności) zwykle przyczynia się do wzrostu gospodarczego. Dodatkowo wszelkie działania związane z podniesieniem konkurencyjności systemu komunikacji zbiorowej również przyczynią się wzmocnieniu tego typu oddziaływań zarówno w zakresie wartości firm świadczących usługi, ale także dostępności nowych terenów z ośrodkami miejskimi (wzrost wartości nieruchomości). Szczególnie istotne wydaje się być skrócenie czasu przejazdu i poprawa komfortu podróżowania w obrębie Aglomeracji Beskidzkiej oraz województwa,

ale także usprawnienie dotyczące podróżowania poza granicami regionu, a tym samym podniesieniu spójności gospodarczej, przestrzennej i społecznej.

Część działań przewidzianych do realizacji będzie polegać na budowie nowych obiektów służących lokalnym społecznościom lub ich remontom, co podniesie także ich stan i wartość.

11. ŚRODKI ZAPOBIEGAJĄCE ORAZ OGRANICZAJĄCE PRAWDOPODOBNE NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I KRAJOBRAZ

Patrząc przez pryzmat celów, dla których jest opracowywany i realizowany Plan, należy uznać, że środkami zapobiegającymi prawdopodobnemu negatywnemu oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze i krajobraz są między innymi rozwiązania zaproponowane w projekcie tego dokumentu. Szczególną uwagę podczas realizacji zadań wymienionych w Planie należy zwrócić na zadania inwestycyjne związane z budową nowych obiektów, ścieżek rowerowych, a także zadania organizacyjne.

Możliwe, że realizacja niektórych zadań wymagać będzie dodatkowych badań pod kątem przyrodniczym, a także wykonania działań ograniczających i kompensujących negatywny wpływ.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko i krajobraz można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji oraz odpowiedni dobór rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, ponieważ skala wywoływanych przez nie oddziaływań środowiskowych zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań i zastosowanych rozwiązań ograniczających negatywny wpływ na środowisko. Ponadto prawidłowy projekt, uwzględniający potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji, także pozwoli istotnie ograniczyć te oddziaływania.

Do działań organizacyjno-administracyjnych należy zaliczyć, m. in.:

- przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko wraz z przedstawieniem wariantu możliwie najmniej obciążającego środowisko, a jednocześnie ekonomicznie uzasadnionego, zapewniającej wysoki poziom merytoryczny oraz biorącej pod uwagę wszystkie możliwe oddziaływania, zwłaszcza na obszary chronione (jeśli będzie wymagana);
- sprawne egzekwowanie zapisów określonych w decyzjach administracyjnych i przepisach prawnych;
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej lub monitoringu na etapie planowania konkretnego przedsięwzięcia (np. w ramach oceny oddziaływania na środowisko);
- uwzględnianie zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego przy wyborze lokalizacji i opracowywaniu projektu inwestycji (np. zachowanie terenów zielonych i przyjaznej ludziom przestrzeni publicznej) oraz zachowanie wymogów ochrony krajobrazu;
- uwzględnienie zasady turystyki zrównoważonej - infrastruktura turystyczna powinna w jak najmniejszym stopniu obciążać środowisko, uwzględniać występowanie chronionych gatunków i siedlisk oraz zakładać właściwą gospodarkę odpadami, wodno-ściekową oraz emisję hałasu;
- dostosowanie terminu przeprowadzania prac remontowych oraz budowlanych do okresów lęgowych i rozrodczych zwierząt, głównie ptaków, płazów, nietoperzy i ryb lub stworzenie siedlisk zastępczych (tj. budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy);

- zaplanowanie prac remontowo-budowlanych w sposób minimalizujący niszczenie roślinności, terenów zielonych i krajobrazu oraz uwzględniający wykonywanie nowych nasadzeń drzew i krzewów, odtworzenie zniszczonych terenów zielonych w sąsiedztwie inwestycji;
- dostosowanie rodzaju i zakresu prac do wymogów ochrony przyrody – zwłaszcza w przypadku ekosystemów wodnych i podmokłych (np. przy realizacji inwestycji hydrotechnicznych) poprzez prowadzenie konsultacji przyrodniczych oraz poprzez zachowanie zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną;
- uwzględnianie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych.

Działania ograniczające negatywne oddziaływanie powinny być stosowane zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji. Ze względu na zasady wyboru projektów, a w szczególności na skalę możliwych do zaistnienia konfliktów społecznych, największą uwagę należy zwrócić na kwestie ochrony środowiska przyrodniczego i warunków życia ludzi. Wśród zabiegów technicznych, stosowanych podczas realizacji prac znajdują zastosowanie następujące praktyki:

- stosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT [41]), pozwalających na ograniczenie negatywnego oddziaływania w trakcie budowy, w tym technologii: niskoemisyjnych, niskoodpadowych, wodooszczędnych i energooszczędnych, tj.:
  - ograniczających emisję substancji zanieczyszczających do wód (uszczelnianie procesów przy budowie i po jej zakończeniu, zabezpieczenie przed wyciekami z urządzeń oraz przestrzeganie warunków pozwoleń na budowę);
  - ograniczających emisję substancji do powietrza (stosowanie pojazdów i urządzeń niskoemisyjnych) oraz przestrzeganie zaostrzonych warunków pozwoleń na budowę dotyczących odpowiedniego sposobu prowadzenia robót (np. ograniczających pylenie);
- zabezpieczanie terenu budowy przed infiltracją ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń oraz ograniczanie do minimum zużycia kopalin poprzez prowadzenie efektywnej i racjonalnej gospodarki materiałami i odpadami – w celu ochrony powierzchni ziemi, w tym gleb i zasobów naturalnych (kopalin);
- sprawna realizacja prac i ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w środowisko w celu skrócenia czasu i zasięgu możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko;
- racjonalne gospodarowanie materiałami ograniczające ilość powstających odpadów;
- rekultywacja bądź przywrócenie do stanu sprzed realizacji inwestycji terenów zdegradowanych w wyniku realizacji inwestycji;
- ograniczanie do minimum wycinki drzew i krzewów oraz zapewnienie ochrony drzew przed ewentualnym uszkodzeniem podczas prowadzenia prac;
- stworzenie siedlisk zastępczych (tj. budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy) na okres prowadzenia prac;

[41] z ang. Best Available Techniques - najlepsze dostępne techniki

- w przypadku prowadzenia inwestycji przez stanowiska roślin chronionych, jeśli nie można uniknąć takiego wariantu, należy stosować przenoszenie okazów w inne korzystne miejsce pod nadzorem botanicznym.

12. PROPOZYCJA ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH DO ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWANEGO PLANU

Analiza scenariuszy została przeprowadzona jako prezentacja trzech wariantów rozwoju systemu mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej. Przedstawione koncepcje rozwoju mają charakter uproszczony, różnią się między sobą zakresem wdrażanych rozwiązań, które przede wszystkim zależą od możliwości finansowych samorządów wchodzących w skład Aglomeracji.

Pierwszy ze scenariuszy – scenariusz bazowy – zakłada podążanie obecną ścieżką rozwoju wraz z jej negatywnymi konsekwencjami. Scenariusz rewolucyjny z kolei utożsamia całościową korektę obecnej ścieżki rozwoju, która znacząco zmieni obecny model mobilnościowy w regionie. Scenariusz ewolucyjny można określić jako pośredni, usytuowany pomiędzy scenariuszem bazowym i rewolucyjnym, mający potencjał do wdrożenia w okresie operacyjnym. Analiza została przeprowadzona poprzez kontrastowe zestawienie scenariusza bazowego ze scenariuszem rewolucyjnym oraz możliwościami implementacji scenariusza ewolucyjnego.

Scenariusz bazowy

Scenariusz wskazuje na znacznie ograniczone możliwości finansowe gmin tworzących Aglomerację Beskidzką, będące pokłosiem ograniczonego dostępu do funduszy zewnętrznych, a przez to w konsekwencji zmniejszony zostanie zakres działań inwestycyjno-organizacyjnych. W aspekcie transportu zbiorowego, zauważalna będzie coraz gorsza jakościowo oferta przewozowa, będąca następstwem rosnących kosztów utrzymania i brakiem integracji z innymi podsystemami transportowymi. Połączenia komunikacyjne realizowanie będą na podstawie szeregu różnych rozwiązań funkcjonalno-prawnych, co będzie skutkować rozdrobnieniem rynku przewozowego, brakiem jednolitych standardów i integracji różnych środków transportu zbiorowego. Kursy wyjeżdżające poza obszary miejskie będą nieliczne, dostosowywane do wybranych grup pasażerów (głównie młodzieży szkolnej) i realizowane zwłaszcza w godzinach szczytu. Spowoduje to trudności w przemieszczaniu ogółu mieszkańców, a także negatywnie wpłynie na możliwości dostępu do turystyki górskiej, miejsc rekreacji i wypoczynku. Z kolei oparcie transportu aglomeracyjnego na przewozach komercyjnych przyniesie stopniową likwidację mniej rentownych kursów. Połączenia wykonywane przez podmioty prywatne obsługiwane będą przez przestarzały tabor, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tym samym coraz gorszy i niezintegrowany całościowo transport publiczny będzie bodźcem z jednej strony do wykorzystywania przez mieszkańców motoryzacji indywidualnej, a z drugiej – do dalszej rozbudowy dróg.

W scenariuszu bazowym rozwój nowej zabudowy będzie postępował na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową i usługową oraz z dala od przystanków transportu zbiorowego. Coraz większym zainteresowaniem będzie cieszyć się osiedlanie w strefie podmiejskiej w sposób nieuporządkowany. Zabudowa jednorodzinna powstawać będzie w rejonach nieobsługiwanych przez transport zbiorowy, niska gęstość zaludnienia sprawi, że będzie to zadanie nieuzasadnione ekonomicznie (a zjawisko wykluczenia komunikacyjnego przybierze na sile).

Wyżej wymienione uwarunkowania spowodują zwiększenie transportochłonności, której zaspokajanie – wobec nieefektywnego transportu zbiorowego – będzie się odbywać transportem indywidualnym. Nie odbędzie się to bez szkody dla środowiska naturalnego, ponieważ zmniejszy się

ilość terenów niezainwestowanych. Obniży to również walory turystyczne Aglomeracji Beskidzkiej, która z powodu nadmiernego zatłoczenia stanie się mniej atrakcyjna jako miejsce rekreacji.

Paradoksalnie jedynymi działaniami podejmowanymi na rzecz zrównoważonej mobilności potencjalnie mogą być pojedyncze przedsięwzięcia realizowane w ramach inwestycji drogowych (poprawa bezpieczeństwa, poprawa infrastruktury towarzyszącej).

Główne kierunki zmian

- ✓ rozbudowa infrastruktury drogowej;
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na realizowanych inwestycjach drogowych;
- ✓ rozwój nowej zabudowy (ale na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową).

Scenariusz rewolucyjny

Kluczem dla scenariusza rewolucyjnego będzie ścisła współpraca samorządów (różnych szczebli) w zakresie planowania transportowego, przestrzennego i strategicznego, co umożliwi wypracowanie rozwiązań dostosowanych do potrzeb mieszkańców regionu. Dotychczasowe, różnorodne formy organizowania transportu publicznego na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zostają zastąpione spójnym i zintegrowanym systemem transportowym, a rolę organizatora transportu zbiorowego przejmie jeden podmiot.

W scenariuszu rewolucyjnym nastąpi radykalny rozwój spójnej oferty przewozowej w transporcie zbiorowym na terenie całej Aglomeracji Beskidzkiej. Kręgosłupem transportu zbiorowego stanie się sprawna kolej aglomeracyjna (w wyniku działań inwestycyjnych na liniach 97, 117, 139 i 190 oraz rozszerzona o brakujący odcinek przebiegający przez Brennę i Szczyrk), w całości uzupełniona i zintegrowana z gęstą siecią komunikacji autobusowej. Integracja dokona się nie tylko w zakresie przestrzennym (w gminach powstaną zhierarchizowane węzły przesiadkowe), ale również taryfowo-biletowym (wspólny bilet). Kompleksowa sieć transportu publicznego, charakteryzująca się wysokimi parametrami przewozowymi (rozumianymi jako odpowiedni rozkład jazdy, częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, wspólna taryfa) będzie w stanie z powodzeniem konkurować z motoryzacją indywidualną. Komunikacja publiczna sprosta wymaganiom ogółu użytkowników, tj. mieszkańcom obszaru (w zakresie codziennych dojazdów do pracy, szkoły itp.), turystom (w zakresie dostępności do miejsc turystyki i rekreacji), a także mieszkańcom gmin ościennych, dla których Aglomeracja Beskidzka stanowi strefę ciążenia (Kęty, Osiek, Andrychów). Komunikacja zbiorowa będzie w całości realizowana pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi. Nastąpi również rozwój nowych form mobilności, włączonych w całokształt systemu transportowego obszaru, np. miejska kolej linowa, alternatywne rozwiązania szynowe (np. potencjalne połączenie Wisły ze Zwardoniem) czy żegluga śródlądowa na jeziorach.

Motorem napędowym dla kształtowania zrównoważonej mobilności stanie się integracja planowania przestrzennego. W miastach powiatowych rozwiną się główne centra przesiadkowe wokół stacji kolejowych, które jednocześnie będą pełnić funkcję węzłów transportu autobusowego, obsługującego pobliskie miejscowości i gminy nieposiadające bezpośredniego dostępu do stacji kolejowych. Centra te będą stanowić również punkty integracyjne dla turystów zewnętrznych.

Podniesieniu ulegnie jakość obsługi turystów. W każdej gminie pełniącej funkcje turystyczne powstaną parkingi buforowe, ograniczające konieczność wjazdu do centrum gmin. Do użytku turystów przystosowane zostaną pojazdy transportu zbiorowego oraz oferta przewozowa.

Przestrzenie publiczne zostaną intensywnie zrewitalizowane, wprowadzając rozwiązania wyłączające ruch kołowy w wielu obszarach dotychczas spełniających funkcję dróg oraz parkingów. Rejony, które będą musiały pełnić rolę komunikacyjne sukcesywnie będą przekształcane w woonerfy, przyjazne dla pieszych z priorytetem dla komunikacji publicznej (np. ul. 1 Maja w Bielsku-Białej). Polityka parkingowa ukierunkowana będzie na zwiększenie rotacji pojazdów oraz eliminowanie parkowania wielogodzinnego. Z kolei dynamiczny rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej spowoduje zwiększenie przemieszczeń niezmotoryzowanych wśród osób docierających do szkoły i pracy oraz rozwój turystyki rowerowej.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej będzie odbywał się w sposób powiązany z dotychczasową strukturą przestrzenną, tzw. nowe osiedla będą powiązane z siecią transportu zbiorowego (zwłaszcza kolejowego), placówkami oświatowymi oraz punktami usługowymi. Wybór lokalizacji będzie powiązany z zasadą *Transit Oriented Development*, oznaczającą, że osiedla powstają w odległości nie większej niż 800 m od stacji lub przystanku kolejowego oraz nie większej niż 500 m od przystanku autobusowego. Polityka przestrzenna będzie promować zwartą zabudowę dzięki czemu więcej istotnych celów podróży znajdzie się w komfortowym zasięgu pieszym, a to urealni koncepcję miast kompaktowych.

Wzajemnie powiązane ze sobą jednostki osadnicze pozwolą na ograniczenie transportochłonności, a realizowanie podstawowych potrzeb życiowych nie będzie wymuszało pokonywania znacznych odległości.

Główne kierunki zmian

- ✓ powstanie kolej aglomeracyjna wraz z połączeniem z Brenną i Szczyrkiem;
- ✓ zbudowana zostanie sieć międzygminnych i międzypowiatowych linii autobusowych o wysokiej dostępności, w całości zintegrowana z systemem kolejowym;
- ✓ w całej Aglomeracji Beskidzkiej powstanie gęsta sieć węzłów przesiadkowych integrujących wiele środków transportu;
- ✓ transport zbiorowy realizowany będzie przez jednego organizatora, dzięki czemu nastąpi całkowita unifikacja oferty (standardu obsługi, rozkładów jazdy, wyposażenia taboru);
- ✓ usługi transportowe realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi;
- ✓ dopełnieniem systemu transportowego będą usługi transportu na żądanie (tele-busy, taksówki);
- ✓ powstanie kompleksowa sieć pieszo-rowerowa (spójna, ciągła, bezpieczna); system dróg rowerowych umożliwi przemieszczenia w głównych motywacjach, tj. do zakładów pracy, szkół, urzędów i instytucji;
- ✓ priorytetowo traktowane będą podróże niezmotoryzowane i realizowane środkami transportu zbiorowego;
- ✓ zagospodarowanie przestrzenne w całości będzie zorientowane na transport, dzięki czemu wyeliminowane zostaną np. niepotrzebne podróże.

Scenariusz ewolucyjny

Aglomeracja Beskidzka jest trapiona przez nierozwiązane problemy z zakresu mobilności, które w oczywisty sposób mogą obniżać jakość życia. Jednocześnie należy zauważyć, że subregion

południowy województwa śląskiego dysponuje dużym potencjałem do poprawy sytuacji w tym zakresie. Obecna ścieżka rozwoju wymaga ewidentnej korekty, która umożliwi utrzymanie oraz uwypuklenie obecnych walorów regionalnych, związanych zwłaszcza z turystyką górską. Kluczowe będzie wypracowanie wspólnego oraz wzajemnie akceptowalnego modelu współpracy instytucjonalnego pomiędzy szeroko rozumianym zbiorem podmiotów powiązanych z zarządzaniem mobilnością.

W scenariuszu ewolucyjnym nastąpi zauważalna poprawa oferty transportu zbiorowego. Rzeczą najistotniejszą będzie wykształcenie podstawowego szkieletu kolei aglomeracyjnej, co dokona się po zakończeniu prac inwestycyjnych na liniach kolejowych nr 97, 117, 139, 190. W znacznej mierze nastąpi też poprawa sposobu organizowania komunikacji autobusowej (w formie porozumień międzygminnych lub gminno-powiatowych), a usługi przewozowe będą częściowo wykonywane pojazdami przyjaznymi dla środowiska.

Na atrakcyjność transportu zbiorowego duży wpływ mieć będzie integracja przewozów. W gminach powstawać będą węzły przesiadkowe w sąsiedztwie stacji/przystanku kolejowego lub głównego przystanku autobusowego (w zależności od uwarunkowań terenowych i zapotrzebowania). Centra przesiadkowe zostaną przystosowane do obsługi wielu środków transportowych (kolei, autobusów miejskich i regionalnych, rowerów, samochodów) w zależności od uwarunkowań lokalnych, co zwiększy dostępność mieszkańców do komunikacji publicznej.

W całej Aglomeracji Beskidzkiej rozwijać się będzie sieć infrastruktury pieszej i rowerowej. Ciągi te będą charakteryzowały się łatwą dostępnością, ciągłością, spójnością oraz będą zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Poprawa bezpieczeństwa ruchu będzie odbywać się poprzez częściowe ograniczanie/uspokojenie ruchu. Działania te będą prowadzone głównie w centrach miast w taki sposób, by minimalizować opory społeczne.

Zmiany następować również będą w zagospodarowaniu przestrzennym. Nowa zabudowa powstawać będzie w miarę możliwości w sąsiedztwie węzłów transportu zbiorowego. Przestrzenie publiczne w całym obszarze zostaną przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Działania podjęte w scenariuszu ewolucyjnym ukierunkowane będą na zmianę świadomości mieszkańców w zakresie racjonalnych sposobów podróżowania. Przyczynią się do popularyzacji niesamochodowych form przemieszczania oraz wzrostu ich udziału w podziale zadań przewozowych. Przemieszczanie pieszo, rowerem oraz środkami komunikacji publicznej stanie się konkurencyjne (czasowo i kosztowo) wobec indywidualnych przejazdów samochodowych. Działania uwzględnione w scenariuszu ewolucyjnym zostały nakreślone w ramach niniejszego dokumentu SUMP.

Główne kierunki zmian

- ✓ powstanie kolej aglomeracyjna zintegrowana z komunikacją autobusową;
- ✓ nastąpi poprawa sposobu organizowania i świadczenia usług w komunikacji autobusowej;
- ✓ w każdej gminie Aglomeracji Beskidzkiej powstanie przynajmniej jeden węzeł przesiadkowy;
- ✓ usługi transportowe częściowo realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi;
- ✓ pilotażowo uruchamiane będą nowe usługi transportowe (np. transport na żądanie);
- ✓ rozwijane będą ciągi piesze i rowerowe;
- ✓ nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ✓ podejmowane będą działania na rzecz uspokojenia ruchu (głównie w centach miast);
- ✓ stopniowo wdrażane będą zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, dotyczące lokowania nowej zabudowy.

Rozwiązania alternatywne

Działania wynikające z realizacji celów, przyjętego do realizacji, scenariusza ewolucyjnego zostały opisane w rozdziale 10 – Analiza i ocena wpływu ustaleń projektu Planu na poszczególne komponenty środowiska, niniejszego dokumentu, gdzie dokonano oceny skutków, związanych z ich realizacją, na komponenty środowiska z uwzględnieniem charakteru oddziaływań, ich siły, odwracalności oraz zaproponowano działania minimalizujące ewentualne negatywne oddziaływania. Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 3b ustawy ooś, Prognoza powinna przedstawiać dodatkowo rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru. Zgodnie z art. 52 ust. 1 ww. ustawy informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 2, powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem.

Przedsięwzięcia proponowane do realizacji w ramach Planu (scenariusza ewolucyjnego), ze względu na swoje przeznaczenie i cele oraz wywierane skutki, będą miały zdecydowanie pozytywny wpływ na środowisko oraz zrównoważony rozwój. Rozwiązania alternatywne dla inwestycji poprawiających walory środowiskowe nie mają uzasadnienia zarówno z formalnego jak i ekologicznego punktu widzenia. Ponadto zarówno projekt Planu, jak i prognoza mają charakter strategiczny. Działania określone w projekcie Planu nie mają wskazanych lokalizacji, dokładnego zasięgu, a także technologii, w jakich zostaną zrealizowane. W związku z tym, nie istnieją możliwości precyzyjnego określenia rozwiązań alternatywnych dla poszczególnych działań, ponieważ skutki środowiskowe podejmowanych inwestycji w dużej mierze będą zależne od lokalnej chłonności środowiska lub od występowania w rejonie realizacji przedsięwzięcia tzw. obszarów wrażliwych. Istotne będzie zatem dokładne rozpoznanie tych warunków na etapie przygotowania poszczególnych projektów sieci dystrybucyjnych i inne.

Należy zauważyć, iż ww. inwestycje potencjalnie negatywnie oddziałujące na środowisko z uwagi na swój charakter podlegać będą procedurze oddziaływania na środowisko, w której szczegółowo analizowane będzie oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska. Wydanie odpowiednich pozwoleń i decyzji będzie wiązało się także ze wskazaniem działań minimalizujących lub kompensujących dla konkretnych projektów.

W przypadku aktualizacji Planu i wystąpienia działań mogących negatywnie oddziaływać na środowisko proponuje się zastosować rozwiązania alternatywne. Warianty alternatywne należy rozważyć w taki sposób, aby wybrać ten, który w najmniejszym stopniu będzie negatywnie oddziaływać na środowisko. Jako warianty alternatywne przedsięwzięcia można rozważać:

- warianty lokalizacji – dobrze przemyślany wybór lokalizacji inwestycji, uwzględniający lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i uciążliwości dotykające mieszkańców (hałas, spaliny);
- warianty konstrukcyjne i technologiczne;
- na etapie projektowania należy uwzględniać potrzeby oraz skutki środowiskowe (w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji);

- podczas realizacji przedsięwzięć wprowadzanie odpowiednich zabezpieczeń dotyczących stosowanego sprzętu i placu budowy, w szczególności dotyczy to lokalizacji w obszarach chronionych oraz osiedlach mieszkalnych;
- stosowanie możliwie najkorzystniejszych dla środowiska technologii, materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych;
- warianty organizacyjne;
- skrócenie do minimum najbardziej uciążliwych prac;
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, hibernacji;
- wariantu niezrealizowania inwestycji, tzw. „opcja zerowa".

Ustawa ooś wprowadziła obowiązek przeanalizowania wariantu, w którym zakładamy brak wprowadzania jakichkolwiek zmian (zaniechanie realizacji inwestycji, czy brak realizacji założeń ocenianego dokumentu) tzw. opcja zerowa. Wariant niezrealizowania inwestycji nie oznacza, że nic się nie zmieni, ponieważ brak realizacji inwestycji może także powodować negatywne konsekwencje środowiskowe.

Precyzyjne rozwiązania alternatywne powinny być wskazane na etapie procedury oddziaływania na środowisko poszczególnych projektów. W projekcie Planu nie ma informacji technicznych, które pozwoliłby na przeprowadzenie skutecznej analizy wariantów alternatywnych w odniesieniu do planowanych przedsięwzięć. Ze względu na duży poziom ogólności projektowanego Planu, szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą wprowadzane na etapie realizacji poszczególnych inwestycji wynikających z dokumentu.

13. PRZEWIDYWANE METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PLANU

Po przyjęciu Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ przez Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka (zrzeszającego wszystkie organy wykonawcze JST subregionu południowego województwa śląskiego) oraz przez wszystkich Członków Stowarzyszenia poprzez przedłożenie radzie gminy/powiatu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ rozpocznie się proces jego wdrożenia i monitorowania przy współpracy Koordynatora procesu planowania prac nad SUMP, grupy roboczej ds. transportu i zrównoważonej mobilności oraz wszystkich zaangażowanych podmiotów (41 jednostek samorządu terytorialnego subregionu południowego województwa śląskiego, które będą odpowiedzialne za realizację tych działań na terenie gmin, poprzez swoje wydziały i jednostki organizacyjne właściwe do spraw merytorycznych). Cały proces koordynowany będzie przez Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka. Będzie to szereg czynności, niezbędnych dla skutecznego wdrażania dokumentu.

W ramach monitoringu wykorzystane zostaną narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu,
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS,
- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań,
- budżety JST, plany transportowe, wieloletnie programy inwestycyjne i rozwojowe, procedury, polityki, samorządowe dokumenty strategiczne, etc.
- dane pochodzące z modelu ruchu Aglomeracji Beskidzkiej.

Wyniki monitorowania będą opracowywane w formie **Raportu Pośredniego** do końca 2026 r. oraz **Raportu Końcowego** opracowanego do końca 2028 r.

W ramach Raportu Pośredniego dojdzie do przeglądu realizacji wskaźników wskazanych w rozdziale 7.2 oraz projektów wymienionych w Załączniku A do Planu, natomiast w Raporcie Końcowym analizie poddane zostaną wyniki diagnozy, zweryfikowane zostaną przyjęte cele, pakiety działań i rekomendacje oraz ewaluacja realizacji wskaźników i projektów z Załącznika A.

Następnie Plan mobilności zostanie zaktualizowany w oparciu o wnioski i wytyczne z Raportu Końcowego. Proces ten rozpocznie się w roku 2028, a zakończy do roku 2030. W nowym dokumencie zweryfikowane zostaną wykonane działania oraz ocena poziomu osiągnięcia celów horyzontalnych (wizji) SUMP, przyjętego w obecnej edycji. Jednocześnie zgodnie z metodyką cel horyzontalny ulegnie przesunięciu na rok 2045.

Do końca pierwszego kwartału, począwszy od 2024 r. aż do roku 2031, zebrane zostaną informacje od wszystkich Członków Stowarzyszenia (41 JST) na temat postępów w realizacji projektów wymienionych w Załączniku A do Planu oraz wszelkie inne informacje, konieczne do wdrożenia, monitorowania oraz aktualizacji SUMP.

Najważniejszym elementem systemu monitorowania wdrażania planu są odpowiednio dobrane wskaźniki. Wskazane poniżej wskaźniki odnoszą się do wszystkich strategicznych celów Planu.

Kryterium doboru wskaźników była łatwa dostępność danych, dzięki czemu będzie możliwe przeprowadzanie cyklicznego sprawdzania postępu efektów wdrażania Planu. Wskaźniki podzielono na: Wskaźniki rezultatu (Tabela 13.1) oraz Wskaźniki produktu (Tabela 13.2**Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**).

Tabela 13.1. Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel horyzontalny	Zakładana tendencja Stan na koniec 2030 r.	Zakładana tendencja Stan na koniec 2040 r.
1	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w ujęciu rocznym (na 100 tys. mieszkańców)	Komenda Wojewódzka Policji	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo	↘	↘
2	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Baza danych z rejestru PESEL	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństw	↗	↗
3	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze SUMP (na 100 tys. mieszkańców)	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	↘	↘
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze SUMP (na 100 tys. mieszkańców)	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	↘	↘

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Tabela 13.2. Wskaźniki produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Zakładana tendencja Stan na koniec 2030 r.
1	Długość dróg dla rowerów	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	110,3 km	↗
2	Liczba zintegrowanych centrów przesiadkowych	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 szt.	↗

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Zakładana tendencja Stan na koniec 2030 r.
3	Długości nowopowstałych linii publicznego transportu zbiorowego	Samorządy gminne	Uporządkowanie sposobu zabudowy	0 szt.	↗
4	Liczba gmin objęta integracją transportu zbiorowego	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 szt.	↗
5	Liczba parkingów Park&Ride	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	11 szt.	↗
6	Liczba parkingów buforowych	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	0 szt.	↗
8	Liczba zorganizowanych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w aglomeracji	Samorządy gminne	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	0 szt.	↗

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

14. INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO PROJEKTU PLANU

Międzynarodowe ramy prawne dla procedury ocen oddziaływania na środowisko w przypadku, gdy działalność realizowana w jednym kraju (stronie pochodzenia) zasięgiem oddziaływania obejmuje terytorium innego kraju (strony narażonej), mogąc powodować znaczące negatywne skutki dla środowiska stwarza Konwencja z Espoo z dnia 25 lutego 1991 roku. Wykonanie transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko konieczne jest zawsze wtedy, gdy planowane projekty mogą znacząco oddziaływać na środowisko i ludzi sąsiadujących krajów.

Ustalenia zawarte w projekcie Planu, będą realizowane na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Przewidziane w ramach dokumentu działania będą mieć przede wszystkim pozytywny wpływ na jakość środowiska. Zasięg oddziaływania działań inwestycyjnych zawartych w projekcie Planu, będzie ograniczony do terenu Aglomeracji Beskidzkiej i nie będzie oddziaływać na kraje sąsiadujące. Wobec powyższych wniosków, nie stwierdzono konieczności poddania projektu Planu procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

15. STRESZCZENIE PROGNOZY W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

CEL DOKUMENTU

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ ma na celu dokonanie oceny skutków realizacji ustaleń tego dokumentu w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, wskazanie potencjalnie uciążliwych lub korzystnych oddziaływań na środowisko oraz rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ (jeśli zostaną zidentyfikowane), a także przedstawienie ewentualnych wariantów alternatywnych.

PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA

Obowiązek opracowania prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej wynika z poniższych aktów prawnych:

- Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko;
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwana dalej „ustawą OOŚ").

MATERIAŁY WYJŚCIOWE, METODY ANALIZY REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTU PLANU

Materiały, które zostały wykorzystane do przeprowadzenia oceny strategicznej i sporządzenia niniejszej prognozy to przede wszystkim dane dotyczące stanu środowiska, tj. opublikowane dane monitoringowe w ramach PMŚ oraz innych programów monitoringowych, dane GUS oraz pochodzące z instytucji dane dotyczące obszarów chronionych (prezentowane przez RDOŚ w Katowicach oraz GDOŚ).

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM – INFORMACJE OGÓLNE

Aglomeracja Beskidzka znajduje się w południowej części Polski, obejmuje swoim zasięgiem południową część województwa śląskiego i w całości pokrywa się z terenem powiatów Bielskiego, Cieszyńskiego, Żywieckiego oraz miasta na prawach powiatu Bielsko-Biała.

W ramach regionalnych obszarów strategicznych województwa śląskiego analizowany obszar to Subregion Południowy, którego centrum stanowi Aglomeracja Bielska. Wskazany Subregion działa instytucjonalnie w oparciu o funkcjonujące stowarzyszenie: Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Aglomeracja Beskidzka z siedzibą w Bielsku-Białej. W niniejszym dokumencie wskazanie realizacji danego działania na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, odpowiada wdrożeniu tego we wszystkich gminach objętych Planem.

Pod względem geograficznym Aglomeracja Beskidzka leży w rejonie łańcucha górskiego Karpat, co czyni ją niezwykle atrakcyjną pod względem turystyczno-krajobrazowym. Wskazane tereny cechują się nie tylko wysokimi walorami krajobrazowymi, ale także przyrodniczymi, a w efekcie stanowią doskonałe miejsce do rekreacji i wypoczynku. Aglomeracja otwiera także region na współpracę transgraniczną z Czechami i Słowacją.

W analizowanym obszarze tereny zielone i lasy stanowią duży walor turystyczny ze względu na występujący obszar górski w dużej liczbie gmin, w których występują pasma górskie: Beskidu Śląskiego, Żywieckiego oraz Małego. Istotne są również znajdujące się analizowanym obszarze zabytki, architektura oraz atrakcje turystyczne (np. budowane Centrum Bajki i Animacji). W północnej części Aglomeracji Beskidzkiej występują liczne stawy. Opisany krajobraz wpływa na generowanie dużego ruch turystycznego, który wymaga zapewnienia odpowiedniej oferty transportu publicznego w celu eliminacji ruchu samochodowego.

Miasto Bielsko-Biała jest rdzeniem Aglomeracji Beskidzkiej wraz z miastem Czechowice-Dziedzice tworzą miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego Aglomeracji Bielskiej (będącej centrum subregionu południowego województwa śląskiego), w której skład wchodzi obszar funkcjonalny złożony z gmin: Bestwina, Buczkowice, Jaworze, Jasienica, Kozy, Łodygowice, Wilamowice oraz Wilkowice. Wskazany obszar posiada silnie rozwinięty sektor gospodarczy (w tym samochodowy) oraz jest ważnym ośrodkiem naukowym. Charakteryzuje się aktywnością mieszkańców oraz rozwojem usług z sektora kultury i turystyki.

Kolejną kategorią są miejskie obszary funkcjonalne zdefiniowane jako lokalne ośrodki rozwoju, w ramach których należy uwzględnić gminę Cieszyn oraz Żywiec. Wskazane miasta skupiają procesy rozwojowe na poziomie lokalnym. Pełnią rolę centrów rozwoju aktywizujących obszary wiejskie położone w ich otoczeniu.

Gminom posiadającym udział procentowy liczby miejsc noclegowych w stosunku do liczby mieszkańców większy niż 1% lub zalesienie większe niż 40% przypisano turystyczną funkcję obszaru: Brenna, Czernichów, Gilowice, Istebna, Jaworze, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łodygowice, Milówka, Porąbka, Rajcza, Szczyrk, Ślemień, Świnna, Ujsoły, Ustroń, Węgierska Górka, Wilkowice oraz Wisła.

Obszar funkcjonalny lokalnych ośrodków rozwoju stanowią gminy: Łękawica, Radziechowy-Wieprz, Goleszów, Dębowiec, Hażlach, Zebrzydowice, Skoczów, Strumień i Chybie oraz gminy, którym nadaną funkcję turystyczną i zlokalizowane są w otoczeniu lokalnych ośrodków rozwoju.

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zajmuje 2 354 km^2, z czego największą powierzchnię zajmują gminy Jeleśnia (7,2% łącznej powierzchni), gmina Rajcza (5,6%) oraz gmina miejska Bielsko-Biała (5,3%). Najmniejszą powierzchnię zajmują natomiast gminy: Buczkowice (0,8%), Jaworze (0,9%) oraz Kozy (1,1%).

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zamieszkują 662 852 osoby z czego najwięcej ludności przypada na gminy miejskie: Bielsko-Biała (25,4%), Czechowice-Dziedzice (6,8%), Cieszyn (5,1%) oraz Żywiec (4,6%).

Aglomeracja Beskidzka charakteryzuje się wysokim potencjałem gospodarczym. O wzroście gospodarczym Aglomeracji Beskidzkiej może świadczyć m.in. zwiększająca się liczba podmiotów gospodarczych (wzrost o 15,71% względem roku 2012), większa moc przyciągania inwestorów zagranicznych na swój teren (wzrost o 33,52% względem 2012 roku). Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych generuje nowe miejsca pracy.

Siatka dróg publicznych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej – pod względem wymagań technicznych i użytkowych – utworzona jest przez drogi następujących klas:

– drogi ekspresowe (S);

- drogi główne ruchu przyspieszonego (GP);
- drogi główne (G);
- drogi zbiorcze (Z);
- drogi lokalne (L);
- drogi dojazdowe (D).

Uwzględniając natomiast funkcje pełnione przez poszczególne odcinki w sieci drogowej, w skład dróg dostępnych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wchodzą:

- drogi krajowe (klasy A, S lub GP – ich zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad);
- drogi wojewódzkie (klasy GP lub G – ich zarządcą jest zarząd województwa);
- drogi powiatowe (klasy GP, G lub Z – ich zarządcami są zarządy powiatów);
- drogi gminne (klasy GP, G, Z, L lub D – ich zarządcami są wójtowie/ burmistrzowie/prezydenci miast).

Przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają dwie europejskie drogowe trasy międzynarodowe:

- E75 - Vardø (Norwegia) – Kreta (Grecja);
- E462 – Brno (Czechy) – Kraków (Polska).

Z kolei połączenia drogowe o znaczeniu krajowym tworzą odpowiednio:

- droga ekspresowa S1 Pyrzowice – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Mysłowice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – granica państwa (Słowacja);
- droga ekspresowa S52 Granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała;
- droga krajowa DK1 Tychy – Pszczyna – Bielsko-Biała;
- droga krajowa DK52 Bielko-Biała – Kęty – Wadowice – Głogoczów;
- droga krajowa DK81 Katowice – Mikołów – Żory – Skoczów.

Uzupełnieniem sieci dróg krajowych jest 12 dróg wojewódzkich oraz liczne drogi powiatowe i gminne. Ich rolą jest przeniesie ruchu lokalnego i umożliwienie dojazdu do wszystkich miejscowości leżących w granicach obszaru funkcjonalnego.

Sieć połączeń kolejowych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej stanowią linie rangi międzynarodowej, państwowej i lokalnej. Szczególne znaczenie mają linie ważne dla międzynarodowych tranzytów kolejowych, tj. linie objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC. W analizowanym obszarze w skład głównych międzynarodowych linii kolejowych AGC oraz ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego AGTC wchodzą linie nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice, 139 Katowice - Zwardoń oraz 150 Most Wisła - Chybie.

Przez teren Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają odcinki ośmiu linii, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych zostały sklasyfikowane wśród linii o znaczeniu państwowym. Liniami, o których mowa są:

- linia kolejowa nr 93 na odcinku Trzebinia – Zebrzydowice – granica państwa;
- linia kolejowa nr 139 na odcinku Katowice – Zwardoń – granica państwa;
- linia kolejowa nr 150 na odcinku Most Wisła – Chybie;
- linia kolejowa nr 157 na odcinku Dębina – Skoczów;
- linia kolejowa nr 190 na odcinku Skoczów – Goleszów;
- linia kolejowa nr 191 na odcinku Goleszów – Wiła Głębce;
- linia kolejowa nr 693 na odcinku Zabrzeg – Bronów R4;
- linia kolejowa nr 694 na odcinku Bronów – Bieniowiec.

Siatkę połączeń autobusowych o zasięgu lokalnym na terenie Aglomeracji można uznać za gęstą. Tworzą ją połączenia powiatowo-gminne i gminne. Usługi w zakresie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu bielskiego i gmin Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kęty, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice prowadzone są poprzez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (BZPG), operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Schemat połączeń komunikacyjnych organizowanych przez BZPG tworzy 47 linii komunikacyjnych, oznaczonych liczbowo: 101-103, 105-114, 116-129, 136, 140-147, 149-153, 156, 157, 161, 190-192.

Z kolei komunikację miejską organizują cztery gminy:

- Bielsko-Biała – siatkę połączeń tworzą 42 linie komunikacyjne (operatorem transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.), w tym:
  - 37 linii komunikacyjnych dziennych (oznaczonych liczbowo i literowo: 1-4, 6-13, 13w, 15-20, 22-29, 31-35, 35L, 35S, 50, 56-57);
  - 1 linia komunikacyjna dzienna szkolna (oznaczona literowo: D);
  - 2 linie komunikacyjne nocne (oznaczone liczbowo i literowo: N1, N2);
  - 2 linie komunikacyjne pracownicze (oznaczone liczbowo i literowo: P1, P2).
- Czechowice-Dziedzice – siatkę połączeń tworzy 11 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo i literowo: 1, 1s, 2-6, VII, 8, 9, X). Operatorem transportu zbiorowego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o.o.
- Cieszyn – siatkę połączeń tworzy 9 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo: 5, 10, 21, 22, 30, 32, 40, 41, 50). Operatorem transportu zbiorowego jest Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o.
- Żywiec – siatkę połączeń tworzy 18 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo: 1-18). Operatorem transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.

Obecnie w graniach Aglomeracji węzły przesiadkowe funkcjonują w pięciu lokalizacjach:

- Bielsko-Biała;
- Czechowice-Dziedzice;

- Cieszyn;
- Żywiec;
- Wisła.

Ponadto centrum przesiadkowe wybudowane zostało w Szczyrku, lecz jeszcze nie zostało oddane do użytku. Dwa obiekty pełniące funkcje przesiadkowe planowane są w Wilkowicach (przy dworcu oraz pętla autobusowa przy ul. Wyzwolenia).

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej nie występuje transport wodny śródlądowy. Na Jeziorze Żywieckim są jedynie organizowane rejsy widokowe od wiosny do jesieni. Rejsy rozpoczynają się w przystani na zaporze w miejscowości Tresna. Do punktu można dostać się transportem publicznym MZK Żywiec linią 16 oraz 17. Dodatkowo na zbiornikach wodnych realizowane są cele rekreacyjne mieszkańców oraz turystów.

Na obszarze miasta Bielsko-Biała zlokalizowane jest lotnisko sportowe, którego zarządzającym jest Aeroklub Bielsko-Bialski. Na lotnisku organizowane są loty turystyczne z użyciem szybowców oraz motoszybowców. Realizowane są również szkolenia z zakresu samolotów, szybowców oraz spadochronów.

Inne lotnisko sportowe na analizowanym obszarze zlokalizowane jest w gminie Czernichów. Na lotnisku funkcjonuje Górska Szkoła Szybowcowa „Żar".

Na terenie gminy Bestwina zlokalizowane jest Lotnisko Kaniów, służące do celów szkoleniowych, turystycznych oraz ratownictwa. Właścicielem lotniska jest Bielski Park Techniki Lotniczej Sp. z o.o., a zarządcą Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o.

Długość dróg dla rowerów na terenie Aglomeracji Beskidzkiej w 2019 r. wyniosła zaledwie 110,3 kilometra. Należy jednak zaznaczyć, że drogi dla rowerów nie występują we wszystkich gminach. Ich brak jest zauważalny w 22 gminach. Najdłuższą siecią dróg dla rowerów dysponuje Bielsko-Biała (35 km). Spośród gmin Aglomeracji Beskidzkiej, Jaworze ma najwięcej ścieżek rowerowych w przeliczeniu na 100 km^2 powierzchni – 48,75 oraz w przeliczeniu na 10 tysięcy ludności 14,07.

CELE USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU

Podstawą sformułowania celów i priorytetów określonych w projekcie Planu, była analiza potrzeb wszystkich gmin oraz celów zawartych w dokumentach strategicznych, ustanowionych na poziomie międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i regionalnym. Można zatem jednoznacznie stwierdzić, że oceniany dokument jest spójny i obejmuje działania wspierające cele i założenia zawarte w dokumentach strategicznych ustanowionych na ww. szczeblach.

ANALIZA I OCENA ISTNIEJĄCEGO STANU ŚRODOWISKA

W oparciu o dostępne materiały zidentyfikowano główne problemy i zagrożenia środowiska w obszarze objętym Planem, jak również określono jego aktualny stan. Analizą stanu środowiska objęto wszystkie jego elementy, a w szczególności: klimat i jakość powietrza, klimat akustyczny, pola elektromagnetyczne, zasoby wodne, zasoby geologiczne, gleby, odpady, gospodarkę wodno-ściekową, zasoby przyrodnicze oraz poważne awarie.

PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 kwietnia 2004 r. O OCHRONIE PRZYRODY

Na podstawie analizy stanu środowiska, na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zidentyfikowano problemy związane przede wszystkim z jakością powietrza (przekroczenia stężeń benzo(a)pirenu, PM2,5, PM10), zasobami wodnymi (niska jakość wód powierzchniowych), ochroną przyrody, gospodarką odpadami, hałasem.

Zidentyfikowane problemy w szczególności dotyczą obszarów zurbanizowanych oraz największych węzłów komunikacyjnych, dlatego zaplanowane działania w istotny sposób mogą wpłynąć na poprawę warunków środowiskowych głównie na tych obszarach.

WPŁYW NA ŚRODOWISKO W PRZYPADKU ODSTĄPIENIA OD REALIZACJI PLANU

Biorąc pod uwagę efekty projektów, które przewiduje realizacja, w przypadku rezygnacji z jego wdrożenia nie będzie możliwe osiągnięcie następujących założeń:

- usprawnienie powiązań układu regionalnego z siecią transportową Aglomeracji Beskidzkiej;
- poprawa dostępności ośrodków miejskich oraz ośrodków przemysłowych stanowiących miejsca pracy mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej w ich codziennych dojazdach;
- poprawa poziomu bezpieczeństwa na drogach;
- poprawa bezpieczeństwa i stanu infrastruktury w Aglomeracji Beskidzkiej;
- zwiększenie efektywności transportu osób i ładunków w Aglomeracji Beskidzkiej;
- zwiększenie przepustowości dróg;
- integracja różnych środków transportu i stworzenie zintegrowanego systemu transportowego (multimodalnego).

Brak realizacji zapisów zawartych w projekcie Planu będzie zatem, poza negatywnymi czynnikami gospodarczymi i społecznymi, negatywnie oddziaływać na stan środowiska regionu oraz zdrowia jego mieszkańców. W szczególności dotyczyć to będzie pogorszenia jakości powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego. Najbardziej widoczne negatywne oddziaływania dotyczyć będą obszarów zurbanizowanych, w głównej mierze miasta Bielsko-Białej, Cieszyna i Żywca.

PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO WRAZ Z PROPOZYCJAMI ICH ZAPOBIEGANIA, OGRANICZANIA LUB KOMPENSACJI PRZYRODNICZEJ

W projekcie Planu nie zostały zidentyfikowane przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Ze względu na skalę oraz charakter realizowanych zadań nie prognozuje się, aby powodowały one znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko.

W ramach realizacji zadań zawartych w projekcie Planu, będą uwzględniane środki minimalizujące, które należy rozumieć jako zbiór działań, który przyczyni się do zapobiegnięcia lub ograniczenia negatywnych oddziaływań, które mogą być wynikiem realizacji założeń Planu. Natomiast kompensacja przyrodnicza jest to zespół działań prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej. Działania kompensacyjne obejmują roboty budowlane, roboty ziemne, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupisk roślinności i siedlisk.

ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWAŃ PROJEKTU PLANU NA POSZCZEGÓLNE KOMPONENTY ŚRODOWISKA

W ramach analiz oceniono szczegółowo możliwe oddziaływania wszystkich obszarów wsparcia przewidzianych w projekcie Planu na poszczególne elementy środowiska, w tym na: ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne. Przy ocenie wykorzystano wypracowane kryteria oceny oddziaływania uwzględniające stan i największe problemy środowiska. Szczegółowe analizy zostały wykonane dla każdego rodzaju projektu, który może być realizowany w ramach Planu.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i krajobraz działań przewidzianych w projekcie Planu oceniano, posługując się następującymi kryteriami:

- bezpośredniości oddziaływania (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, prawdopodobne);
- okresu oddziaływania (długoterminowe, średnioterminowe, krótkoterminowe);
- częstotliwości oddziaływanie (stałe, chwilowe);
- zasięgu oddziaływania (miejscowe, lokalne, ponadlokalne, regionalne, ponad-regionalne);
- intensywności przekształceń (nieistotne, nieznaczne, zauważalne, duże, zupełne);
- trwałości przekształceń (nieodwracalne, częściowo odwracalne, odwracalne, możliwe do rewaloryzacji).

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z metodyką Prognozy, na obszarze objętym opracowaniem oceniono szczegółowo możliwe oddziaływania wszystkich obszarów przewidzianych do realizacji w ramach Planu na poszczególne elementy środowiska.

Przy ocenie wykorzystano wypracowane kryteria oceny oddziaływania uwzględniające stan i największe problemy środowiska, możliwe negatywne oddziaływania i charakterystykę projektów, które mogą być wsparte przez Plan oraz cele dokumentów strategicznych międzynarodowych, krajowych i regionalnych.

Realizacja działań w większości będzie miała pozytywny wpływ na środowisko, będą one bezpośrednio wpływać na poprawę jakości środowiska poprzez działania z zakresu wdrażania narzędzi podnoszących efektywność zarządzania środowiskiem, integracji publicznego transportu zbiorowego, modernizacji i zakupu nowoczesnego proekologicznego taboru dla publicznego transportu zbiorowego. Zmniejszenie natężenia ruchu w centrach gmin powinno skutkować obniżeniem emisji pyłów, NOx, a także CO_2 do powietrza.

Wskazano także działania, które będą mogły potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko, które obejmują m.in. projekty w zakresie rozbudowy i budowy dróg, rozbudowy urządzeń i budowli hydrotechnicznych, działania w zakresie rozbudowy i budowy infrastruktury liniowej, w tym budowy ścieżek rowerowych. Nie będą to jednak działania powodujące degradację istniejących ekosystemów.

ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI PROJEKTU PLANU

Patrząc przez pryzmat celów, dla których jest opracowywany i realizowany Plan, należy uznać, że środkami zapobiegającymi prawdopodobnemu negatywnemu oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze i krajobraz są między innymi rozwiązania zaproponowane w projekcie tego dokumentu. Szczególną uwagę podczas realizacji zadań wymienionych w Planie należy zwrócić na zadania inwestycyjne związane z budową nowych obiektów, ścieżek rowerowych, a także zadania organizacyjne.

Możliwe, że realizacja niektórych zadań wymagać będzie dodatkowych badań pod kątem przyrodniczym, a także wykonania działań ograniczających i kompensujących negatywny wpływ. Działania ograniczające negatywne oddziaływanie powinny być stosowane zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

PROPOZYCJE WARIANTÓW ALTERNATYWNYCH

Precyzyjne rozwiązania alternatywne powinny być wskazane na etapie procedury oddziaływania na środowisko poszczególnych projektów (inwestycji/zadań). W projekcie Planu nie ma informacji technicznych, które pozwoliłby na przeprowadzenie skutecznej analizy wariantów alternatywnych w odniesieniu do planowanych przedsięwzięć. Ze względu na duży poziom ogólności projektowanego Planu, szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą wprowadzane na etapie realizacji inwestycji wynikających z dokumentu.

PRZEWIDYWANE METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PLANU

Realizacja działań przewidzianych w Planie wymaga stałego monitorowania oraz odpowiedniego reagowania w przypadku, gdy pojawiają się rozbieżności pomiędzy zakładanymi rezultatami, a stanem rzeczywistym. Ocena wdrażania założeń Planu opiera się na zestawie określonych wskaźników systematycznie monitorowanych i sprawozdawanych. Powinno to zapewnić stałą kontrolę jakości zarządzania środowiskiem i realizacji inwestycji/działań.

INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO PROJEKTU PLANU

Ustalenia zawarte w projekcie Planu, będą realizowane na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Przewidziane w ramach dokumentu działania będą mieć przede wszystkim pozytywny wpływ na jakość środowiska. Zasięg oddziaływania działań inwestycyjnych zawartych w projekcie Planu, będzie ograniczony do terenu Aglomeracji Beskidzkiej i nie będzie oddziaływać na kraje sąsiadujące. Wobec powyższych wniosków, nie stwierdzono konieczności poddania projektu Planu procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

16. SPIS TABEL

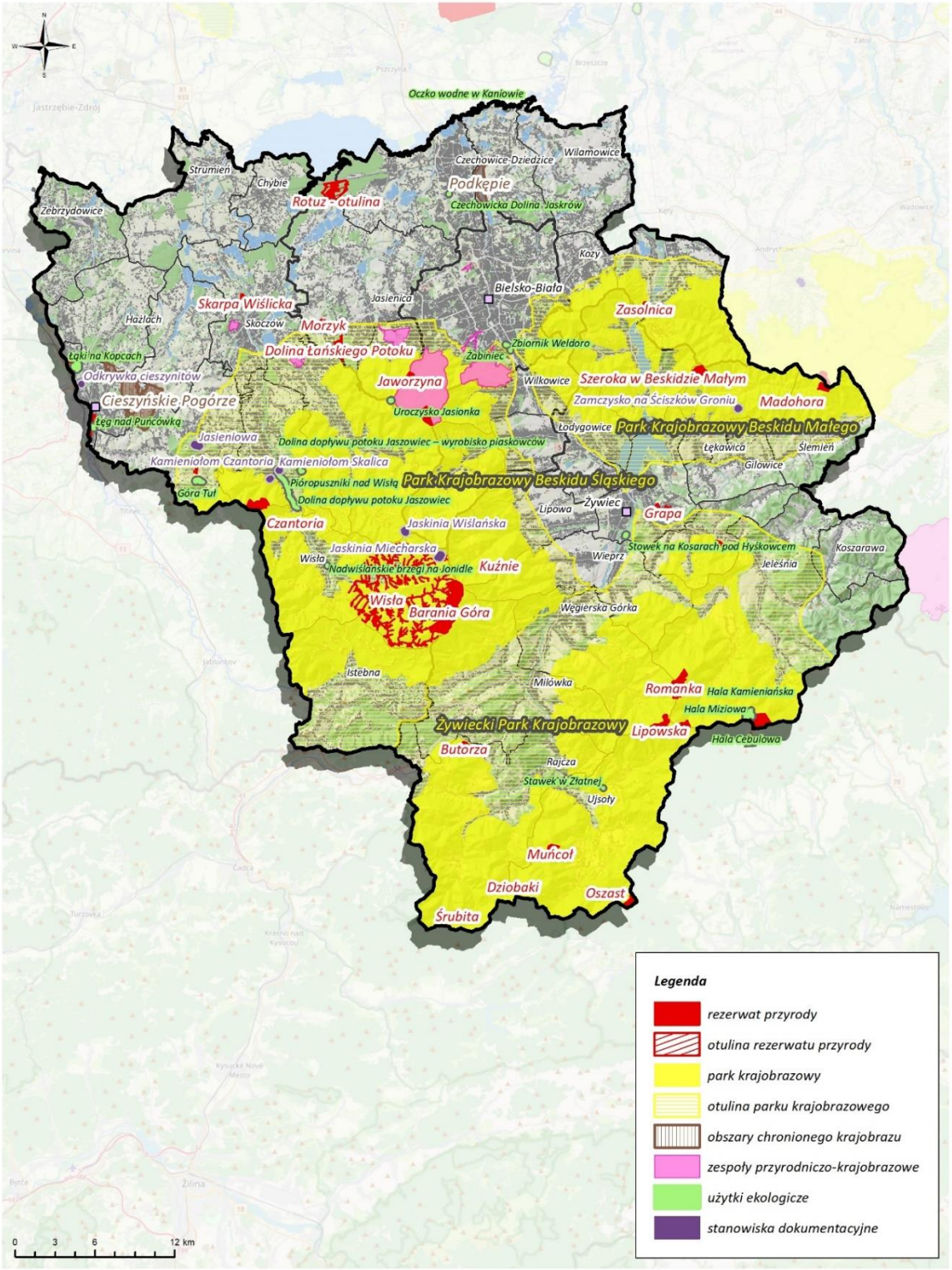
TABELA 3.1 ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY CELAMI OPERACYJNYMI I PAKIETAMI DZIAŁAŃ 12
TABELA 5.1. LICZBA MIESZKAŃCÓW ORAZ POWIERZCHNIA GMIN AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ Z UDZIAŁEM PROCENTOWYM NA DZIEŃ 31.12.2021 R. 36
TABELA 5.2. DROGI KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 51
TABELA 6.1. KLASY STREF AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ DLA WYNIKÓW OCENY, ZE WZGLĘDU NA OCHRONĘ ZDROWIA W 2020 ROKU 77
TABELA 6.2. KLASY STREF AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ DLA WYNIKÓW OCENY, ZE WZGLĘDU NA OCHRONĘ ROŚLIN W 2020 ROKU 77
TABELA 10.1.WYBRANE KRYTERIA OCENY WPŁYWU PLANU NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA 101
TABELA 10.2. SIŁA ORAZ CHARAKTER ODDZIAŁYWAŃ 103
TABELA 10.3. WYKAZ ZASTOSOWANYCH WSKAŹNIKÓW I ICH SKRÓTÓW 104
TABELA 10.4. MATRYCA WPŁYWU PROJEKTÓW PRZEDSTAWIONYCH W PLANIE W RAMACH ZADAŃ AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA 105
TABELA 10.5 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU KOLEJ AGLOMERACYJNA – ETAP I 143
TABELA 10.6 RODZAJ INTEGRACJI W ZHIERARCHIZOWANYCH WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH 148
TABELA 10.7 POŻĄDANE WYPOSAŻENIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH 148
TABELA 10.8 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU WĘZŁY PRZESIADKOWE 149
TABELA 10.9 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU KOMUNIKACJA ROWEROWA 155
TABELA 10.10 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU ROZWIĄZANIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO 158
TABELA 10.11 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU USPOKOJENIE RUCHU 165
TABELA 10.12 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU PARKINGI BUFOROWE 168
TABELA 10.13. ZIDENTYFIKOWANE POTENCJALNE KOLIZJE INWESTYCJI DROGOWYCH Z KORYTARZAMI EKOLOGICZNYMI 181
TABELA 10.14. ZIDENTYFIKOWANE POTENCJALNE KOLIZJE INWESTYCJI DROGOWYCH Z KORYTARZAMI EKOLOGICZNYMI 182
TABELA 10.15. ZIDENTYFIKOWANE POTENCJALNE KOLIZJE DRÓG ROWEROWYCH Z KORYTARZAMI EKOLOGICZNYMI 183
TABELA 13.1. WSKAŹNIKI REZULTATU 200
TABELA 13.2. WSKAŹNIKI PRODUKTU 200

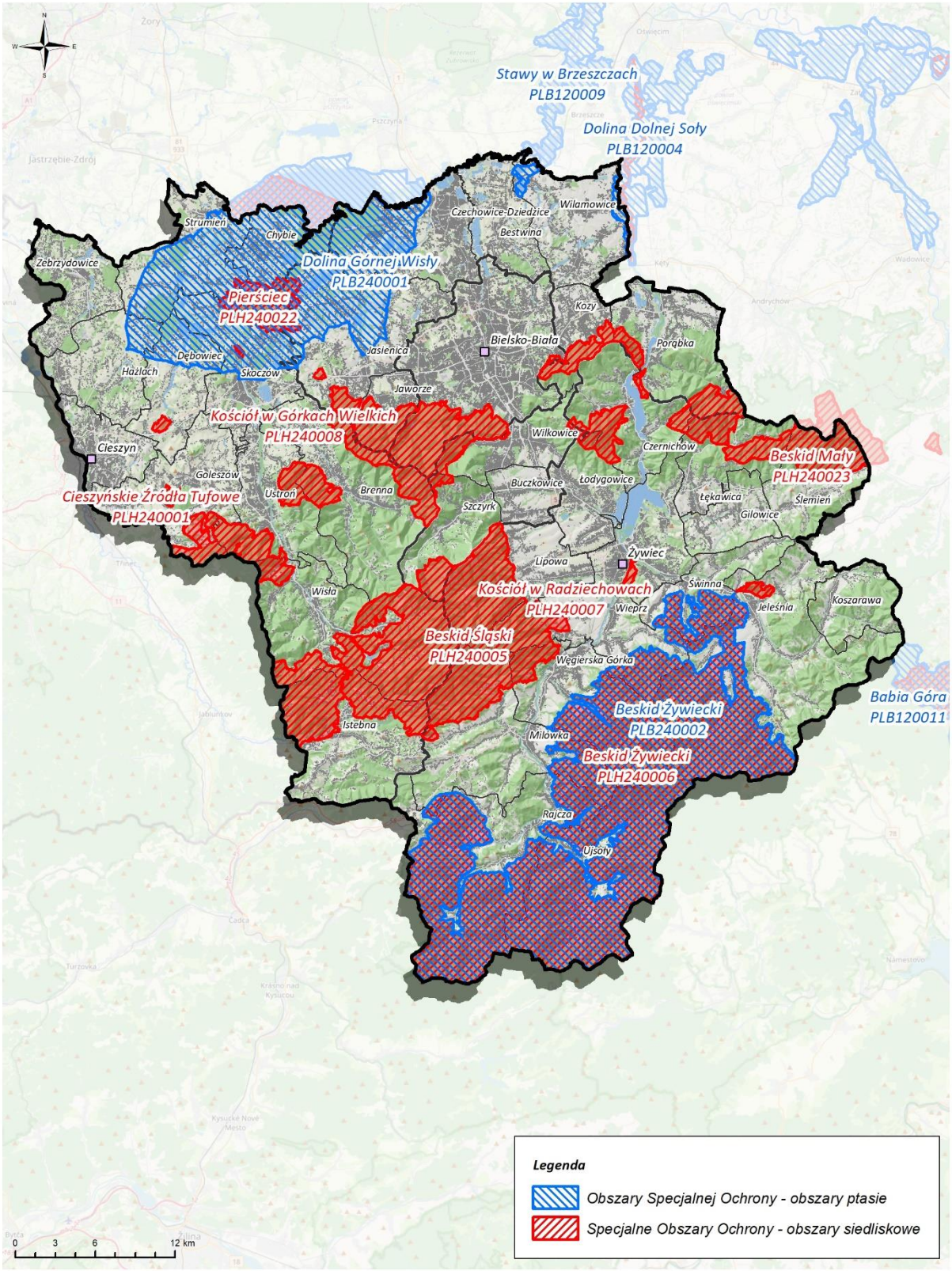
17. SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 5.1 PODZIAŁ FUNKCJONALNY OBSZARU 36
RYSUNEK 5.2 LICZBA MIESZKAŃCÓW AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ Z PODZIAŁEM NA GMINY 39
RYSUNEK 5.3 PORÓWNANIE PROCENTOWE LICZBY MIESZKAŃCÓW W 2021 ROKU Z PROGNOZĄ DEMOGRAFICZNA NA ROK 2030 DLA OBSZARU AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ Z PODZIAŁEM NA GMINY 41
RYSUNEK 5.4 LICZBA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ORAZ WYDANYCH DECYZJI O WARUNKACH ZABUDOWY W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ W LATACH 2017- 2021 NA TLE POWIERZCHNI OBJĘTEJ MPZP 48
RYSUNEK 5.5 ZMIANA LICZBY BUDYNKÓW MIESZKALNYCH W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ W LATACH 2017-2021 49
RYSUNEK 6.1 PROCENTOWY UDZIAŁU OBSZARÓW LASÓW W CAŁKOWITEJ POWIERZCHNI GMIN NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ W ROKU 2021 67
RYSUNEK 6.2 ROZMIESZCZENIE OBSZARÓW CHRONIONYCH NA TERENIE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 68
RYSUNEK 6.3 OBSZARY NATURA 2000 NA TERENIE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 69
RYSUNEK 6.4 UDZIAŁ PROCENTOWY OBSZARÓW OBJĘTYCH PROGRAMEM NATURA 2000 W POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH GMIN AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 70
RYSUNEK 6.5 KORYTARZE EKOLOGICZNE WYSTĘPUJĄCE NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 72
RYSUNEK 6.6 ŚREDNIE ROCZNE STĘŻENIE PYŁU PM 10 NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ W ROKU 2021 78
RYSUNEK 6.7 ŚREDNIE ROCZNE STĘŻENIE PYŁU PM 2.5 NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ W ROKU 2021 79
RYSUNEK 6.8 UDZIAŁ PROCENTOWY LUDNOŚCI POSZCZEGÓLNYCH GMIN KORZYSTAJĄCYCH Z OCZYSZCZALNI ŚCIEKÓW NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 86
RYSUNEK 6.9 ZAGOSPODAROWANIE TERENU NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ. 88
RYSUNEK 10.1 ISTNIEJĄCE I PLANOWANE SZLAKI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ .. 142
RYSUNEK 10.2 POŻĄDANY UKŁAD KOLEI AGLOMERACYJNEJ 142
RYSUNEK 10.3 DOSTĘPNOŚĆ ISTNIEJĄCYCH I PLANOWANYCH STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH PO WPROWADZENIU INWESTYCJI NA LINIACH KOLEJOWYCH 143
RYSUNEK 10.4 PRZYKŁADOWA LOKALIZACJA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH WEDŁUG HIERARCHII 149
RYSUNEK 10.5 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 151
RYSUNEK 10.6 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W BIELSKU-BIAŁEJ 152
RYSUNEK 10.7 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH 152
RYSUNEK 10.8 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W ŻYWCU .. 153
RYSUNEK 10.9 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W CIESZYNIE 153
RYSUNEK 10.10 LINIOWE I PUNKTOWE MIEJSCA NA SIECI DROGOWEJ WYMAGAJĄCE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA 158
RYSUNEK 10.11 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 162
RYSUNEK 10.12 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W BIELSKU-BIAŁEJ 162
RYSUNEK 10.13 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH 163
RYSUNEK 10.14 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W ŻYWCU 163
RYSUNEK 10.15 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W CIESZYNIE 164
RYSUNEK 10.16 REKOMENDOWANA LOKALIZACJA TURYSTYCZNYCH PARKINGÓW BUFOROWYCH 167
RYSUNEK 10.17 PROPOZYCJA PIKTOGRAMÓW INFORMUJĄCYCH O MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERÓW I SPRZĘTU NARCIARSKIEGO W ŚRODKACH TRANSPORTU ZBIOROWEGO 169

18. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

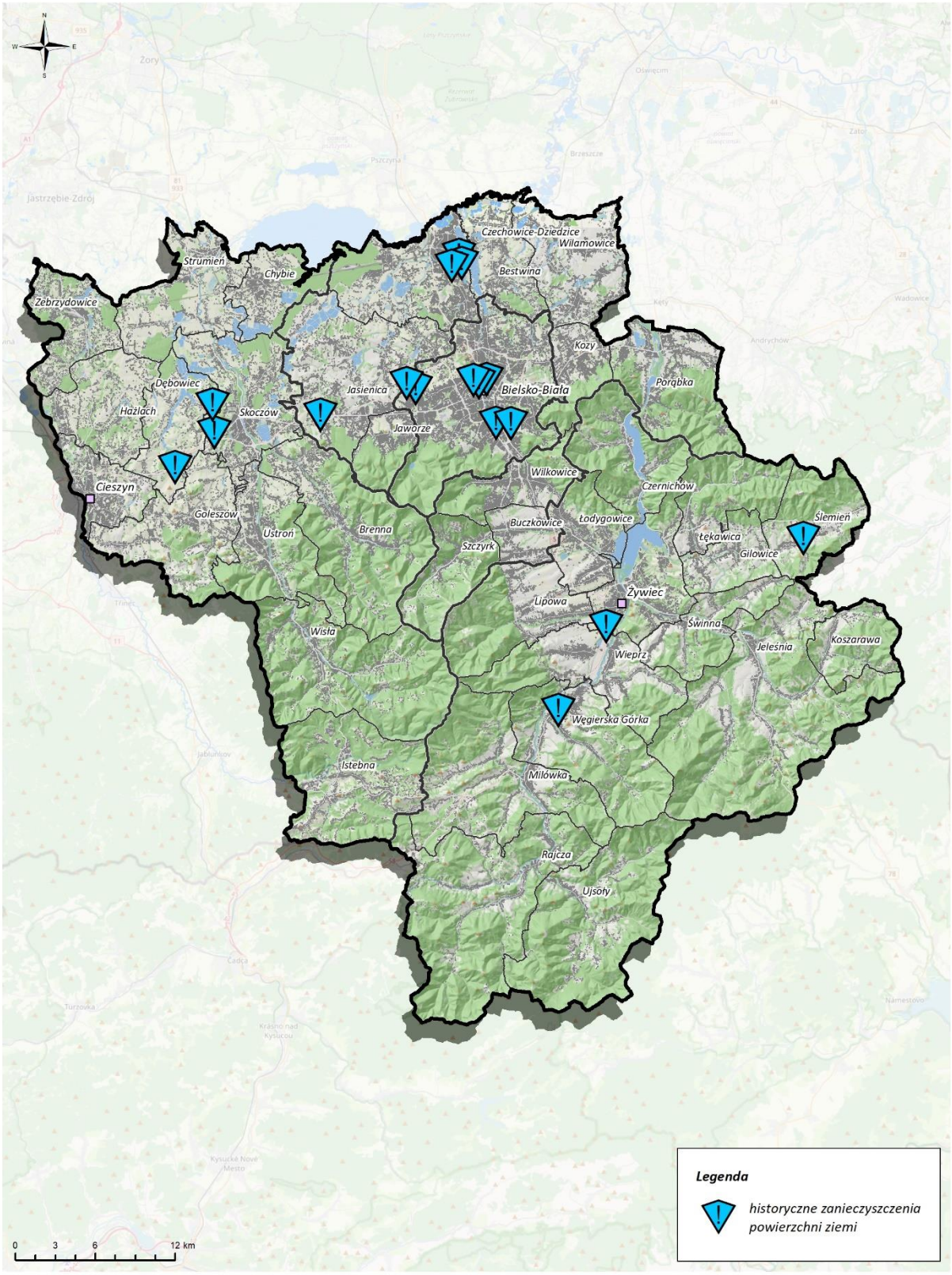
18.1. ZAŁĄCZNIK NR 1. OBSZARY PRAWNIE CHRONIONE O SZCZEGÓLNYCH WALORACH PRZYRODNICZY





Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii

18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2. OBSZARY HISTORYCZNE ZANIECZYSZCZENIA POWIERZCHNI ZIEMI



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych RDOŚ

18.3. ZAŁĄCZNIK NR 3. OŚWIADCZENIE KIEROWNIKA PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

OŚWIADCZENIE AUTORA

Ja niżej podpisana Marta Borgul oświadczam, iż spełniam wymagania wskazane w art. 74a ust. 2 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2022 r. poz. 1029), zarówno w zakresie niezbędnego wykształcenia oraz doświadczenia w opracowywaniu prognoz oddziaływania na środowisko. Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

ATMOTERM S.A.
45-031 Opole, ul. Łangowskiego 4
tel. 77 442 66 66, fax 77 442 66 95
REGON 530600238, NIP 754-033-94-96

Marta Borgul
.....
kierownik

18.4. ZAŁĄCZNIK NR 4. INFORMACJE NT. POTENCJALNYCH KOLIZJI Z OBSZARAMI CHRONIONYMI I ODDZIAŁYWAŃ NA ZASOBY PRZYRODNICZE INWESTYCJI UJĘTYCH W ZAŁĄCZNIKU A DO PROJEKTU PLANU

Informacje nt. potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi i oddziaływań na zasoby przyrodnicze inwestycji ujętych w załączniku A do projektu Planu podzielono na trzy kategorie:

- inwestycje planowane, dotyczące budowy infrastruktury oraz obiektów;
- inwestycje przeznaczone do modernizacji, dotyczące infrastruktury i obiektów już istniejących;
- potencjalne kierunki rozwoju, dla których nie wyznaczono ram czasowych realizacji inwestycji.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Inwestycje planowane		
GDDKiA	Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok" (z węzłem)	Obszar Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009 Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 stycznia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia Planu Zadań Ochronnych dla Obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009 Odcinek III jest aktualnie w budowie. Użytek ekologiczny Stawy Jedlina Użytek został powołany Rozporządzeniem Nr 60/04 Wojewody Śląskiego z dnia 8 września 2004 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego kompleksu stawów i podmokłych łąk pod nazwą "Stawy Jedlina" w gminie Bojszowy.
	Budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) - Kraków (Głogoczów)	Brak potencjalnych kolizji z obszarami objętymi ochroną.
	Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bielska) w Skoczowie	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru przyjęto Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające je Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r. Zidentyfikowane w powyższym Planie Zadań Ochronnych zagrożenia istniejące i potencjalne dotyczą siedlisk ptaków zlokalizowanych na terenie Zbiornika Goczałkowickiego oraz stawów na południe od niego. Nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z rozwojem dróg. W związku z powyższym, a także faktem, iż inwestycja będzie realizowana na granicy Obszaru Natura 2000, na terenie miasta Skoczowa, nie przewiduje się aby oddziaływanie na przedmioty ochrony w obszarze były istotne.
ZDW Katowice	Budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustroń/Wisła tj. etap I – odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu na Wiśle Obłaziec	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. W dniu 31 sierpnia 2023 r. Burmistrz Miasta Wisłą zawiesił postępowania administracyjne dotyczące wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
PKP	Budowa łącznicy kolejowej pomiędzy linią 139 a linią 97 przebiegającej przez miasto Żywiec	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów oraz płoszenia gatunków zwierząt w trakcie prowadzenia prac.
powiat bielski	Budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic	Brak potencjalnych kolizji z obszarami objętymi ochroną.
	Rozbiórka i budowa nowego mostu w ciągu DP 4426S ul. Bielskiej na rzece Jasienica w miejscowości Ligota	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów oraz płoszenia gatunków zwierząt w trakcie prowadzenia prac. Inwestycja będzie realizowana w pobliżu Obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru przyjęto Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r. Zidentyfikowane w powyższym Planie Zadań Ochronnych zagrożenia istniejące i potencjalne dotyczą siedlisk ptaków zlokalizowanych na terenie Zbiornika Goczałkowickiego oraz stawów na południe od niego. Nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z rozwojem dróg. W związku z powyższym, a także faktem iż inwestycja będzie realizowana na granicy Obszaru Natura 2000, na terenie miejscowości Ligota, nie przewiduje się aby oddziaływanie na przedmioty ochrony w obszarze były istotne.
Powiat cieszyński	Budowa nowego odcinka drogi Powiatowej 2633S wraz z budową nowego mostu na rzece Wiśle w Strumieniu i budowa skrzyżowania z droga wojewódzką 939, jako połączenie z południową obwodnicą Strumienia	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru przyjęto Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r. Zidentyfikowane w powyższym Planie Zadań Ochronnych zagrożenia istniejące i potencjalne dotyczą siedlisk ptaków zlokalizowanych na terenie Zbiornika Goczałkowickiego oraz stawów na południe od niego. Nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z rozwojem dróg.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Należy jednak zaznaczyć, iż inwestycja powinna zostać zrealizowana ze szczególną dbałością o zachowanie naturalnego reżimu hydrologicznego rzeki Wisły, a także z uwzględnieniem potrzeb związanych z migracją i rozrodem ryb w rzece. Ponadto terminy oraz sposób prowadzenia prac powinien być dostosowany do wymagań gatunków ptaków, aby w jak największym stopniu zminimalizować ryzyko płoszenia.
Powiat żywiecki	Budowa obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1	Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych;
	Budowa chodnika dla pieszych w ciągu DP 1434 S Węg.Górka-Żabnica wraz z przebudową urządzeń obcych w km 4+037 do km 4+875 w miejscowości Żabnica	

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w Żywcu i Juszczynie	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Mobilny rozkład jazdy komunikacji publicznej na terenie Powiatu Żywieckiego	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Ślemień, Gilowice	Regionalna Trasa rowerowa nr 614 na terenie gminy	Park Krajobrazowy Beskidu Małego Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia 1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
Milówka	Budowa węzła przesiadkowego obok dworca PKP w Milówce	Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych);

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
Świnna, Żywiec, Jeleśnia	Regionalna trasa rowerowa nr 615 przez Żywiec - Świnną - Jeleśnię (do granicy Państwa). Regionalna trasa rowerowa w fazie projektowej, wynikająca z projektu Regionalnej Polityki Rowerowej województwa śląskiego	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych);

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u> Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D 01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna – związane z presją turystyczną w kopule szczytowej Pilska. Planowana trasa rowerowa będzie przebiegać w znacznej mierze wzdłuż granicy obszaru, rzeki Sopotnia, a także w południowym odcinku wzdłuż istniejących dróg. Nie będzie ona wkraczać na szczyt i okolice Pilska.
Świnna	Budowa chodników wzdłuż najbardziej ruchliwych dróg na terenie gminy, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu poruszania się	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów.
Łękawica	Regionalna trasa rowerowa VeloBeskid nr 614 na terenie gminy Łękawica	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów.
Istebna	Regionalna trasa rowerowa nr 17 „Czadeczka” na terenie gminy Istebna (Przełęcz Koniakowska – dolina Czadeczki – Trójstyk). Od Gminy Rajcza przez Przełęcz Rupienka Dolina Czadeczki do Granicy ze Słowacją i do Trójstyku	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Regionalna trasa rowerowa nr 613 na terenie gminy Istebna (łącznik z Wisły przez Gminę Istebna z Doliną Soły - od Wisła Czarne przez Stecówkę, Koniaków do przełęczy Rupienka)	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005 Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (m.in. ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000.
	Trasa pieszo- rowerowa Olza od Amfiteatru pod Skocznią do trasy rowerowej Zaolzie	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (m.in. ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000.
	Budowa Parkingu Jaworzynka Trzycatek	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Węgierska Górka	Budowa centrum przesiadkowego wraz z eco-parkingami na terenie Gminy Węgierska Górka	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
	Budowa regionalnych tras rowerowych na terenie Gminy Węgierska Górka: 1) Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	2) Krajowa trasa nr 17	- prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u> Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D 01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna – związane z presją turystyczną w kopule szczytowej Pilska. Ścieżka będzie zlokalizowana poza szczytowymi partiami gór.
	Zmiana połączeń transportowych na terenie Gminy Węgierska Górka: Trasa 1 Cięcina Gronie (kościół) - Żabnica	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Zmiana połączeń transportowych na terenie Gminy Węgierska Górka: Trasa 2 Kamienna Cięcina Leśniczówka - Węgierska Górka 2	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Bielsko-Biała	Miejska Kolej Linowa Bielsko-Biała – Szczyrk	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005 Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: B02.02 Wycinka lasu D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch turystyczny na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych.
	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego – otulina Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej	Brak potencjalnych kolizji z obszarami objętymi ochroną.
	Budowa drogi zbiorczej – obwodnicy dzielnicy Hałcnów (przy współpracy z GDDKiA)	

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Budowa drogi KDZ-1 łączącej ul. Cieszyńską z ul. Zwardońską VeloBiała - utworzenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bielska-Białej - odcinek północny; VeloBiała - utworzenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bielska-Białej - odcinek południowy	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi. <u>Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Cygański Las</u> Uchwała Nr XXXVII/1193/2004 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 7 grudnia 2004 r. w sprawie: ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Cygański Las" w Bielsku-Białej i wprowadzenia zakazów na terenie tego zespołu. Na terenie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, zabrania się: 1. niszczenia, uszkadzania lub przekształcania obszaru, 2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, 3. uszkadzania i zanieczyszczania gleby, 4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce leśnej i wodnej, 5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, 6. wylewania gnojowicy, 7. zmiany sposobu użytkowania ziemi, 8. wydobywania do celów gospodarczych skał, 9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych, z wyjątkiem wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką leśną i łowiecką, 10. umieszczania tablic reklamowych.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Trasa rowerowa 604 (od granicy z gminą Kozy do granicy z gminą Jaworze)	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005 Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego. Ścieżka będzie poprowadzona po granicy Obszaru natura 2000, niemniej jednak ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (min ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. <u>Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Wapienicy</u> Uchwała NR L/755/2001 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie utworzenia Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Dolina Wapienicy" w Bielsku-Białej i wprowadzenia zakazów na terenie tego Zespołu. Na terenie Zespołu, zabrania się: 1. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym; 2. uszkadzania i zanieczyszczania gleby; 3. lokalizacji budynków, budowli, obiektów małej architektury i tymczasowych obiektów budowlanych mogących spowodować degradację krajobrazu. Ścieżka będzie przebiegać po północnej granicy Zespołu, w związku z powyższym nie przewiduje się aby oddziaływanie na tą formę ochrony przyrody było istotne.
	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż potoku Straconka w kierunku wschodnim od Bulwarów Straceńskich do ulicy Małej Straconki	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ramach rozbudowy ulicy Juliana Tuwima od ulicy Władysława Broniewskiego do ulicy Urodzajnej oraz ulicy Władysława Broniewskiego od ulicy PCK do ulicy Juliana Tuwima	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa ścieżki rowerowej od skrzyżowania z ul. Rzemieślniczą/ Kaczeńców (wzdłuż ul. Szlak i torów linii kolejowej nr 117) do granicy miasta Bielska-Białej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa i rozbudowa przejść dla pieszych w ciągu ul. Górskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozwój przyjaznego środowisku transportu zbiorowego w Bielsku-Białej - zakup autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą ładowania	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze
	Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w centrum Bielska-Białej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze
	Parking kubaturowy na ul. Lwowskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Parking kubaturowy na ul. Mikołaja Kopernika	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa/przebudowa przystanków autobusowych (Warszawska Os. Grażyńskiego, Mikuszowice Śląskie, Mazańcowicka Warszawska, Wyzwolenia Boruty-Spiechowicza, Sarni Stok Kozia, Krecia, Trzy Lipki, Wapienna Osiedle, Wapienica Park Przemysłowy Pętla, Cieszyńska Tańskiego, Tańskiego Cieszyńska, Langiewicza Basen, Piastowska Dworzec, Grażyńskiego Piekarska, Komorowicka Piekarska, Piekarska Wapienna, Pileckiego Kolista, Sosnkowskiego Grondysa)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Wisła	Rowerem przez Beskidy – etap II - (budowa Wiślanej Trasy Rowerowej jako regionalnej trasy rowerowej nr 5 od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły, w stronę Nowej Osady i dalej Jeziora Czerniańskiego) Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 (od planowanego zakończenia WTR przy Jeziorze Czerniańskim w stronę Stecówki i dalej Istebnej Rowerem przez Beskidy – etap III - Od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły w kierunku dworca kolejowego Wisła Głębce oraz dalej Kubalonka – Istebna – informacja turystyczna	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. Rezerwaty przyrody <u>Rezerwat Wisła</u> Rezerwat stanowi potok Czarna Wisełka ze wszystkimi dopływami, potok Biała Wisełka ze wszystkimi dopływami, odcinek rzeki Wisły od miejsca połączenia się potoków Czarna i Biała Wisełka do ujścia potoku Malinka wraz ze wszystkimi dopływami oraz potok Malinka od jej źródeł do ujścia wraz ze wszystkimi dopływami. Dla rezerwatu wydano Zarządzenie Nr 7/2023 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 15 lutego 2023 r. w sprawie wyznaczenia szlaków ruchu pieszego i wskazania dróg do ruchu pojazdów w rezerwacie przyrody Wisła. Zarządzenie wskazuje wyznaczone szlaki ruchu pieszego i wskazuje drogi dopuszczone do ruchu pojazdów, przebiegające przez wymienione w Zarządzeniu pododdziały leśne Nadleśnictwa Wisła, a także fragmenty działek ewidencyjnych. Szlaki i drogi, wskazane w Zarządzeniu obejmują przejazdy przez potoki rezerwatu i winny być wykorzystywane wyłącznie dla celów gospodarki leśnej. Udostępnienie rezerwatu przyrody Wisła po trasie i drogach wskazanych w niniejszym zarządzeniu - przy zachowaniu zasad obowiązujących na terenie objętym rezerwatową formą ochrony przyrody, wynikających z art. 15 ustawy o ochronie przyrody, nie będzie miało negatywnego wpływu na zachowanie przedmiotu ochrony tego obszaru – tj. pstrąga w najbardziej naturalnych warunkach bytowania. Analiza danych przestrzennych dot. lokalizacji planowanych w ramach projektu SUMP dróg rowerowych na terenie i w okolicy rezerwatu przyrody Wisła wykazała miejsca lokalizacji inwestycji, które mogą znaleźć się poza przejazdami i drogami dopuszczonymi do ruchu pojazdów. Należy zatem wnikliwie przeanalizować przebieg planowanych tras rowerowych, a jeżeli zajdzie ryzyko kolizji po konsultacji z RDOŚ w Katowicach zweryfikować ich przebieg. Poniżej zidentyfikowane miejsca potencjalnych kolizji tras rowerowych przebiegających przez rezerwat Wisła – adresy leśne oraz działki ewidencyjne nie zostały wymienione w ww. Zarządzeniu RDOŚ w Katowicach.

<table>
<tr><th>Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja</th><th>Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+</th><th>Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><th>leśnictwo</th><th>adres leśny</th><th>pododdział leśny</th></tr>
<tr><td>Czarne</td><td>02-37-2-10-85 -ix -00</td><td>85ix</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Czarne</td><td>02-37-2-10-61 -a -00</td><td>61a</td></tr>
<tr><td>02-37-2-10-60 -c -00</td><td>60c</td></tr>
<tr><td>Czarne</td><td>02-37-2-10-85 -h -00</td><td>85h</td></tr>
<tr><td>Czarne</td><td>02-37-2-10-74 -f -00</td><td>74f</td></tr>
<tr><td>Przysłup</td><td>02-37-2-09-54 -a -00</td><td>54a</td></tr>
<tr><td>Przysłup</td><td>02-37-2-09-72 -i -00</td><td>72i</td></tr>
</table>
Źródło: https://www.bdl.lasy.gov.pl/portal/mapy

<table>
<tr><th>Numer działki ewidencyjnej</th></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5659/13</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5790/50</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5659/8</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/44</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/41</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5416/8</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5790/29</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/36</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/42</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5248/13</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.4927/11</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.4916/4</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5266/38</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5248/3</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5312/480</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5790/30</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/36</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/53</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5205/23</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5790/32</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5418/54</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5207/7</td></tr>
<tr><td>240303_1.0002.5790/50</td></tr>
</table>
Źródło: geoportal.gov.pl
Użytek ekologiczny Nadwiślańskie brzegi na Jonidle
UCHWAŁA NR XXV/359/2020 RADY MIASTA WISŁA z dnia 17 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Nadwiślańskie brzegi na Jonidle"
W stosunku do użytku ekologicznego "Nadwiślańskie brzegi" ustanawia się następujące zakazy:
1) niszczenia, uszkadzania lub przekształcania obiektu lub obszaru;</td></tr>
</table>

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		2) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową; 3) utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych; 4) uszkadzania i zanieczyszczania gleby; 5) zmiany sposobu użytkowania ziemi; 6)zbioru, niszczenia, uszkadzania roślin i grzybów na obszarze użytku ekologicznego, utworzonych w celu ochrony stanowisk, siedlisk lub ostoi roślin i grzybów chronionych; Drogi rowerowe będą prowadzone na terenie użytku ekologicznego po istniejącej drodze wzdłuż Wisły – należy jednak prowadzić prace z zachowaniem zakazów. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (min ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000.
	Budowa Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego PKP w Wiśle Centrum wraz z zagospodarowaniem otoczenia – etap 3. Rozbudowa istniejącego centrum przesiadkowego o płytę dworca autobusowego - utworzenie nowego układu funkcjonalnego dla autobusów – trzy stanowiska do wsiadania, jedno do wysiadania, pętla do nawracania, miejsce do parkowania 4 autobusów, budowa zadaszenia nad peronami	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Uruchomienie lokalnego transportu publicznego na obszarze Gminy - utworzenie połączeń wewnętrznych, pomiędzy dolinami	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Jaworze	Budowa nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej - 1. ul. Dawny Trakt, 2. ul. Dawny Trakt, ul. Sielska, ul. Pagórkowa, ul. Koralowa Budowa parkingu ze 115 miejscami dla aut osobowych, 4 – dla niepełnosprawnych, 4 – dla autobusów i punktem ładowania aut elektrycznych wraz z przebudową odcinka ul. Wapienickiej (aktualne pozwolenie na budowę)	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. <u>Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Jaworze”</u> UCHWAŁA Nr XLIII/230/2002 RADY GMINY JAWORZE z dnia 27 czerwca 2002 r. w sprawie utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Jaworze" w gminie Jaworze. Na obszarze zespołu zabrania się: 1) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym, 2) zanieczyszczenia gleby, 3) wysypywania, zakopywania i wylewania odpadów lub innych nieczystości, wylewania gnojówki z wyjątkiem osób posiadających zezwolenie wodno-prawne, 4) zaśmiecania terenu, 5) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody i zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych, 6) likwidowania małych zbiorników wodnych oraz obszarów wodno-błotnych, 7) lokalizacji budownictwa letniskowego poza miejscami wyznaczonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, 8) lokalizacji budynków, budowli i tymczasowych obiektów budowlanych mogących spowodować degradację krajobrazu.
Łodygowice	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 17 na terenie Łodygowice i Pietrzykowic - Inwestycja wzdłuż drogi S1 przebiegające przez Gminę Łodygowice wraz z łącznikami; Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 614 na terenie Zarzecza - Inwestycja wzdłuż Jeziora Żywieckiego od Klubu Halny do granicy z miejscowością Tresna	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	Budowa parkingu przy ul. Żeglarskiej w Zarzeczu; Budowa ul. Żeglarskiej w Zarzeczu Budowa parkingu przy ul. Kościelnej w Zarzeczu	Park Krajobrazowy Beskidu Małego - otulina Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	Budowa park&ride przy przystanku kolejowym w Pietrzykowicach wraz z połączeniem z trasą rowerową nr 614 na terenie Zarzecza	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa drogi Do Morgów w Łodygowicach	Park Krajobrazowy Beskidu Małego - otulina Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Zebrzydowice	Budowa bocznicy regionalnej trasy rowerowej 613 w Zebrzydowicach, łącząca Żelazny Szlak Rowerowy z centrum Zebrzydowic	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zebrzydowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zebrzydowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego
Skoczów	Budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy dworcu PKP w Skoczowie oraz przystanku kolejowym Skoczów Bajerki; Budowa parkingu Park&Ride. Zaprojektowanie i wykonanie dojazdu i miejsc parkingowych (parking Park&Ride) przy dworcu PKS w Skoczowie, wdrożenie systemu roweru miejskiego oraz systemu IT w komunikacji	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Szczyrk	Budowa ścieżki rowerowo-pieszej na odcinku od ul. Salmpolskiej (na wys. parkingu przy wyciągu gondolowym SON), przez ul. Zawodzie, ul. Jaworową, do ul. Świerkowej w Szczyrku	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Budowa kolei linowej z centrum przesiadkowego Skalite na Skrzyczne	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Radziechowy-Wieprz	Trasy rowerowe: Regionalna Trasa nr 17/ nr 611 - dł. 4,81km / Trasa Wieprz - Juszczyna o dł. 3,25 km / Trasa Wieprz - Radziechowy - Przybędza o dł 7,3 km / Trasa Radziechowy-Twardorzeczka - 1,4 km / Trasa Radziechowy-Przybędza - 3,9 km/ Trasa Wieprz - Brzuśnik - Bystra - Wieprz - 7,3 km	Trasa realizowana przy granicy obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych.
Jasienica	Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych na ul. Świętoszówka (DW 944) w Jasienicy	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Wyprowadzenie ruchu lokalnego z obrębu skrzyżowania z dróg ekspresowych	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Planowana budowa nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej: 1) Landek - Jaworze Nałęże	Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego. Ścieżka będzie przebiegać po granicy Obszaru Natura 2000, mimo to należy zwrócić uwagę na potencjalne oddziaływania. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (min ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego
	2) Jasienica - Skoczów	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego – otulina Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. Obszar Natura 2000 Cieszyńskie Źródła Tufowe PLH240001 Dla obszaru Natura 2000 przyjęto_Zarządzenie NR 38/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Cieszyńskie Źródła Tufowe PLH240001. W Planie zdań ochronnych nie zidentyfikowano zagrożeń istniejących i potencjalnych dotyczących rozwoju dróg rowerowych. Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego
	Budowa dodatkowego zjazdu w drogi ekspresowej na wysokości Grodźca	W okolicy miejscowości Grodziec zlokalizowany jest rezerwat przyrody Morzyk oraz obszar Natura 2000 Cieszyńskie Źródła Tufowe PLH240001. Projekt Planu nie wskazuje dokładnej lokalizacji inwestycji, w związku z powyższym zaleca się, aby projektowana trasa przebiegała poza obszarami chronionymi oraz w odległości umożliwiającej zachowanie przedmiotów ochrony w obszarach chronionych.
	Budowa drogi publicznej nr 490179S („Pszenna”)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa zatoki postojowej w pasie drogi gminnej nr 490276S („Zdrojowa”)w sołectwie Rudzica	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Inwestycja nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego, a także będzie dotyczyć istniejących już obiektów drogowych.
Żywiec	Budowa węzła przesiadkowego w Żywcu (przy planowanej stacji na linii 97 Żywiec osiedle 700-lecia wraz z Park&Ride)	W pobliżu planowanej inwestycji znajduje się rezerwat przyrody Grapa.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Regionalne trasy rowerowe: 1) Trasa nr 17 - Radziechowy-Wieprz-Żywiec-Łodygowice	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u> Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych.
	2) 611 Velo Soła - Radziechowy-Wieprz-Żywiec-Czernichów	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	4) Żywiec-Lipowa-Dolina Zimnika	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005 Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (min ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000.
	Zakup autobusów niskoemisyjnych	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Lipowa	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż potoku Leśnianka, od granicy z miastem Żywiec do ul. Kryształowej w Twardorzeczce (4,2km)	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Goleszów	Regionalna Trasa rowerowa nr 604 (od granicy z gminą Ustroń do granicy z gminą Cieszyn)	Obszar Chronionego Krajobrazu Cieszyńskie Pogórze Uchwała Nr XIII/112/07 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 27 września 2007 r. w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu. Zakazy: 1. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę A wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu; 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 2. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę B wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 4) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 3. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę C wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.
	Budowa parkingów Park&Ride w pobliżu dworców kolejowych w gminie Goleszów Górny i Goleszów Dolny	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Cieszyn	Strefa uspokojonego ruchu w Śródmieściu	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Urządzenie parkingu Park&Ride przy ul. Katowickiej (przekształcenie terenu dawnego targowiska przemysłowego w parking Park&Ride) wraz z niezbędną zmianą organizacji ruchu na ul. Katowickiej w celu zapewnienia priorytetyzacji w kursowaniu linii autobusowych zapewniających transport z parkingu do centrum miasta	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa parkingu Park&Ride i Bike&Ride przy przystanku PKP Cieszyn Uniwersytet	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktura umożliwiająca wyłączenie z ruchu samochodowego (lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabytkowego centrum miasta	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Urządzenie parking Bike&Ride przy dworcu PKP	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa drogi rowerowej od mostu kolejowego nad rzeką Olzą do dzielnicy Marklowice w Cieszynie, jako fragmentu trasy rowerowej 607	W pobliżu inwestycji znajduje się rezerwat przyrody Kopce oraz użytek ekologiczny Łąki na Kopcach.
	Budowa trasy rowerowej nr 604 na odcinku od zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie do granicy z gminą Goleszów	<u>Obszar Chronionego Krajobrazu Cieszyńskie Pogórze</u> Uchwała Nr XIII/112/07 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 27 września 2007 r. w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu. Zakazy: Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę A wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu; 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych; 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		2. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę B wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 4) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 3. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę C wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.
	Budowa ścieżki rowerowej przy ul Hażlaskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Z.Kossak-Szatkowskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Mickiewicza	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Realizacja ustaleń Planu transportowego cieszyńskiej komunikacji zbiorowej w zakresie zamian przebiegu linii i poszerzenia oferty przewozowej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Ujsoły	Budowa chodnika w Glince	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Regionalna trasa rowerowa Nr 613	Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych. Beskid Żywiecki PLH240006 Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D 01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna – związane z presją turystyczną w kopule szczytowej Pilska. Trasy nie będą wchodzić w nieprzekształcone obszary Beskidów, niemniej jednak należy zwrócić uwagę na potencjalne oddziaływania. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (min ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000. Po analizie przebiegu planowanych tras rowerowych nie prognozuje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony w Obszarze Natura 2000, ponieważ zaplanowane warianty będą realizowane na istniejących drogach lub wzdłuż tych dróg, a także z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury turystycznej: Wariant I - Geo-Park Glinka - granica państwa wykonanie wyłączonej z ruchu pojazdów odcinka ścieżki/drogi/trasy rowerowej o długości ok. 800 m po istniejącej drodze gruntowej , co pozwoli na obejście ruchliwego centrum wsi Glinka. Początek trasy znajdowałby się w Geo Parku Glinka , gdzie zlokalizowany jest parking Park @Ride. W ciągu trasy znajduje się wiata wypoczynkowa, która będzie pełnić funkcję Miejsca Obsługi/Wypoczynku dla rowerzystów, zakłada się uzupełnienie jej

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o stację rowerową) wykonanie ciągu pieszo rowerowego wzdłuż drogi powiatowej Nr S1439S (docelowo) do granicy państwowej na przełęczy Glinka o długości 4 km. Zakłada się oznakowanie, stworzenie punktu informacyjnego, wiaty wypoczynkowej na granicy państwa. oraz Geo-park Glinka - Soblówka - Przełęcz Przysłup. Wariant II - Zakłada się wykonanie trasy rowerowej o łącznej długości 12 k m biegnącej w zdecydowanej większości po atrakcyjnych widokowo gminnych drogach utwardzonych/asfaltowych lub gruntowych. <u>Żywiecki Park Krajobrazowy</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
Kozy	Uspokojenie ruchu na ul. Beskidzkiej, Cmentarnej, Kościelnej, Kochaja, Młyńskiej	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Budowa trasy rowerowej nr 604 na odcinku od granicy z miastem Bielsko-Biała do granicy z gminą Porąbka	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
Wilkowice	Budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 łączącej gminę Bielsko-Biała z Buczkowicami i Łodygowicam. Trasa będzie zlokalizowana w głównej mierze wzdłuż dróg technicznych drogi ekspresowej S-69. Orientacyjna długość trasy to około 7,5 km	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Budowa stacji przesiadkowej Park&Ride&Bike w okolicach stacji kolejowej w Wilkowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Porąbka	Wprowadzenie strefy zamieszkania na ul. Bratniej w Czańcu i Porąbce	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Budowa chodników dla pieszych w Porąbce (Kobierniki: ul. Kęcka, Tradycyjna; Porąbka: ul. Kozubnicka, Mała Puszcza, Bratnia, Żywiecka; Czaniec: ul. Bratnia; Bujaków: ul. Podlesie)	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Utworzenie regionalnych tras rowerowych: nr 611 VeloSoła (od granicy z gminą Czernichów do granicy województwa), nr 604 (od granicy z gminą Kozy do połączenia z trasą nr 611)	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
Wilamowice	Uspokojenie ruchu w Wilamowicach (ul. Piłsudzkiego, Więźniów Oświęcimia, Czernichowska, Pańska)	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Czernichów	Regionalna trasa rowerowa VeloBeskid nr 614 (jako trasa wokół Jeziora Żywieckiego, od granicy z gminą Łodygowice do granicy z miastem Żywiec) Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 (jako trasa wzdłuż jeziora Żywieckiego i Międzybrodzkiego, od granicy z miastem Żywiec do granicy z gminą Porąbka)	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi. Dla Parku nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Mały PLH240023</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 20 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Mały PLH240023. W Planie Zadań Ochronnych zidentyfikowano zagrożenia: Potencjalne: (siedliska leśne i nieleśne) G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych - W przypadku płatów przeciętych przez szlaki turystyczne, możliwy jest wpływ penetracji turystycznej, np. rozdeptywanie runa, zaśmiecanie **1352** Wilk *Canis lupus* IstniejąceD01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe - Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. W całej ostoi, w tym w potencjalnych miejscach rozrodu oraz w rezerwatach, nasilają się nielegalne przejazdy samochodami terenowymi, quadami, motocyklami crossowymi oraz skuterami śnieżnymi (np. rezerwat Szeroka i rezerwat Madohora), co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. Zagrożenie to związane jest z dobrym udostępnieniem terenu poprzez drogi leśne i szlaki zrywkowe. Penetracja terenów leśnych poza szlakami turystycznymi w szczególności w okresie wiosennym i letnim powoduje niepokojenie wilków Trasy będą poprowadzone z dala od rezerwatów w enklawie obszaru położnej najbardziej na zachód – przy Jeziorze Międzybrodzkim). Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyka pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Budowa węzła przesiadkowego w Międzybrodziu Bialskim (połączenie trasy rowerowej nr 611 z przystankami Komunikacji Beskidzkiej S.A., MZK Żywiec oraz infrastrukturą wodną)	Park Krajobrazowy Beskidu Małego Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi. Dla Parku nie został przyjęty plan ochrony.
	Ograniczenie prędkości przy przejściach dla pieszych w Czernichowie (DW948, DP1408S, DP1403S)	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Strumień	Droga dla rowerów w Zabłociu (ul. Bielska od mostu na rz. Wiśle do OSP w Zabłociu)	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego
	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zebrzydowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zebrzydowicach (przy PKP) do połączenia	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r.,

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie	Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego. Trasa, która powstanie będzie przebiegać po istniejących drogach. <u>Obszar Natura 2000 Pierściec PLH240022</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie nr 16 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 26 czerwca 2013r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pierściec PLH240022 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 12 maja 2014r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pierściec PLH240022 W Planie Zadań Ochronnych nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z rozwojem dróg rowerowych.
	Ograniczenie prędkości do 30 km/h w Strumieniu (Bąków: ul. Jarząbkowicka, Szkolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa)	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Koszarawa	Budowa chodników dla pieszych na drogach powiatowych	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Brenna	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Brenna (od Górek Wielkich do granicy z gminą Jaworze) Budowa turystycznej trasy rowerowej na terenie gminy Brenna (fragment trasy Brenna – Szczyrk, w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa)	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru nie został przyjęty Plan Zadań ochronnych, udostępniono na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jego projekt. Projekt zarządzenia wskazuje na zagrożenia: D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych Rozdeptywanie i zaśmiecanie płatów siedliska sąsiadujących ze szlakiem turystycznym. **1352**

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* Istniejące: 2. D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Gęsta sieć szlaków turystycznych w obszarze ułatwia penetrację ostoi przez ludzi, co powoduje niepokojenie i wypłaszanie wilków oraz nieprzydatność tych terenów jako miejsc dogodnych w czasie rozrodu. **1193** Kumak górski *Bombina variegata* Potencjalne D01.01 Drogi i ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe Utwardzanie szlaków i ścieżek leśnych oraz likwidacja kolein poprzez niwelację ścieżek może powodować utratę miejsc wypełnionych wodą, które są siedliskiem kumaka górskiego. Ścieżka będzie przebiegać wzdłuż granicy obszaru, niemniej jednak należy wziąć pod uwagę potencjalne oddziaływania na przedmioty ochrony. Wobec powyżej zidentyfikowanych zagrożeń, należy zaznaczyć, iż inwestycja będzie z jednej strony kanalizować ruch rowerowy na terenie Obszaru Natura 2000, co pomoże zapobiec rozpraszaniu się turystów na obszarach stanowiących siedliska gatunków zwierząt, jednak powinna być zrealizowana z najwyższą dbałością o wspomniane siedliska. Ze względu na możliwość płoszenia, a także ryzyko pozostawiania odpadów przez rowerzystów w pobliżu siedlisk zwierząt, zaleca się zrezygnować z umieszczania w tych częściach obszaru Natura 2000 miejsc postoju dla rowerzystów oraz punktów widokowych. Ze względu na potrzebę zachowania wysokiego stopnia naturalności siedlisk (m.in. ze względu na potrzeby płazów) zaleca się nieutwardzanie ścieżek rowerowych na terenie oraz w pobliżu Obszaru Natura 2000. <u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Czechowice-Dziedzice	Budowa trasy rowerowej nr 17 - I etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 3km, od granic z miastem Bielsko-Biała w kierunku północnym, wzdłuż rzeki Białej. W ramach zadania wykonane zostaną również 2 kładki pieszo-rowerowe (jedna nad rzeką Białą i jedna nad potokiem Świerkówka), parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa trasy rowerowej nr 17 - II etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 6 km. Przebieg: ul. Zabiele, Dębowa, Łukasiewicza, Wąska (przebieg MOSiR), Legionów, Chałupnicza, Stawowa, K. Miarki, Piasta, Waryńskiego, WTR. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)	<u>Użytek ekologiczny Czechowicka Dolina Jaskrów</u> Uchwała nr XXIII/253/20 Rady Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego pod nazwą „ Czechowicka Dolina Jaskrów" na terenie Gminy Czechowice-Dziedzice. W stosunku do użytku ekologicznego, wprowadzono następujące zakazy: 1) niszczenia, uszkadzania lub przekształcania obszaru; 2) wykonywania prac ziemnych trwale przekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych; 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej lub rybackiej; 4) uszkadzania i zanieczyszczania gleby; 5) zmiany sposobu użytkowania ziemi; 6) zbioru, niszczenia, uszkadzania roślin i grzybów; 7) umieszczania tablic reklamowych. Ścieżka rowerowa będzie przebiegać w sąsiedztwie użytku ekologicznego.
	Budowa Wiślanej Trasy Rowerowej - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u>

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	odcinku ok. 8 km, od ul. Waryńskiego - wałami wiślanymi do zapory w Goczałkowicach	Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego.
	Budowa trasy rowerowej od ul. Legionów poprzez ul. Chałupniczą, Wodna, Księża Grobel, Ochodzka, Mostowa, Gminna do Zapory Goczałkowice. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Trasa, która powstanie będzie przebiegać po istniejących drogach.
	Budowa trasy rowerowej wzdłuż ujścia rzeki Białej -ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 8 km, od ul. Bestwińskiej do ujścia rzeki Białej do rzeki Wisły. W ramach zadania wykonane zostaną również wykonane parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Budowa trasy rowerowej od ujścia rzeki Białej do rzeki Wisły - wzdłuż wałów wiślanych - do ujścia rzeki Iłownicy do rzeki Wisły - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 5 km,. W ramach zadania wykonane zostaną również 1 kładka pieszo-rowerowa (nad rzeką Iłownicą), parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Trasa, która powstanie będzie przebiegać po istniejących drogach.
	Budowa łącznika drogowego od ulicy Pionkowej do ulicy Bestwińskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa łącznika ulicy Legionów do DK 1 przy współpracy z miastem Bielsko-Biała	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Mazańcowickiej z DK 1 wraz z nowymi łącznicami (obsługującymi tereny przemysłowe)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa drogi gminnej od ul. Topolowej - Staw Kopalniok - etap II (odcinek drogi gminnej łączącej ul. Tęczowej z ul. Boczną) w Czechowicach-Dziedzicach (Budowa odcinka drogi od ul.Tęczowej do stawu Kopalniok)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa łącznika dróg gminnych ul. Falistej z ul. Łukową w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa nowej przeprawy mostowej nad potokiem Świerkówką w Czechowicach-Dziedzicach w ciągu drogi gminnej nr 350 238S	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa nowej przeprawy mostowej nad potokiem Bakalaska w Czechowicach-Dziedzicach w ciągu drogi gminnej nr 350 029S	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Budowa układu drogowego w nowopowstajacej zabudowie jednorodzinnej ulic Wilcza - Wrzosowa - Świerkowicka w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa centrum przesiadkowego przyległych do dworca kolejowego w sołectwie Zabrzeg; Centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Zabrzeg wraz z infrastrukturą rowerową Budowa centrum przesiadkowego przyległych do dworców PKP i autobusowego	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Inwestycje będą prowadzone na terenach przekształconych antropogenicznie na istniejących ulicach i w okolicy istniejących obiektów budowlanych.
	Wymiana floty samochodowej na zeroemisyjną w JST (pojazdy zeroemisyjne w Urzędzie Miejskim oraz jednostkach podległych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Zakup autobusów zeroemisyjnych 10 szt. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Montaż elektronicznych tablic odjazdowych na przystankach autobusowych w centrum miasta i Dworcu autobusowym wraz z dynamiczną informacją pasażerską	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Czechowice-Dziedzice	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Realizacja krajowej trasy rowerowej nr 17 od granicy z miastem Bielsko-Biała wałem rzeki Biała do połączenia z Gminą Goczałkowice (wykonanie przejść kładką rowerową nad rzekami Świerkówka, Wapienicą i Iłownicą) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR	<u>Obszar Chronionego Krajobrazu Podkępie</u> Uchwała Nr XII/68/95 Rady Gminy w Bestwinie z dnia 29 czerwca 1995 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu przyjęła zakazy obowiązujące na terenie Obszaru, m.in.: - niszczenia lub uszkadzania drzew i innych roślin; - dokonywania istotnych zmian terenowych;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- zmiany stosunków wodnych; - niszczenia gleby lub zmiany sposobu użytkowania terenu. <u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków.
	Połączenie krajowej trasy rowerowej nr 17 z WTR ul. Zabiele Pionkowa do Kaniowskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Wykonanie alternatywnych do nr 17 przebiegów tras rowerowych z wykorzystaniem drogi technologicznej wykonanej podczas modernizacji linii kolejowej nr 93 na odcinku od DK1 do ul. Sikorskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Wykonanie ścieżek rowerowych stanowiące dojazdy do WTR oraz trasy rowerowej nr 17 (ścieżka rowerowa od ul. Kaniowskiej wschodnią i północną częścią miasta wzdłuż wału rzeki Wisły) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR; Realizacja alternatywnych ścieżek rowerowych wraz z poprawą jakości i standardów WTR na odcinku od Zapory Goczałkowice do Centrum Miasta wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Hażlach	Budowa drogi rowerowej łączącej projektowaną kładkę na rzece Olzie pomiędzy Pogwizdowem i Karwiną z ulica Sosnową	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa ścieżki/drogi rowerowej w ramach trasy regionalnej 607 łączącej Cieszyn i kładkę na rzece Olzie	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Rajcza	Budowa regionalnych tras rowerowych na terenie Gminy Rajcza wraz z punktami MOR: 1)Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 (od centrum Rajczy do granicy z gminą Milówka - trasa gotowa w większej części) 2)Regionalna trasa rowerowa nr 613 (od granicy z gminą Ujsoły przez Rajczę i Zwardoń do granicy z gminą Milówka, Laliki)	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u> Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D 01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna – związane z presją turystyczną w kopule szczytowej Pilska. Planowana trasa rowerowa będzie przebiegać w znacznej mierze wzdłuż granicy Obszaru Natura 2000.Nie będzie ona wkraczać na szczyt i okolice Pilska. <u>Żywiecki Park Krajobrazowy</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi";

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
	Budowa mostu do stacji PKP w Rajczy Dolnej	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
Ustroń	Rowerem przez Beskidy – etap II - budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 - od granicy z gminą	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Akacjowej, Skalica i Lipowej z DW 941	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Jeleśnia, Koszarawa	Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przełęczy Klekociny (granica województwa)- w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa do Zawoi	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D 01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna – związane z presją turystyczną w kopule szczytowej Pilska.
Inwestycje przeznaczone do modernizacji		
GDDKiA	Rozbudowa węzła drogowego Świętoszówka na S52 (dobudowa zjazdu na kierunku Bielsko-B. Cieszyn)	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Rozbudowa węzła drogowego w ramach skrzyżowania drogi ekspresowej S52 z drogą wojewódzką 938 (ul. Katowicka) w Cieszynie	<u>Obszar Chronionego Krajobrazu Cieszyńskie Pogórze</u> Uchwała Nr XIII/112/07 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 27 września 2007 r. w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu. Zakazy: 1. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę A wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu; 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych; 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 2. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę B wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		2) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 4) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 3. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę C wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.
ZDW Katowice	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych);

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D 01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna – związane z presją turystyczną w kopule szczytowej Pilska. Inwestycja w ramach istniejącej drogi powiatowej, na granicy obszaru.
	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec - Jaworzynka Krzyżowa na odcinku od km 30+933 do km 33+248	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Przebudowa skrzyżowania DW 941 z ul. Kozakowicką i Dominikańską w m. Ustroń	

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
PKP	Rewitalizacja linii 97 Sucha Beskidzka – Żywiec	Żywiecki Park Krajobrazowy Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. W pobliżu położone są dwa obszary Natura 2000:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- Beskid Żywiecki PLH240006; - Beskid Żywiecki PLB240002 oraz rezerwaty przyrody: Grapa, Gawroniec.
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r. Plan Zadań Ochronnych nie identyfikuje zagrożeń związanych z rewitalizacją linii kolejowych. Należy zaznaczyć, że inwestycje będą realizowane na istniejących liniach.
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała - Kęty	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Żywiec – granica Państwa	Żywiecki Park Krajobrazowy Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. W okolicy położony jest rezerwat przyrody: Butorza oraz obszary Natura 2000: - Beskid Żywiecki PLB240002; - Beskid Żywiecki PLH240006.
powiat bielski	Rozbudowa DP 2633S w ramach przebudowy układu drogowego wokół węzła w Jasienicy	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa DP 4116S ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach na odcinku od skrzyżowania z DP 4463S ul. Szkolna do skrzyżowania (ronda) z DP 4428S ul. Mazańcowicką	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa DP 4116S ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach na odcinku od skrzyżowania (ronda) z DP 4428S ul. Mazańcowicką do skrzyżowania z DP 4446S ul. Lipowską	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Budowa/przebudowa układu komunikacyjnego łączącego drogę krajową nr 1 z planowaną inwestycją budowy drogi ekspresowej S1	Brak informacji o przebiegu planowanej inwestycji.
	Przebudowa drogi powiatowej nr 4486S Harszówki-Pisarzowice	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa drogi powiatowej nr 4425S ul. Sikorskiego w miejscowości Zabrzeg	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r. Plan Zadań Ochronnych nie identyfikuje zagrożeń związanych z rozbudową dróg istniejących.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa drogi powiatowej nr 4490S ul. Pięknej w Zasolu Bielańskim na odc. od skrzyżowania z ul. Mostową do granicy powiatu bielskiego	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi powiatowej 4477 S Czaniec – Bukowiec – Porąbka w gminie Porąbka	Park Krajobrazowy Beskidu Małego – otulina Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	Przebudowa ciągu dróg powiatowych 4447S-ul. Kaniowska i 4462S-ul. Górnicza w Czechowicach Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi powiatowej nr 4449S ul. Łukasiewicza w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa drogi powiatowej nr 4418S Grodziec-Zagóra	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej 7479S (ul. Szczyrkowska) z drogami: powiatową 1404S (ul. Wyzwolenia) i gminną (ul. Klimczoka) w miejscowości Bystra	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
powiat cieszyński	Rozbudowa drogi powiatowej 2619S ul. Bielskiej w Cieszynie na odcinku ok. 1 km wraz z głównymi skrzyżowaniami - z ul. Stawową i ul.Wiślańską jako poprawa połączenia Cieszyna (wschodnia obwodnica) z drogą ekspresową S52 oraz strefą przemysłową w Goleszowie	Obszar Chronionego Krajobrazu Cieszyńskie Pogórze Uchwała Nr XIII/112/07 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 27 września 2007 r. w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu. Zakazy: 1. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę A wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu; 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych; 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 2. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę B wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 4) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 3. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę C wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.
powiat żywiecki	Doposażenie, modernizacja lub budowa przejść dla pieszych wraz z budową niezbędnej infrastruktury mającej na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych w Powiecie Żywieckim	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Modernizacja dróg powiatowych i wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. chodniki, obiekty mostowe, ronda) na terenie Powiatu Żywieckiego	Brak informacji o lokalizacji inwestycji.
	Przebudowa sieci dróg Powiatu Żywieckiego	Brak informacji o lokalizacji inwestycji.
	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 945 Żywiec-Korbielów (ul. Kopernika) z drogą powiatową nr 1428 S Żywiec-Trzebinia-Juszczyna (ul. Isep) na rondo w miejscowości Żywiec	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa odcinka DP 1419 S Jeleśnia - Koszarawa - Zawoja w km od 6+520 do 7+240 w miejscowości Koszarawa o łącznej długości 720 mb	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu DP 1415 S Pewel Mała – Pewel Ślemieńska -Ślemień na odcinku w km 0+600 do km 1+600 w miejscowości Pewel Mała; Przebudowa DP 1435S Cięcina-W.Górka-Milówka w m. Cięcina	Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi";

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa drogi DK1 i DP-S1435 w Gminie Węgierska Górka wraz z budową ronda (na odcinku Przybędza S1 do S1 Milówka)	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru Natura 2000 nie przyjęto Planu Zadań Ochronnych, natomiast na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jest dostępny jego projekt. W projekcie PZO zidentyfikowano zagrożenia: **Siedlisko 6430 -** D01.02 Drogi, autostrady **4109** Tojad morawski *Aconitum firmum* ssp. *moravicum* **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* **1355** Wydra *Lutra lutra* D01.02 Drogi, autostrady Obszar jest w coraz większym stopniu izolowany od kompleksów leśnych leżących na wschód (Beskid Mały) i południowy-wschód (Beskid Żywiecki). Wzrasta intensywność ruchu kołowego na drogach lokalnych zwiększając efekt bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Zaplanowana przebudowa, będzie dotyczyć istniejących dróg, na terenach zabudowanych i przekształconych antropogenicznie, nie przewiduje się zatem, aby oddziaływanie na przedmioty ochrony było istotne. Inwestycje będą dotyczyć istniejących dróg na terenie gminy, biegnących wzdłuż granicy Obszaru Natura 2000. Niemniej jednak należy wziąć pod uwagę potrzeby zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także zapisy PZO (po zatwierdzeniu) w planowanym sposobie realizacji i dokładnej lokalizacji inwestycji. <u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw.. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych);

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa drogi powiatowej 1455 S wraz z budową chodnika dla pieszych, kanalizacji deszczowej i przebudową urządzeń obcych w m. Lipowa	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku.
	Budowa i modernizacja chodników wzdłuż dróg powiatowych w miejscowościach Rycerka Dolna i Rycerka Górna w Gminie Rajcza	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Przebudowa drogi powiatowej nr 1413 S Moszczanica – Gilowice – Ślemień – Lachowice w Gminie Gilowice na odcinkach od 2+932 do 3+930, w km od 6+865 do 8+060 wraz z budową chodnika; Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413 S przy ul. Krakowskiej w miejscowości Ślemień od km 8+061 do km 10+798	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa drogi powiatowej nr 1439 S Kamesznica – Rajcza – Ujsoły – granica państwa na odcinku o długości 1190 mb. w km od 16+054 do km 17+244 w miejscowości Glinka	Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
	Rozbudowa drogi powiatowej nr 1479 S Jeleśnia-Gajka-Sopotnia Mała od km 2+305 do km 2+391 wraz z	Żywiecki Park Krajobrazowy

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	przebudową obiektu mostowego na potoku Sopotnia Wielka w Gminie Jeleśnia; Remont dróg powiatowych w gminach Węgierska Górka, Rajcza i Świnna	Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u>

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan Zadań Ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z przebudową i remontem istniejących dróg.
	Przebudowa przejścia dla pieszych na DP 1444 S w rejonie Szkoły Podstawowej w Rycerce Dolnej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Rewitalizacja transportu publicznego na terenie Powiatu Żywieckiego	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Ślemień	Przebudowa dróg gminnych polegająca na remoncie w Ślemieniu; Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413S przy ulicy Krakowskiej w miejscowości Ślemień od km 8+061 do km 10+798; Przebudowa drogi 1413S w sołectwie Kocoń do granicy województwa małopolskiego – miejscowość Lachowice, gmina Stryszawa; Przebudowa drogi na ulicy Łącznej w Gminie Ślemień	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Milówka	Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych na terenie Gminy Milówka; gmina Milówka - trasa 17, trasa 611, przebudowa istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Soły wraz z przejściem pod mostem kolejowym, budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej w Milówce, budowa kładki pieszo-rowerowej oraz odcinka ścieżki - dojazd do Krzyża Grunwaldzkiego i połączenie jej z Traktem Cesarskim; Modernizacja parkingu "parkuj i jedź" przy kościele parafialnym w Lalikach; Przebudowa ul. Krzywej w Kamesznicy - odcinek w posiadaniu Gminy Milówka	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
Świnna	Przebudowa dróg na terenie Gminy Świnna – RFIL	Brak informacji o lokalizacji inwestycji. Obszary chronione na terenie gminy:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Świnna	Rezerwat przyrody Gawroniec Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D06 Inne formy transportu i komunikacji Ewentualna realizacja działań dopuszczonych zapisami dokumentów planistycznych tj.: m.in.: ścieżki, drogi, parkingi, drogi dojazdowe do pól, urządzenia infrastruktury technicznej w obrębie płatów siedliska lub ich sąsiedztwie może spowodować zmniejszenie zasobów siedliska w obszarze oraz pogorszenie specyficznej struktury i funkcji płatów muraw, głównie poprzez fragmentację płatów siedliska, mechaniczne ich zniszczenie lub spowodowanie wkroczenia obcych gatunków inwazyjnych D01.02 Drogi, autostrady - Wiele dróg zostało poprowadzonych wzdłuż potoków, umocnione zostały brzegi potoków od strony drogi i ograniczona została przestrzeń koryta potoku; ograniczone zostało siedlisko ziołorośli. Siedlisko 91E0 - D01.02 Drogi, autostrady - Wiele dróg zostało poprowadzonych wzdłuż potoków, umocnione zostały brzegi potoków od strony drogi i ograniczona została przestrzeń koryta potoku przyczyniając się do ograniczenia areałów płatów, fragmentacji, rozprzestrzeniania się gatunków synantropijnych; dodatkowo ułatwiony został dostęp do obszaru, wzrosła penetracja przez ludzi i zaśmiecanie terenu. **1352** wilk *Canis lupus*; **1354** niedźwiedź brunatny *Ursus arctos*; **1361** ryś *Lynx lynx* D01.02 Drogi, autostrady - Wzrasta izolacja obszaru od innych karpackich kompleksów leśnych; wzrost ruchu kołowego na drogach lokalnych powoduje wzrost efektu bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Przy projektowaniu inwestycji należy bezwzględnie brać pod uwagę zapisy Planu Zadań Ochronnych oraz uwzględniać potrzeby gatunków zwierząt stanowiących przedmioty ochrony w obszarze. Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z przebudową i remontem istniejących dróg. <u>Żywiecki Park Krajobrazowy</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw.. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 1415 S Pewel Mała - Pewel Ślemieńska - Ślemień w km 0+600 do 1+600 w miejscowości Pewel Mała	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego ni został przyjęty plan ochrony.
Istebna	Przebudowa drogi gminnej Wilcze - Bźniokowa - Kameralna w Istebnej	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru Natura 2000 nie przyjęto Planu Zadań Ochronnych, natomiast na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jest dostępny jego projekt. W projekcie PZO zidentyfikowano zagrożenia: Siedlisko 6430 - D01.02 Drogi, autostrady **4109** Tojad morawski *Aconitum firmum* ssp. *moravicum* **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* **1355** Wydra *Lutra lutra* D01.02 Drogi, autostrady Obszar jest w coraz większym stopniu izolowany od kompleksów leśnych leżących na wschód (Beskid Mały) i południowy-wschód (Beskid Żywiecki). Wzrasta intensywność ruchu kołowego na drogach lokalnych zwiększając efekt bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Zaplanowana przebudowa, będzie dotyczyć istniejących dróg na terenie gminy. Niemniej jednak należy wziąć pod uwagę potrzeby zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych oraz zapisy PZO (po zatwierdzeniu) w planowanym sposobie realizacji i dokładnej lokalizacji inwestycji. <u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
	Rozbudowa Drogi gminnej Legiery w Koniakowie; Rozbudowa Drogi Gminnej Janowice w Istebnej; Rozbudowa Parkingu Istebna Jasnowice; Rozbudowa drogi Gminnej Zaolzie etap III	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Bielsko-Biała	Rozbudowa ulicy Rudawka i ulicy Hodowców wraz z włączeniem do drogi ekspresowej S52 – etap I	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od projektowanego węzła u zbiegu ulic Warszawska – Mazańcowicka do granicy miasta	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 1, tj. ul. Warszawskiej z ulicą Mazańcowicką	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Stefana Okrzei w Bielsku-Białej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ulicy Polnej	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Małego – otulina</u> Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia1998 r. 1.Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2.Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3.Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	Rozbudowa ulicy Krzyżowej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S52 z Aleją gen. Władysława Andersa	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ulicy Eugeniusza Kwiatkowskiego wraz z budową obiektu mostowego nad LK nr 139	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ulicy Piastowskiej na odcinku od ulicy Romualda Traugutta do ronda Hulanka	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ulicy Cyniarskiej i pl. Wojska Polskiego	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa skrzyżowania ulic Ignacego Daszyńskiego, Hałcnowskiej i Czorsztyńskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Zuchów	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Mostowej wraz z budową mostu nad rzeką Biała	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Łuczników na odcinku od ul. Karpackiej do ul. Jeżynowej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa placu przy ul. Głębokiej oraz przebudowa ul. Głębokiej od ul. 11 Listopada do ul. Konfederatów Barskich i ul. Konfederatów Barskich od ul. Głębokiej do ul. ks. Stanisława Stojałowskiego	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Wyzwolenia (odcinek od ul. Księdza Stanisława Stojałowskiego do ul. Lwowskiej)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa i remont odcinka ul. Akademii Umiejętności	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Barkowskiej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa drogi powiatowej - ul. Bystrzańskiej z ulicami Długą, Fabryczną i Olszówka wraz z budową mostu na potoku Olszówka	Pomniki przyrody w promieniu 100 m od planowanej linii: 2 grupy drzew
	Rozbudowa ul. Krzemionki wraz z rozbudową skrzyżowania ul. Krzemionki z ul. Wyzwolenia	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa skrzyżowania Alei gen. Władysława Andersa, ul. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego, ul.Partyzantów	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa skrzyżowania ul. Wyzwolenia z ul. Wincentego Witosa wraz z elementami uspokojenia ruchu w ciągu ul. Wincentego Witosa	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ul. Katowickiej na odcinku od ul. Opłotek do ul. Czeladniczej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Kazimierza Brodzińskiego	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ulicy Antycznej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa/budowa dróg lokalnych stanowiących bezpośrednie połączenie do sieci TEN-T i/lub węzłów przesiadkowych, terenów inwestycyjnych	Brak informacji o lokalizacji inwestycji.
	Przebudowa ul. 1 Maja od ulicy Zamkowej do ul. PCK w Bielsku-Białej (w formie woonerfu)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa ulicy Biwakowej i ulicy Kopytko wraz z budową ścieżki rowerowej na terenach leśnych do ulicy Zapora	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru Natura 2000 nie przyjęto Planu Zadań Ochronnych, natomiast na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jest dostępny jego projekt. W projekcie PZO zidentyfikowano zagrożenia: **Siedlisko 6430 -** D01.02 Drogi, autostrady **4109** Tojad morawski *Aconitum firmum* ssp. *moravicum* **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* **1355** Wydra *Lutra lutra* D01.02 Drogi, autostrady Obszar jest w coraz większym stopniu izolowany od kompleksów leśnych leżących na wschód (Beskid Mały) i południowy-wschód (Beskid Żywiecki). Wzrasta intensywność ruchu kołowego na drogach lokalnych zwiększając efekt bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Zaplanowana przebudowa, będzie dotyczyć istniejących dróg na terenie gminy. Niemniej jednak należy wziąć pod uwagę potrzeby zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych oraz zapisy PZO (po zatwierdzeniu) w planowanym sposobie realizacji i dokładnej lokalizacji inwestycji. <u>Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Wapienicy</u> Uchwałą nr l/755/2001 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie utworzenia Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Dolina Wapienicy" w Bielsku-Białej wprowadzono zakazy na terenie tego Zespołu. Na terenie Zespołu, zabrania się: 1. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym; 2. uszkadzania i zanieczyszczania gleby; 3.lokalizacji budynków, budowli, obiektów małej architektury i tymczasowych obiektów budowlanych mogących spowodować degradację krajobrazu.
	Rozbudowa Alei gen. Władysława Andersa w zakresie przebudowy istniejących ciągów pieszych i rowerowych na	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	odcinku od rejonu skrzyżowania z ulicą gen. Kazimierza Sosnkowskiego do ulicy Partyzantów	
	Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej - etap III	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Łodygowice	Przebudowa ul. Kolejowej w Łodygowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Skoczów	Rozbudowa tras rowerowych w Gminie Skoczów jako element planowanej, zintegrowanej sieci tras rowerowych na terenie subregionu południowego, w tym Wiślanej Trasy Rowerowej jako regionalnej trasy rowerowej nr 5	<u>Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001</u> Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Zagrożenia istniejące: Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych (G01.02) - Płoszenie ptaków poprzez wchodzenie i wjeżdżanie w pobliże miejsc lęgowych ptaków. Potencjalne: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe (D01.01) - Wytyczanie nowych ścieżek pieszych i rowerowych w sąsiedztwie szuwarów i linii brzegowej stawów i Zbiornika Goczałkowickiego w jego południowej części na linii poniżej ujścia Wisły może powodować płoszenie ptaków. Ścieżka nie będzie prowadzona w pobliżu Zbiornika Goczałkowickiego

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Szczyrk	Rozbudowa centrum przesiadkowego: ul. Kampingowa 4 Szczyrk/ budowa nowych miejsc parkingowych	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obzarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajow działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Radziechowy-Wieprz	przebudowa dróg na terenie gminy, łaczących poszczególne miejscowości oraz gminę Radziechowy-Wieprz z gminami Żywiec, Świnna, Węgierska Górka: Przebudowa drogi ul. Bubrów w Wieprzu do ul. Kamiennej w Żywcu;	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy:</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa drogi ul. Kwiatowa w Radziechowach - ul. Kamienna w Przybędzy;	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> Dla obszaru Natura 2000 nie przyjęto Planu Zadań Ochronnych, natomiast na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jest dostępny jego projekt. W projekcie PZO zidentyfikowano zagrożenia: **Siedlisko 6430 -** D01.02 Drogi, autostrady **4109** Tojad morawski *Aconitum firmum* ssp. *moravicum* **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* **1355** Wydra *Lutra lutra* D01.02 Drogi, autostrady Obszar jest w coraz większym stopniu izolowany od kompleksów leśnych leżących na wschód (Beskid Mały) i południowy-wschód (Beskid Żywiecki). Wzrasta intensywność ruchu kołowego na drogach lokalnych zwiększając efekt bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Zaplanowana przebudowa, będzie dotyczyć istniejących dróg na terenie gminy, biegnących wzdłuż granicy Obszaru Natura 2000. Niemniej jednak należy wziąć pod uwagę potrzeby zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także zapisy PZO (po zatwierdzeniu) w planowanym sposobie realizacji i dokładnej lokalizacji inwestycji.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa drogi ul. Oblasek Przbędza - ul. Łączna Radziechowy;	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi na Prawy Groń w Brzuśniku – ul. Łąkowa w Wieprzu; Przebudowa drogi w miejscowści Juszczyna do miejscowości Trzebinia na tzw. Grobek	Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.
Jasienica	1) Rozbudowa dróg gminnych nr 490230S i 490237S („Pierściecka) w sołectwie Roztropice 2) Rozbudowa drogi gminnej 490388S („Strażacka”) w sołectwie Międzyrzecze Górne 3) Rozbudowa drogi publicznej nr 490011S („Astrów”) w sołectwie Jasienica, Gmina Jasienica wraz z rozbudową obiektu mostowego LNI 35	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Plan Zadań Ochronnych nie identyfikuje zagrożeń związanych z rozbudową istniejących dróg.
Żywiec	Modernizacja ciągów drogowych: ul. Sienkiewicza i ul. Żeromskiego w Żywcu	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Modernizacja ul. Tartacznej wraz z połączeniem z ul. Leśnianka	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Cieszyn	Rozbudowa dróg gminnych w celu poszerzenia oferty przewozowej miejskiej komunikacji zbiorowej: ul. Mickiewicza, Chrobrego, Jastrzębia,	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Rozbudowa dróg gminnych w celu poszerzenia oferty przewozowej miejskiej komunikacji zbiorowej: ul. Zamarska; Modernizacja ul. Bielskiej; Poprawa i uzupełnienie istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie Cieszyna	Obszar Chronionego Krajobrazu Cieszyńskie Pogórze Uchwała Nr XIII/112/07 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 27 września 2007 r. w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu. Zakazy: 1. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę A wprowadzić następujące zakazy:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu; 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych; 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 2. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę B wprowadzić następujące zakazy: 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych; 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka; 4) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych. 3. Na terenach obszaru chronionego krajobrazu stanowiących strefę C wprowadzić następujące zakazy:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką; 2) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.
	Rozbudowa dróg: łącznik Katowickiej i Przepilińskiego, łącznik os. Bobrek Zachód i os. Bobrek Wschód	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Modernizacja cieszyńskiej komunikacji zbiorowej poprzez zakup autobusów elektrycznych	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz zastosowaniem tablic informacyjnych w ramach rozbudowywanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na obszarze funkcjonowania cieszyńskiej komunikacji zbiorowej (Cieszyn, gmina Hażlach i gmina Zebrzydowice)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
Ujsoły	Przebudowa dróg gminnych w Ujsołach – ulice: Targówek, Za Wodą, Stolarska, Stara Poczta, Leśników	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności:

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 Zagrożenia istniejące i potencjalne: D06 Inne formy transportu i komunikacji Ewentualna realizacja działań dopuszczonych zapisami dokumentów planistycznych tj.: m.in.: ścieżki, drogi, parkingi, drogi dojazdowe do pól, urządzenia infrastruktury technicznej w obrębie płatów siedliska lub ich sąsiedztwie może spowodować zmniejszenie zasobów siedliska w obszarze oraz pogorszenie specyficznej struktury i funkcji płatów muraw, głównie poprzez fragmentację płatów siedliska, mechaniczne ich zniszczenie lub spowodowanie wkroczenia obcych gatunków inwazyjnych D01.02 Drogi, autostrady - Wiele dróg zostało poprowadzonych wzdłuż potoków, umocnione zostały brzegi potoków od strony drogi i ograniczona została przestrzeń koryta potoku; ograniczone zostało siedlisko ziołorośli. Siedlisko 91E0 - D01.02 Drogi, autostrady - Wiele dróg zostało poprowadzonych wzdłuż potoków, umocnione zostały brzegi potoków od strony drogi i ograniczona została przestrzeń koryta potoku przyczyniając się do ograniczenia areałów płatów, fragmentacji, rozprzestrzeniania się gatunków

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		synantropijnych; dodatkowo ułatwiony został dostęp do obszaru, wzrosła penetracja przez ludzi i zaśmiecanie terenu. **1352** wilk Canis lupus; **1354** niedźwiedź brunatny Ursus arctos; **1361** ryś Lynx lynx D01.02 Drogi, autostrady - Wzrasta izolacja obszaru od innych karpackich kompleksów leśnych; wzrost ruchu kołowego na drogach lokalnych powoduje wzrost efektu bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Zaplanowane inwestycje dotyczą istniejących dróg na terenie m. Ujsoły, w związku z czym oddziaływanie na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 nie powinno być istotne. Należy jednak podkreślić, że potrzeby zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także zapisy PZO w zakresie działań ochronnych, powinny być uwzględniane w planowanym sposobie realizacji i dokładnej lokalizacji inwestycji.
Kozy	Przebudowa i uspokojenie ruchu na Osiedlu 100	Ze względu na charakter działań, nie będą one powodować oddziaływań na zasoby przyrodnicze.
	Przebudowa ul. Piaskowej w Kozach; Rozbudowa ul. Panienki	Park Krajobrazowy Beskidu Małego - otulina Rozporządzenie Nr 23/98 Wojewody Bielskiego z dnia 17 grudnia 1998 r. 1. Do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Paku i Otuliny z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. 2. Wyrażanie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem plany ochrony Parku 3. Dyrektor Parku jest zobowiązany do wprowadzenia na terenie Parku i otuliny zaleceń i przeciwwskazań zabezpieczających dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe oraz jego środowisko i krajobraz. przed szkodliwym oddziaływaniem. Zalecenia i przeciwwskazania będą konsultowane z odpowiednimi władzami samorządowymi.
	Przebudowa ul. Majowej i Zagrodowej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Błękitnej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi ul. Nadbrzeżnej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul.Wiosennej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa dróg ul. Młyńska, Topolowa, Poprzeczna	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Wilamowice	Przebudowa Rynku w Wilamowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa Alei Młyńskiej w Dankowicach (łącznik do Gminy Bestwina)	Obszar Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009 Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 stycznia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia Planu Zadań Ochronnych dla Obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009 Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń związanych z przebudową dróg.
	Przebudowa ul. Cmentarnej w Hecznarowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Dolinowej w Pisarzowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Wojska Polskiego w Wilamowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Partyzantów w Wilamowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Polnej w Pisarzowicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Młyńskiej w Starej Wsi	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Lipowej w Starej Wsi	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Strumień	Przebudowa dróg na terenie gminy: ul. Nowa w Pruchnej, ul. Brzegowa w Strumieniu, ul. Kręta Drogomyśl, ul. Knajska, Myśliwska, Urocza w Drogomyślu i Pruchnej, ul. Knajska, Myśliwska i Nowy Świat w Drogomyślu i w Pruchnej	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń związanych z przebudową dróg.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Przebudowa dróg na terenie gminy: ul. Rybia Bąków,	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Koszarawa	Modernizacja drogi powiatowej DP 1419S	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Brenna	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej 633 155 S ul. Hołcyna w Brennej; Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej 633 065 S ul. Sportowa w Górkach Wielkich	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Czechowice-Dziedzice	Przebudowa drogi lokalnej ul. Lipowskiej - od skrzyżowania z ul. Świerkowicką do granic miasta wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa skrzyżowania drogi DK 1 z drogą gminną nr 350 029S, ulicą Cichą (otwarcie nowych terenów pod inwestycje, wraz z łącznicami dróg gminnych: nr 350 031S ul. Cienista; nr 350 021S ul. Bukowa)	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ulicy Orzeszkowej - od skrzyżowania z ulicą Legionów do granic miasta	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi gminnej nr 350 145S ulicy Pionkowej w Czechowicach-Dziedzicach - dostosowanie do ruchu ciężkiego od skrzyżowania z ul. Łukasiewicza do skrzyżowania z ul. Kaniowską	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi powiatowej 4428S ulicy Ligockiej na docinku od skrzyżowania z drogą powiatową 4440S ul. Mazańcowicką do skrzyżowania z DK 1 (wraz z przebudową	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	skrzyżowania i budową łącznic drogowych nowo powstającego osiedla Brzeziny)	
	Przebudowa drogi gminnej nr 350 259S ul. Stawowe Pole w sołectwie Bronów	Obszar Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 Dla obszaru wydano Zarządzenie nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 oraz zmieniające go Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 7 grudnia 2022 r., Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń związanych z przebudową dróg.
	Przebudowa drogi gminnej nr 350014S ul. Braci Koźbów w Czechowicach-Dziedzicach; Przebudowa drogi gminnej 350 362S, ul. Pasiecznej w sołectwie Zabrzeg; Przebudowa drogi gminnej nr 350 333S ulicy Gilów w sołectwie Zabrzeg Przebudowa drogi gminnej nr 350 332S ul. Gazdy w sołectwie Zabrzeg; Przebudowa drogi gminnej nr 350 309S ulicy Stawiska w sołectwie Ligota; Przebudowa drogi gminnej nr 350 252S ulicy Kopaniny w sołectwie Bronów; Przebudowa drogi gminnej nr 350 298S ulicy Polowa w sołectwie Ligota; Przebudowa drogi nr N 218 ulicy Tartacznej w sołectwie Ligota; Przebudowa drogi gminnej nr 350 507S ulicy Granicznej w sołectwie Ligota	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa ul. Węglowej bocznej wraz z przebudową kanalizacji deszczowej i oświetleniem - rewitalizacja osiedla "familoków"	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa wewnętrznej nr N34 ul. Radosnej w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa układu dróg gminnych nr 350 038S, ulic Dolna; nr 350 053S, ul. Grabowicka oraz nr 350 176S, ul. Sadowa w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Rozbudowa łącznika drogowego ulic Mazańcowicka - Płaska - Smocza - Brzeziny	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi nr N 24 ulicy Myśliwskiej w Czechowice-Dziedzice	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi gminnej nr 350 003S ulicy Akacjowej w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi gminnej nr 350 184S ulicy Smoczej w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi nr N6 ul. Dębowej w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa drogi nr N44 ul. Zabiele w Czechowicach-Dziedzicach	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa układu drogowego osiedla Barabasza wraz z budową parkingów	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
	Przebudowa osiedla drogowego Barbary wraz z budową parkingów	Brak – inwestycje nie będą realizowane na terenie obszarów chronionych. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć konieczności usuwania drzew i krzewów
Rajcza	Rozbudowa infrastruktury rowerowej (lokalne trasy rowerowe) w sołectwach Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Sól, Sól-Kiczora, Zwardoń wraz z punktami MOR	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u> Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z rozwojem dróg rowerowych.
	Przebudowa układu funkcjonalnego w centrum Rajczy tj. budowa zatoki autobusowej w rejonie kościoła oraz przebudowa parkingu przy Ośrodku Zdrowia celem poprawy jego funkcjonalności; Rozbudowa drogi do stacji PKP Rajcza Centrum	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		- lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.

	Przebudowa drogi Po Kamieńcach w Rycerce Górnej	<u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu jw. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006</u> Dla obszaru Natura 2000 przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLH240006.

		Zagrożenia istniejące i potencjalne: D06 Inne formy transportu i komunikacji Ewentualna realizacja działań dopuszczonych zapisami dokumentów planistycznych tj.: m.in.: ścieżki, drogi, parkingi, drogi dojazdowe do pól, urządzenia infrastruktury technicznej w obrębie płatów siedliska lub ich sąsiedztwie może spowodować zmniejszenie zasobów siedliska w obszarze oraz pogorszenie specyficznej struktury i funkcji płatów muraw, głównie poprzez fragmentację płatów siedliska, mechaniczne ich zniszczenie lub spowodowanie wkroczenia obcych gatunków inwazyjnych D01.02 Drogi, autostrady - Wiele dróg zostało poprowadzonych wzdłuż potoków, umocnione zostały brzegi potoków od strony drogi i ograniczona została przestrzeń koryta potoku; ograniczone zostało siedlisko ziołorośli. Siedlisko 91E0 - D01.02 Drogi, autostrady - Wiele dróg zostało poprowadzonych wzdłuż potoków, umocnione zostały brzegi potoków od strony drogi i ograniczona została przestrzeń koryta potoku przyczyniając się do ograniczenia areałów płatów, fragmentacji, rozprzestrzeniania się gatunków synantropijnych; dodatkowo ułatwiony został dostęp do obszaru, wzrosła penetracja przez ludzi i zaśmiecanie terenu. **1352** wilk *Canis lupus*; **1354** niedźwiedź brunatny *Ursus arctos*; **1361** ryś *Lynx lynx* D01.02 Drogi, autostrady - Wzrasta izolacja obszaru od innych karpackich kompleksów leśnych; wzrost ruchu kołowego na drogach lokalnych powoduje wzrost efektu bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Planowana inwestycja będzie prowadzona na istniejącej drodze, w związku z czym nie powinna powodować istotnego oddziaływania na przedmioty ochrony w Obszarze Natura 2000. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na zidentyfikowane w PZO zagrożenia, w szczególności dotyczące drapieżnych ssaków, a także działania ochronne. Prace powinny być prowadzone w terminach oraz warunkach minimalizujących negatywy wpływ na zwierzęta, m.in. poprzez ograniczenie emisji hałasu powodującej płoszenie. <u>Obszar Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002</u> Dla obszaru przyjęto Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002 oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 lutego 2016r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Żywiecki PLB240002. Plan zadań ochronnych nie identyfikuje zagrożeń istniejących i potencjalnych związanych z przebudową i remontem istniejących dróg.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
Ustroń	Rozbudowa drogi gminnej 592 114S ul. Leśnej; Przebudowa drogi gminnej 592 154S ul. Sanatoryjnej; Rozbudowa drogi gminnej 592 113S ul. Folwarczna Rozbudowa drogi gminnej 592 108S ul. Bernadka	Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego - otulina Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obzarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajow działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
Jeleśnia	Przebudowa dróg na terenie Gminy Jeleśnia Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Jeleśnia Przebudowa dróg wraz z budową chodników dla pieszych w ciągach dróg powiatowych	Nie wskazano lokalizacji inwestycji.
Potencjalne kierunki rozwoju		
GDDKiA	Budowa tunelu w ciągu drogi krajowej S1 pomiędzy w. Przybędza i w. Milówka	Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005 Dla obszaru Natura 2000 nie przyjęto Planu Zadań Ochronnych, natomiast na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach jest dostępny jego projekt. W projekcie PZO zidentyfikowano zagrożenia: **Siedlisko 6430 -** D01.02 Drogi, autostrady **4109** Tojad morawski *Aconitum firmum* ssp. *moravicum* **1352** Wilk *Canis lupus* **1361** Ryś *Lynx lynx* **1355** Wydra *Lutra lutra* D01.02 Drogi, autostrady

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Obszar jest w coraz większym stopniu izolowany od kompleksów leśnych leżących na wschód (Beskid Mały) i południowy-wschód (Beskid Żywiecki). Wzrasta intensywność ruchu kołowego na drogach lokalnych zwiększając efekt bariery i zagrożenie kolizjami z pojazdami. Zaplanowana budowa, będzie dotyczyć terenów na obszarze zabudowanym i przekształconym antropogenicznie, nie przewiduje się zatem, aby oddziaływanie na przedmioty ochrony było istotne. Będzie ona zlokalizowana wzdłuż istniejących dróg na terenie gminy, biegnących wzdłuż granicy Obszaru Natura 2000. Niemniej jednak należy wziąć pod uwagę potrzeby zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych, a także zapisy PZO (po zatwierdzeniu) w planowanym sposobie realizacji i dokładnej lokalizacji inwestycji. <u>Żywiecki Park Krajobrazowy - otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak;

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
PKP	Budowa linii kolejowej Skoczów-Brenna; Budowa linii kolejowej Wilkowice Bystra - Szczyrk	<u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego i otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku.

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony.
PKP	Budowa linii kolejowej Wisła Głębce - Zwardoń	<u>Obszar Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005</u> W SDF dla obszaru jako zagrożeń nie zidentyfikowano zagrożenia dot. linii kolejowych. Dla obszaru Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005, zgodnie ze stanem na dzień opracowania prognozy nie został przyjęty plan zadań ochronnych. Na stronie internetowej RDOŚ w Katowicach udostępniony został projekt Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Beskid Śląski PLH240005. Projekt wskazuje na zagrożenia istniejące i potencjalne, które zostały zidentyfikowane w trakcie prac nad projektem PZO dla poszczególnych przedmiotów ochrony w obszarze i są to: **6430** Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) Potencjalne: D01 Drogi, ścieżki i drogi kolejowe **4109** Tojad morawski *Aconitum firmum ssp. moravicum* Istniejące: D Transport i sieci komunikacyjne **1352** Wilk *Canis lupus* Istniejące: D01.04 Linie kolejowe Sieć linii kolejowych jest słabo rozwinięta, występuje na obrzeżach ostoi. Może mieć wpływ na przemieszczanie się wilków do sąsiednich ostoi. **1361** Ryś *Lynx lynx* Potencjalne

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		D01.04 Linie kolejowe Sieć linii kolejowych jest słabo rozwinięta, występuje na obrzeżach ostoi. Może mieć jednak wpływ na przemieszczanie się rysi do sąsiednich ostoi. Przy planowaniu linii kolejowej należy starannie wziąć pod uwagę zapisy ostatecznej wersji Planu Zadań Ochronnych. <u>Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina</u> Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku;

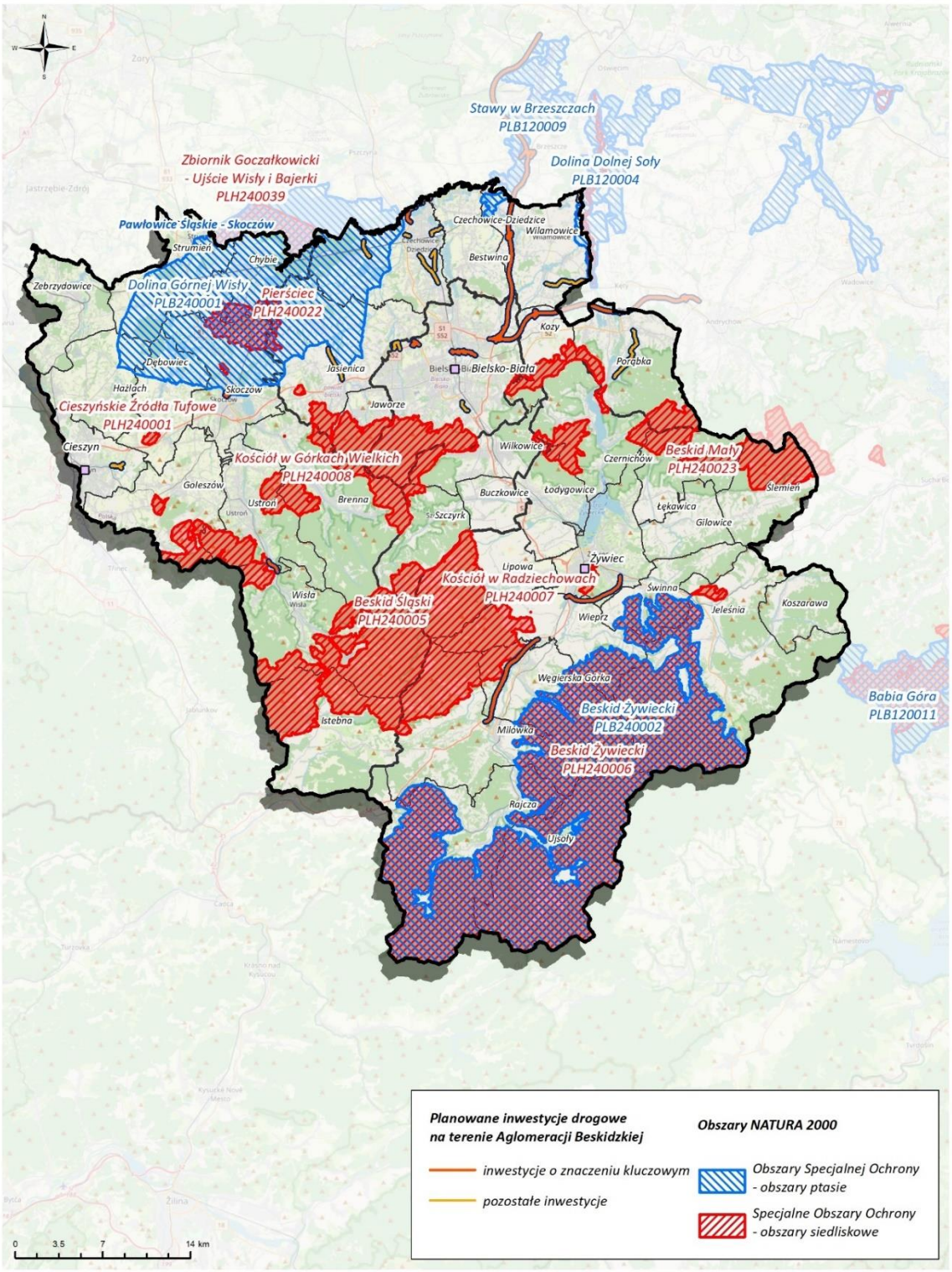
Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony. <u>Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego i otulina</u> Rozporządzenie Nr 10/98 Woj. Bielskiego z 16 czerwca 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego nie wprowadziło zakazów obowiązujących na terenie Parku. Odnośnie planowanych inwestycji w rozporządzeniu wprowadzono poniższe zapisy: - do czasu uzgodnienia planu ochrony Parku i jego otuliny, dla zapewnienia właściwego funkcjonowania Parku oraz warunków realizacji jego ochrony, wprowadza się obowiązek zasięgnięcia opinii Dyrektora Parku w sprawach zamierzeń inwestycyjnych w granicach Parku i Otuliny, z wyłączeniem inwestycji mieszkalnych i inwentarskich na obszarach przeznaczonych pod budownictwo. - Wyrażenie opinii Dyrektora Parku jest jedną z form zapobiegania negatywnym skutkom inwestycji i innych rodzajów działalności na terenie Parku i otuliny przed wprowadzeniem planu ochrony Parku. Dla Parku nie opracowano oraz nie wprowadzono Planu ochrony. Inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami „ptasimi”, w obszarach przekształconych antropogenicznie, wzdłuż istniejących dróg. Ponadto należy zwrócić uwagę na peryferyjne położenie tej przyszłej linii, co z pewnością wpłynie na niewielki ruch i niewielkie prędkości pociągów poruszających się po torach. Wobec powyższego nie przewiduje się, aby wspomniana inwestycja miała wpływ na przedmioty ochrony w obszarze Beskid Żywiecki PLB240002, jak również możliwość migracji i wzrost śmiertelności osobników gatunku głuszec *Tetrao urogallus.* Dodatkowo modernizowany odcinek Zwardoń-Sól będzie podlegał modernizacji (linia istnieje). Linia kolejowa przebiega wzdłuż granicy obszarów Natura 2000: Beskid Żywiecki PLB240002 oraz obszaru Beskid Żywiecki PLH240006. Należy zaznaczyć, że inwestycja będzie polegała na modernizacji istniejącej linii. Peryferyjne położenie tego szlaku wpłynie na niewielki ruch i niewielkie prędkości pociągów poruszających się po torach. Wobec powyższego nie przewiduje się, aby wspomniana inwestycja miała wpływ na przedmioty ochrony w obszarze Beskid Żywiecki PLB240002, jak również możliwość migracji i wzrost śmiertelności osobników gatunku głuszec *Tetrao urogallus.*

Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
	Linia kolejowa Jeleśnia - Korbielów	Żywiecki Park Krajobrazowy – otulina Dla Parku przyjęto Rozporządzeniem nr 7/98 Wojewody Bielskiego z 20 maja 1998 r. w sprawie utworzenia Żywieckiego Parku Krajobrazowego zakazy, dotyczące m.in.: - prowadzenia działalności gospodarczej, mogącej w istotny sposób oddziaływać szkodliwie na ekosystemy, walory krajobrazowe, kulturowe i turystyczne Parku; - lokalizacji inwestycji, zaliczonych (wg Rozporządzenia Min. O.S.,Z.N.iL. z dnia 13 maja 1995, Dz.U nr 52/95 poz. 284) do grupy ,,szczególnie szkodliwych dla środowiska i ludzi"; - lokalizacji inwestycji, zaliczanych w rozporządzeniu j.w. do grupy ,,mogących pogorszyć stan środowiska" w przypadku potwierdzenia w ,,ocenie oddziaływania" szkodliwego wpływu na ekosystemy Parku; - lokalizacji obiektów wypoczynkowych stałych i sezonowych oraz letniskowych (nie dotyczy budynków mieszkalno-pensjonatowych, lokalizowanych poza strefami ochrony walorów przyrodniczych i kulturowych w granicach terenów zabudowy ustalonych w planach miejscowych); - lokalizacji obiektów kubaturowych poza terenami ustalonymi w planach miejscowych (w formie zabudowy rozproszonej); zakaz nie dotyczy ,,wymiany substancji" i budynków uzupełniających w granicach istniejącej działki zagrodowej; - realizacji obiektów, których gabaryty i forma architektoniczna mogą obniżyć walory krajobrazowe; - realizacji przedsięwzięć, mogących spowodować niekorzystne zmiany stosunków wodnych, naruszających w sposób istotny rzeźbę terenu lub powodujących wzmożenie procesów erozyjnych w tym w szczególności: o lokalizacji retencyjnych zbiorników wodnych (za wyjątkiem ujętych w aktualnie obowiązujących planach miejscowych); o eksploatacji surowców mineralnych - w tym poboru kruszywa z rzek i potoków, o melioracji wodnych, osuszania torfowisk i młak; o budowy ponadlokalnych dróg oraz elektroenergetycznych i gazowniczych linii przesyłowych o znaczeniu ponadlokalnym; o prowadzenia technicznej regulacji rzek i potoków, powodującej utratę ich naturalnego charakteru, a zwłaszcza prostowania i skracania ich biegu, stosowania progów wyższych niż 1 m, obudowy hydrotechnicznej, za wyjątkiem przypadków niezbędnych, za zgodą Dyrektora Parku; o realizacji obiektów kubaturowych w odległości mniejszej niż 6 m, a ogrodzeń 3 m od linii brzegu cieków wodnych; - przeznaczania gruntów leśnych na cele nieleśne. Dla Żywieckiego Parku Krajobrazowego nie został przyjęty plan ochrony.

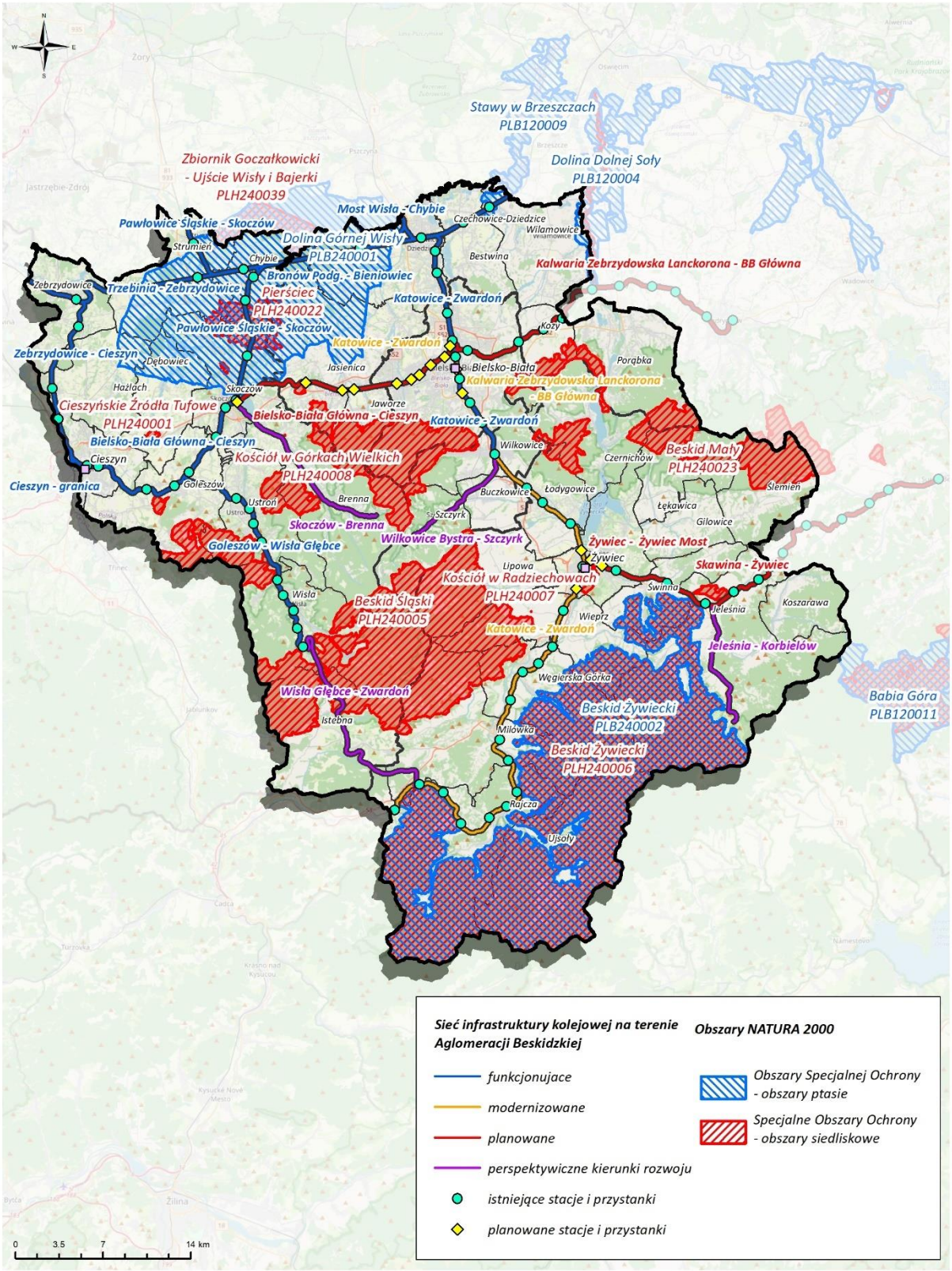
Powiat/Gmina/ Podmiot/Instytucja	Projekty wskazane na liście projektów stanowiącej załącznik A do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+	Potencjalne kolizje z formami ochrony przyrody oraz potencjalne oddziaływania
		Projektowana linia może przebiegać w pobliżu obszarów Natura 2000: Beskid Żywiecki PLH240006, Beskid Żywiecki PLB240002. Przy planowaniu inwestycji należy wziąć pod uwagę zapisy dokumentów planistycznych do ww. form ochrony przyrody i zapewnić właściwy poziom ochrony głównie ssakom, ptakom i siedliskom przyrodniczym stanowiącym przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000.

18.1. ZAŁĄCZNIK NR 5. INFORMACJE NT. POTENCJALNYCH KOLIZJI Z OBSZARAMI CHRONIONYMI I KORYTARZAMI EKOLOGICZNYMI I ODDZIAŁYWAŃ NA ZASOBY PRZYRODNICZE INWESTYCJI UJĘTYCH W ZAŁĄCZNIKU A DO PROJEKTU PLANU – OPRACOWANIE GRAFICZNE

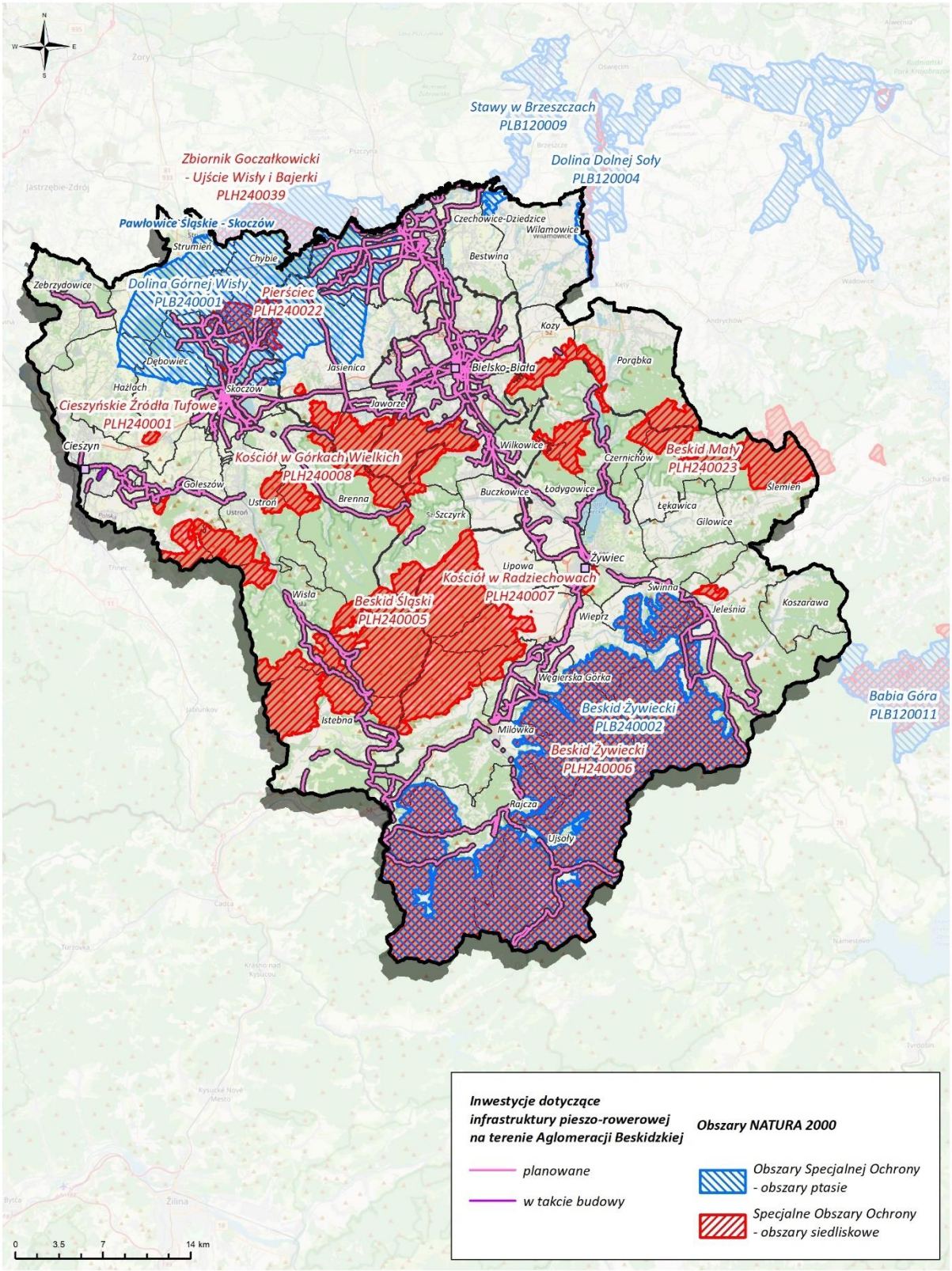
18.1.1. Obszary Natura 2000



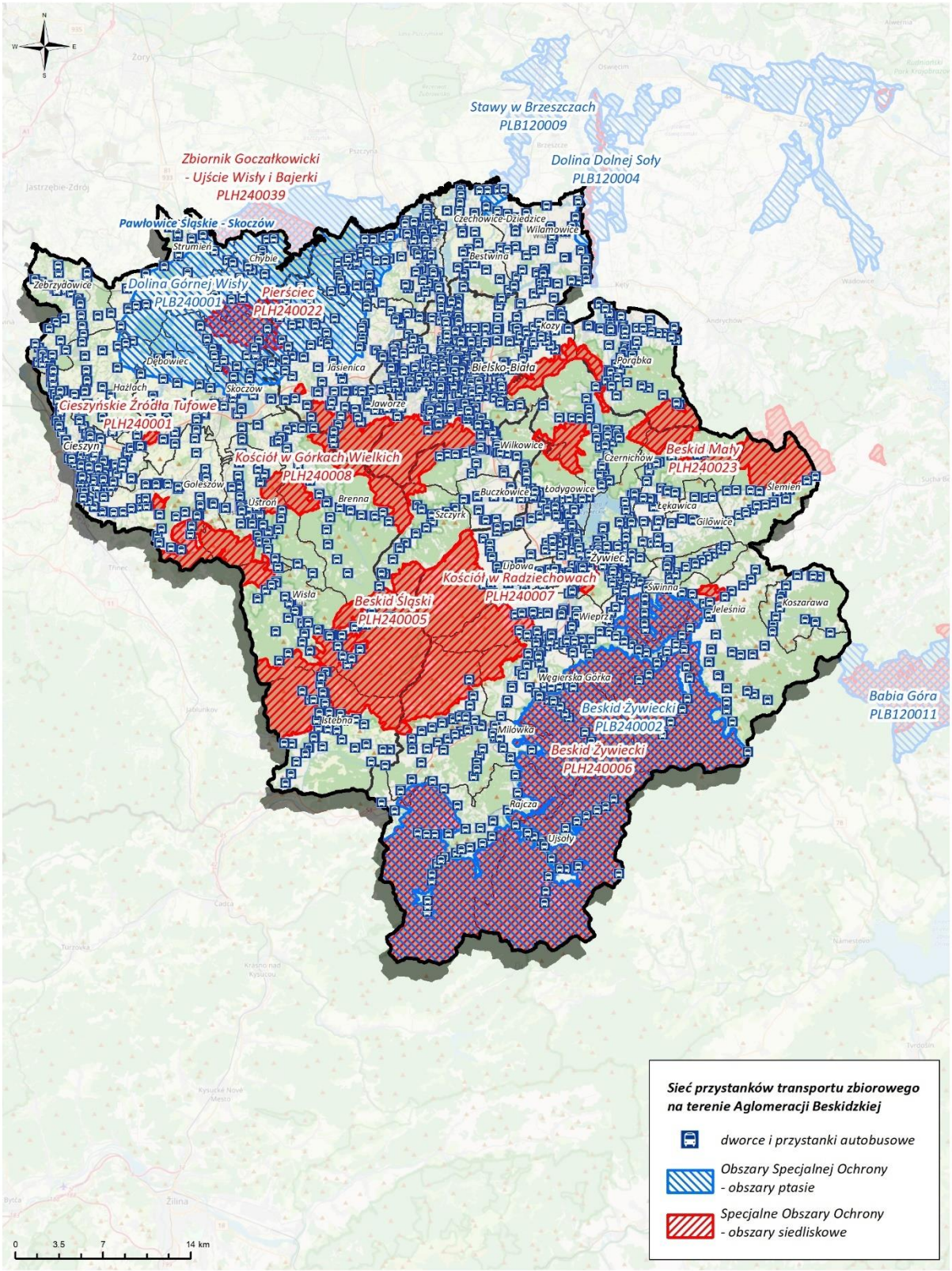
Źródło: Opracowanie własne



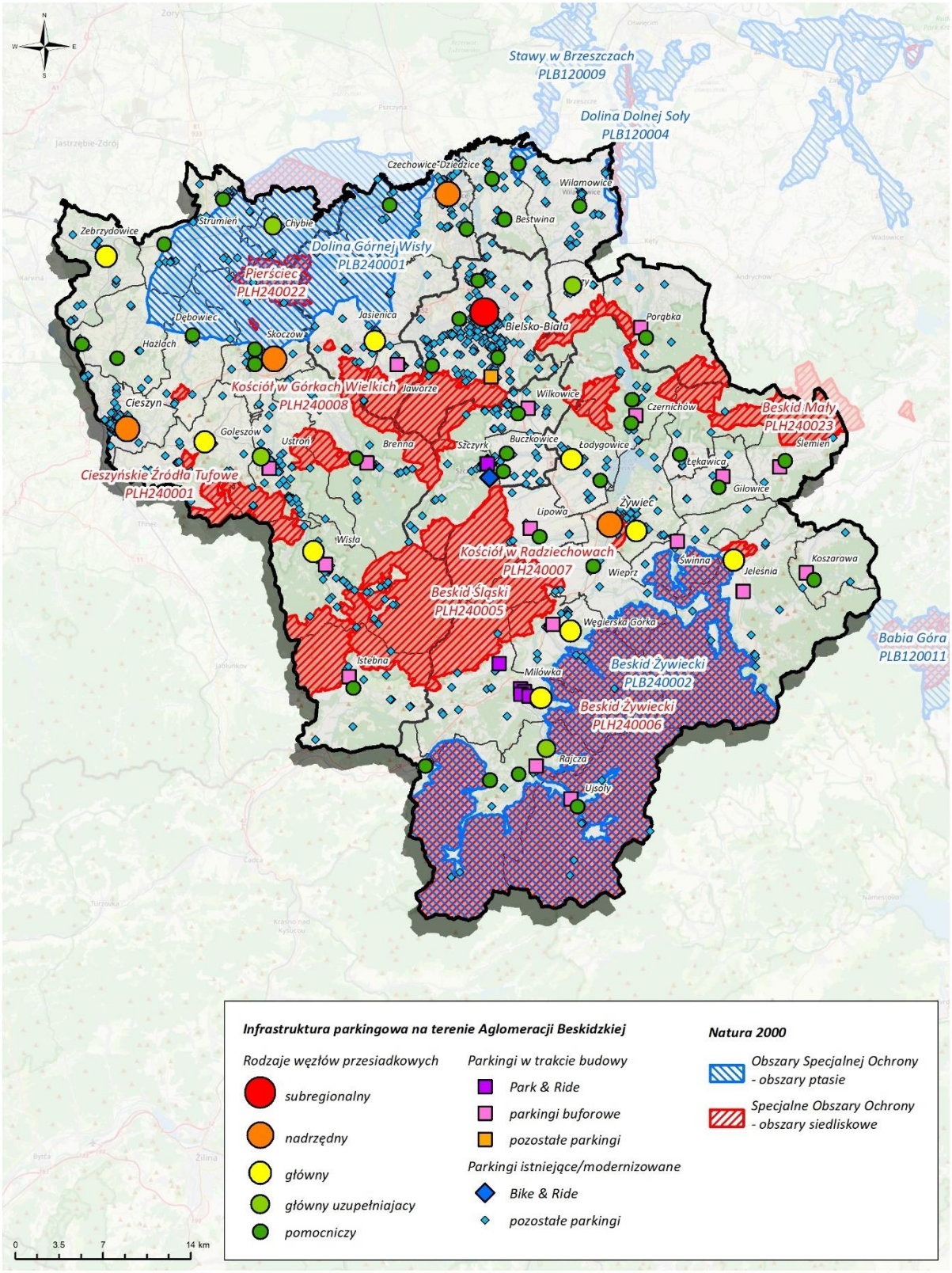
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

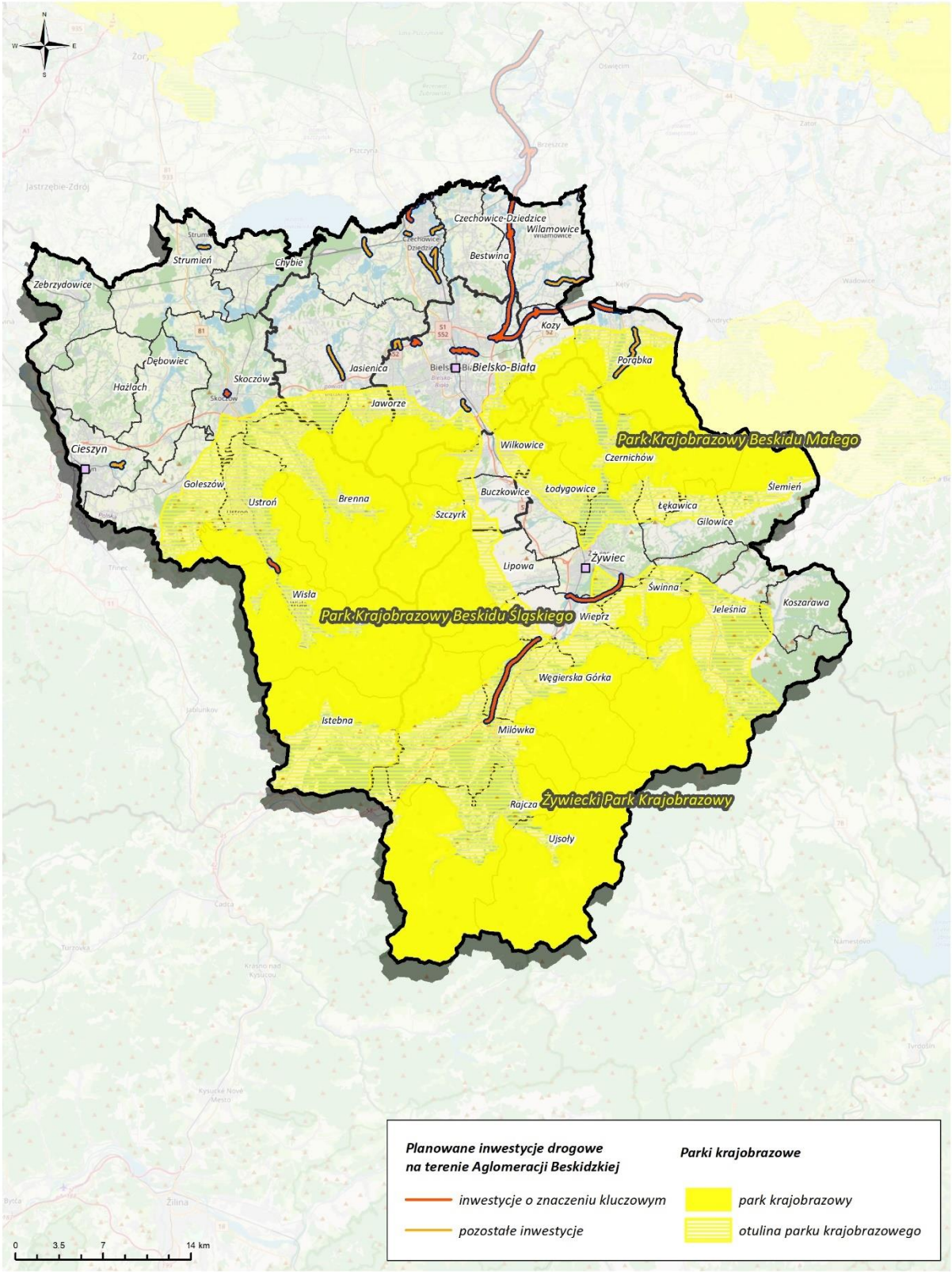


Źródło: Opracowanie własne

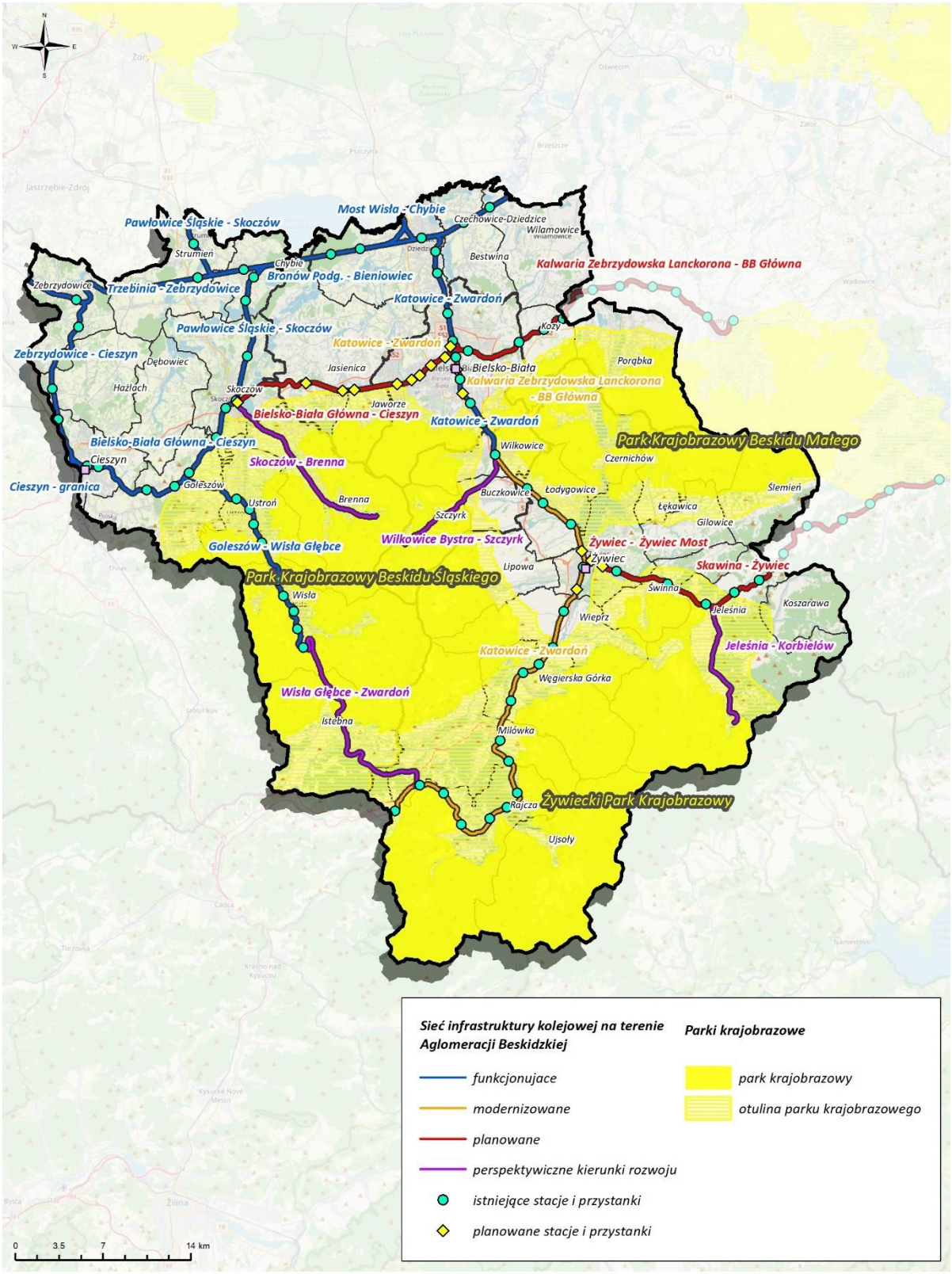


Źródło: Opracowanie własne

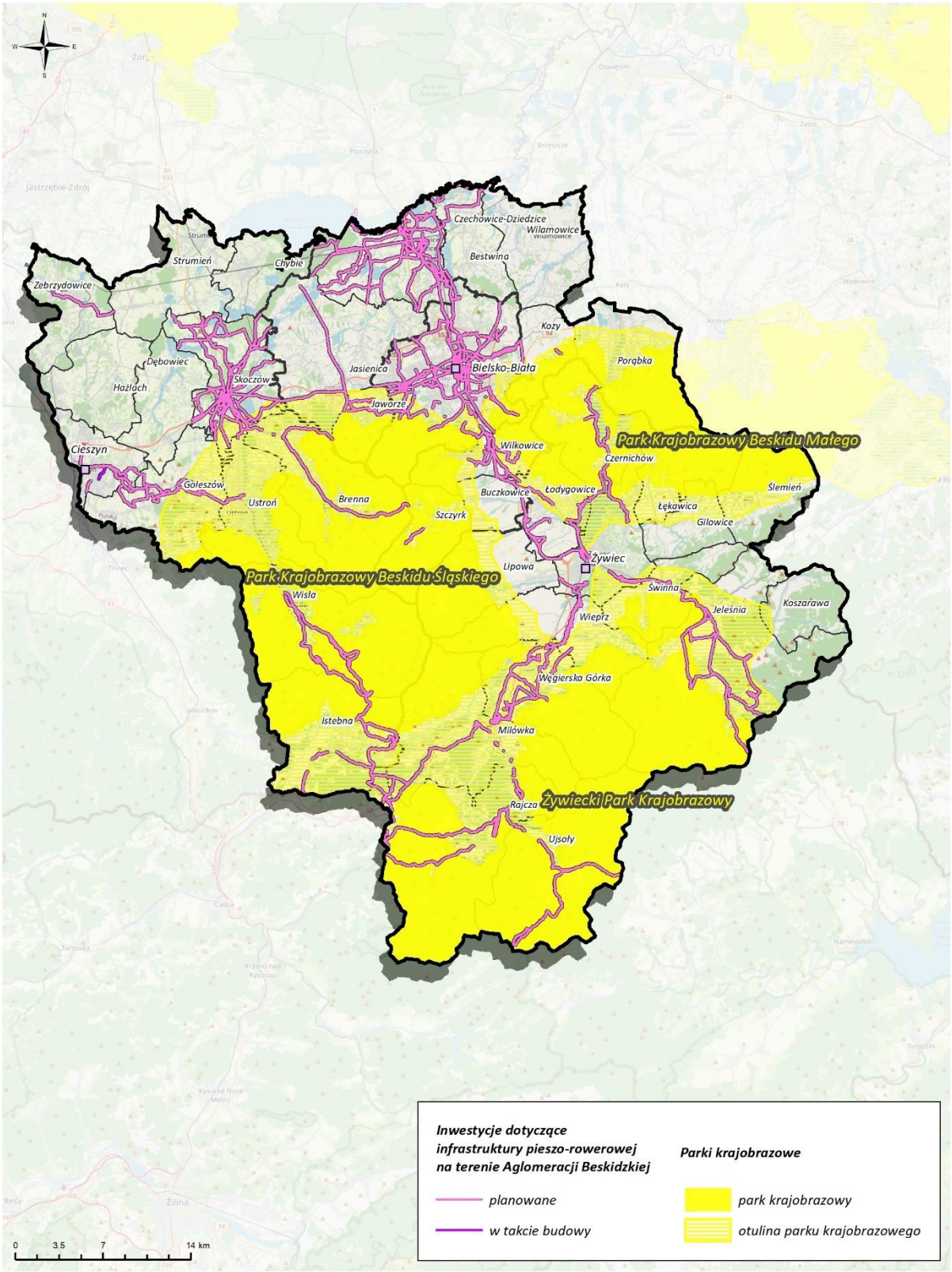
18.1.2. Parki krajobrazowe



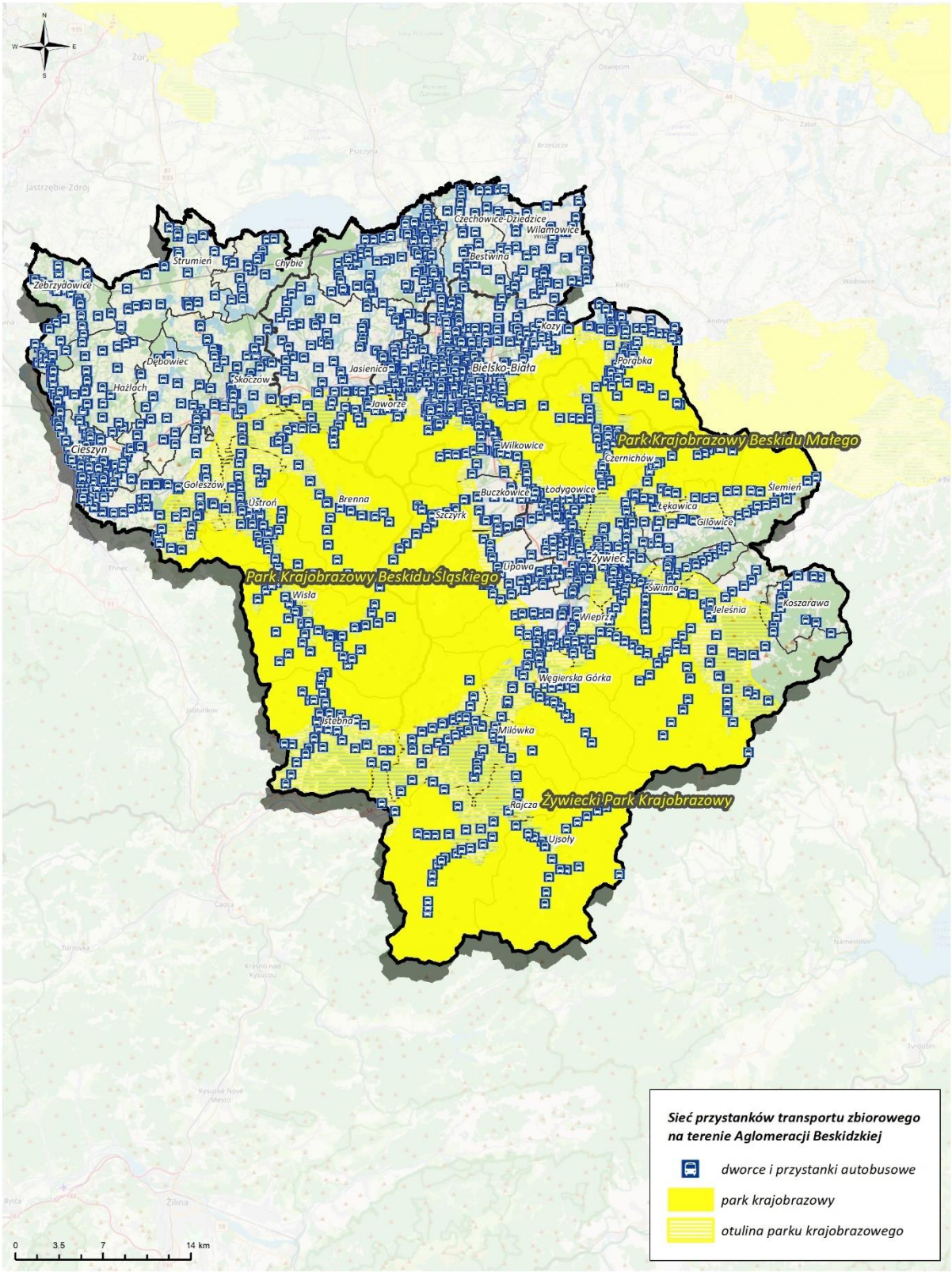
Źródło: Opracowanie własne



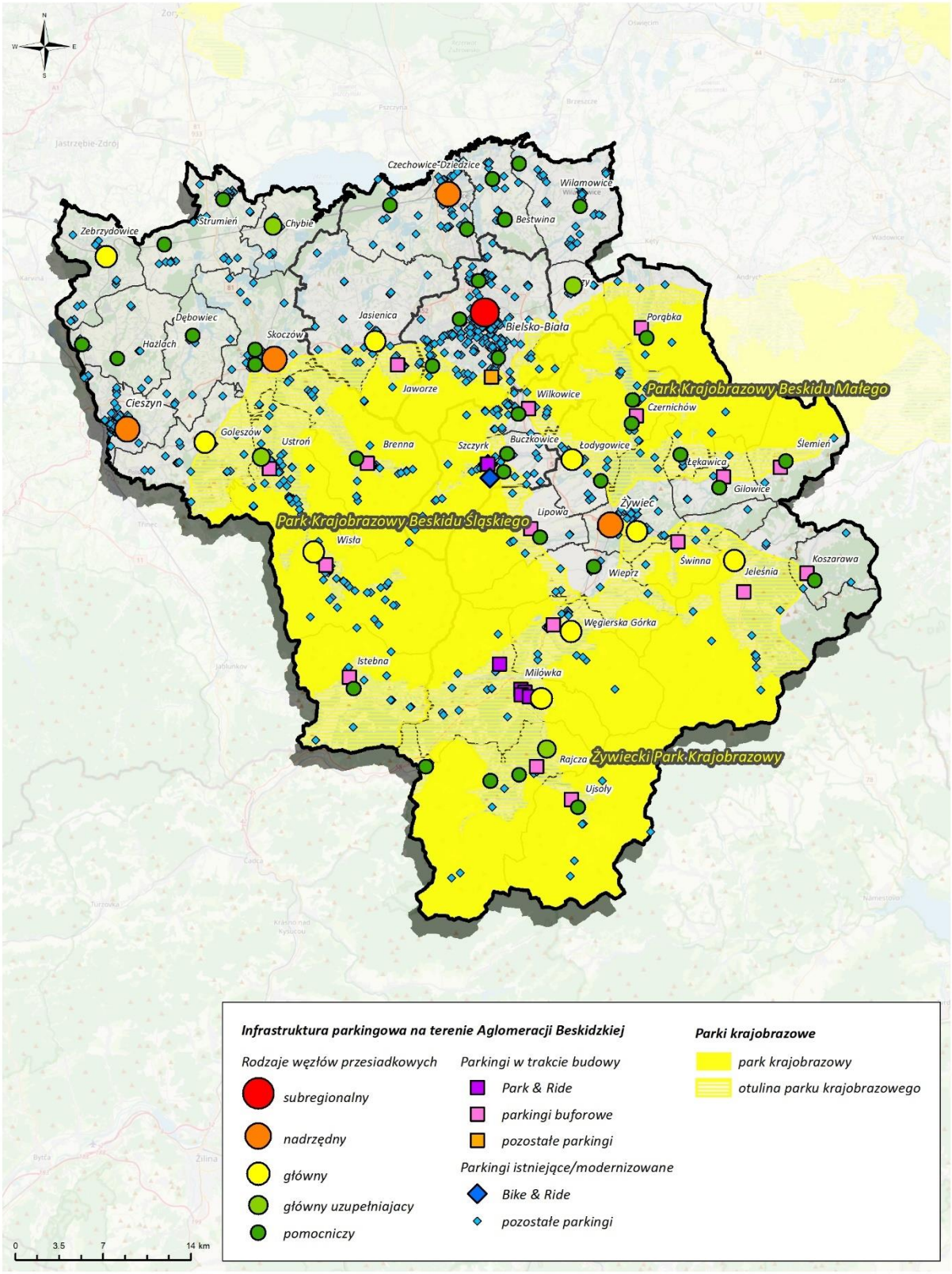
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

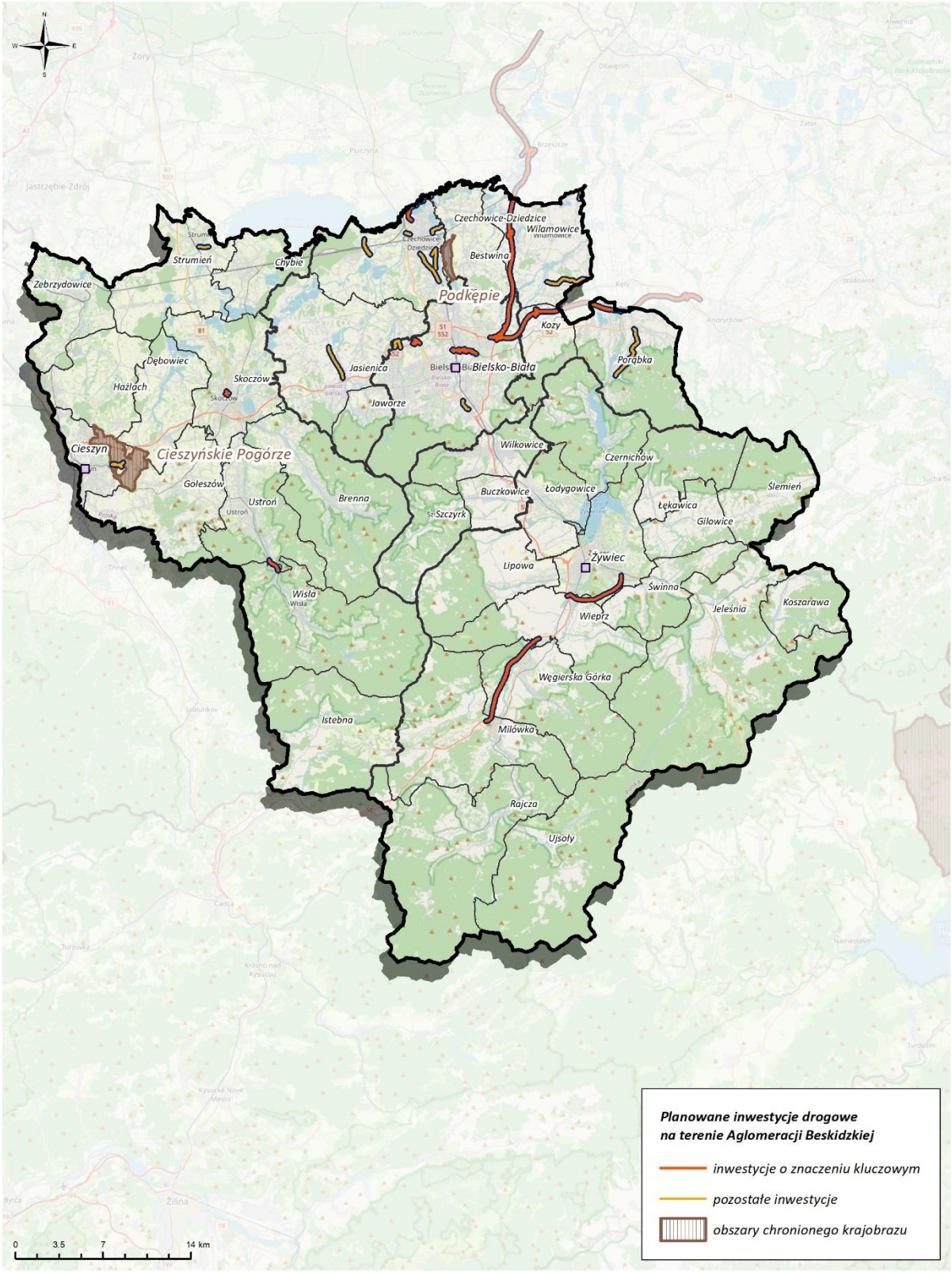


Źródło: Opracowanie własne

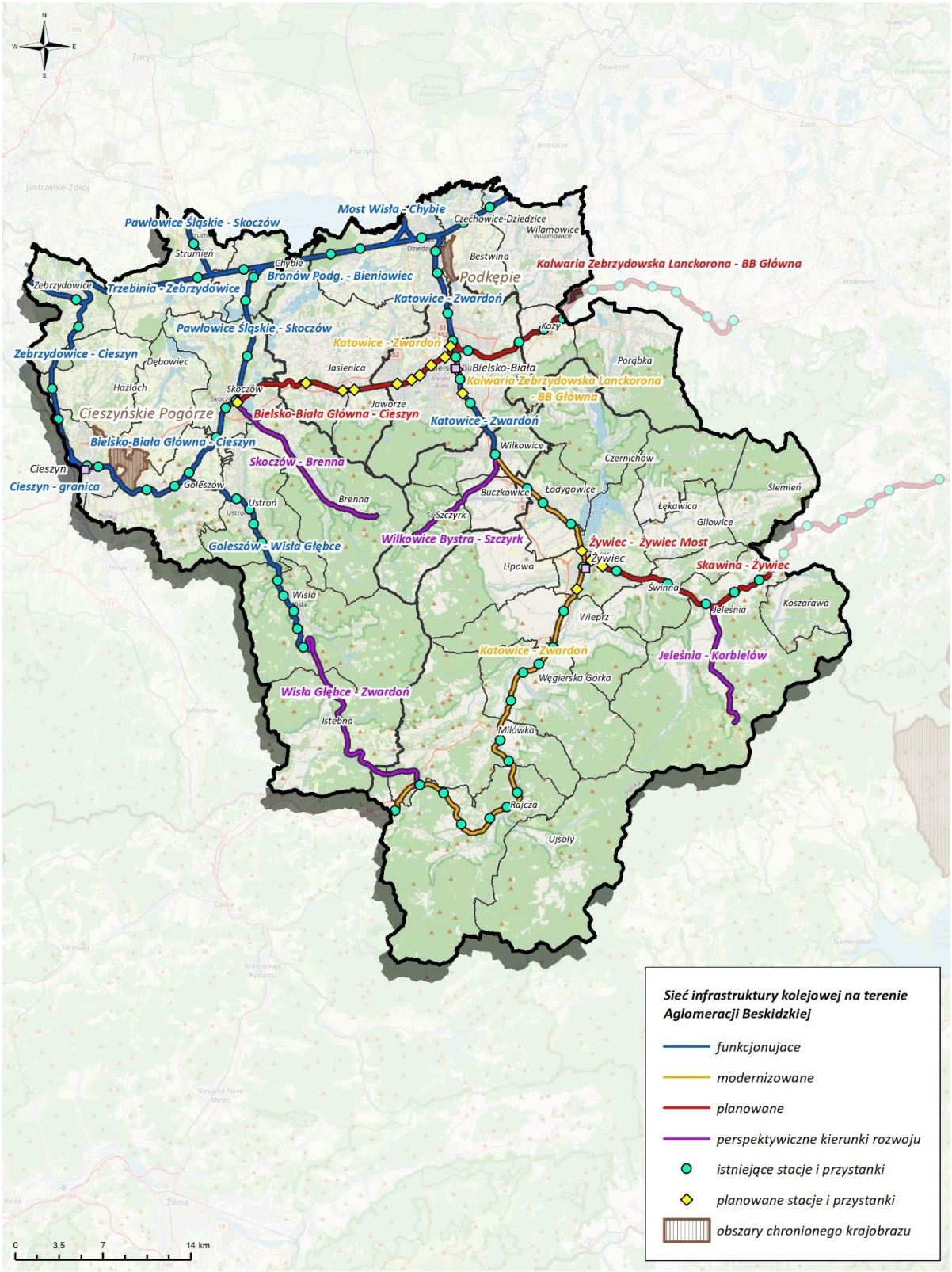


Źródło: Opracowanie własne

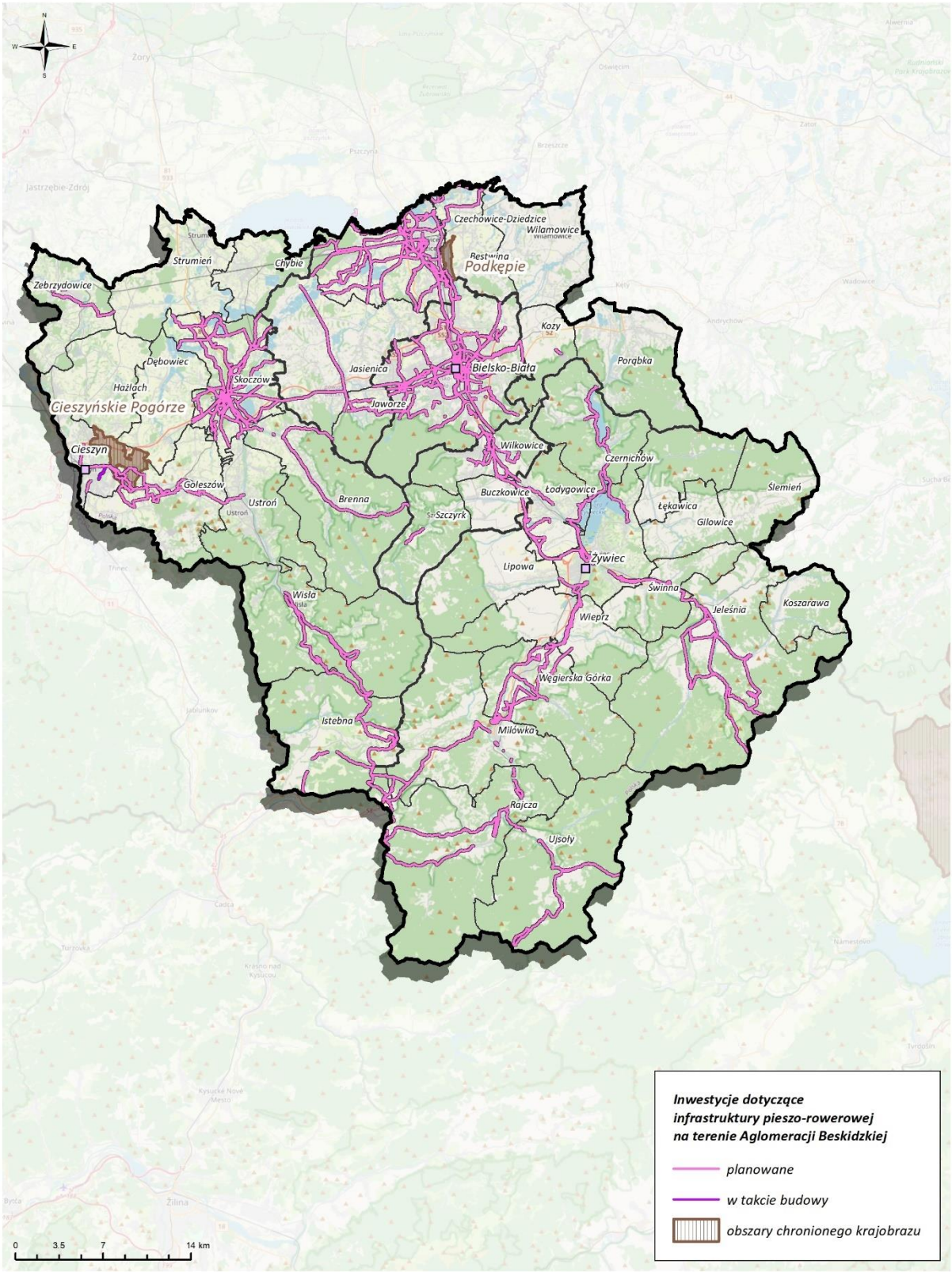
18.1.3. Obszary chronionego krajobrazu



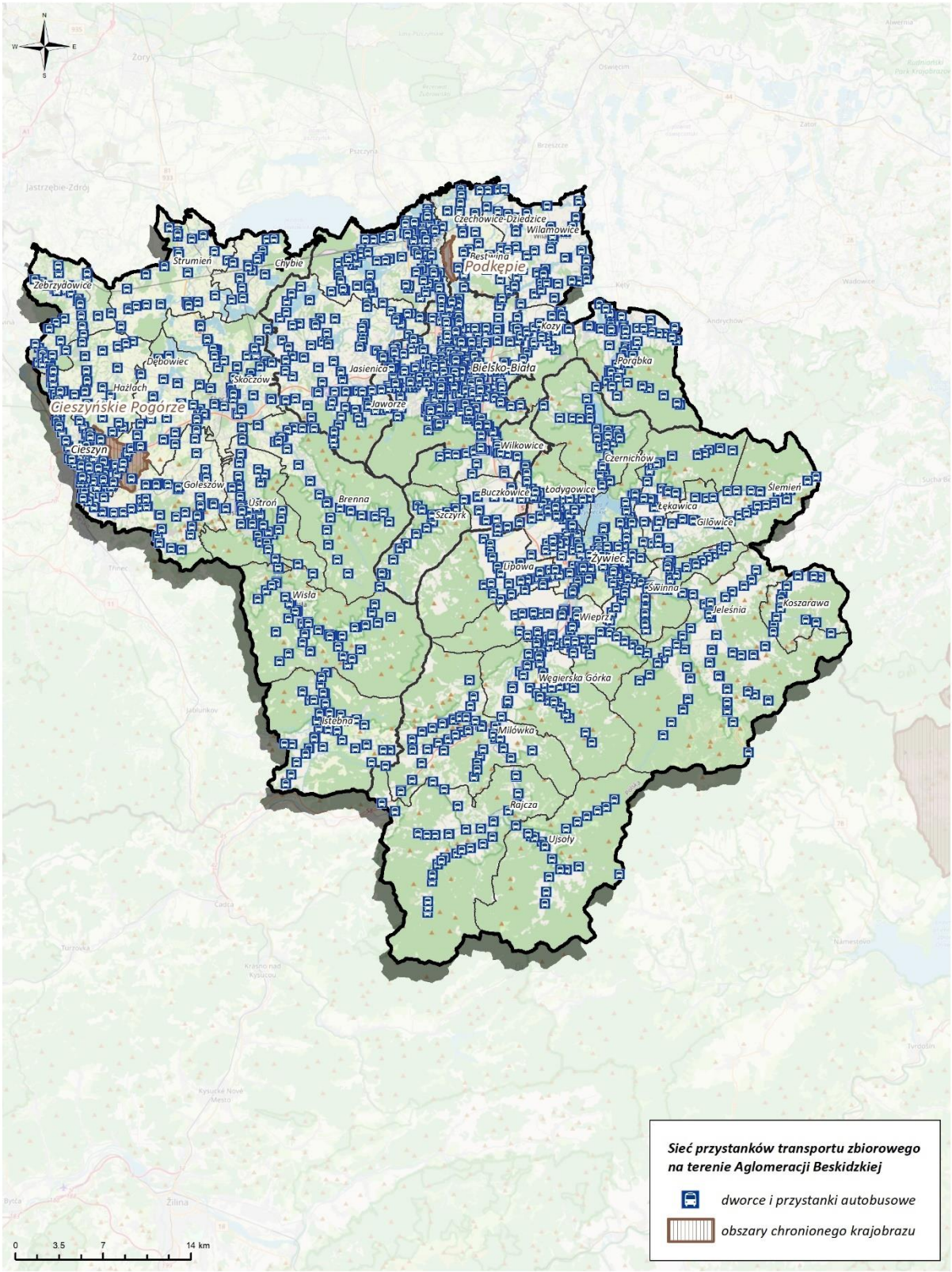
Źródło: Opracowanie własne



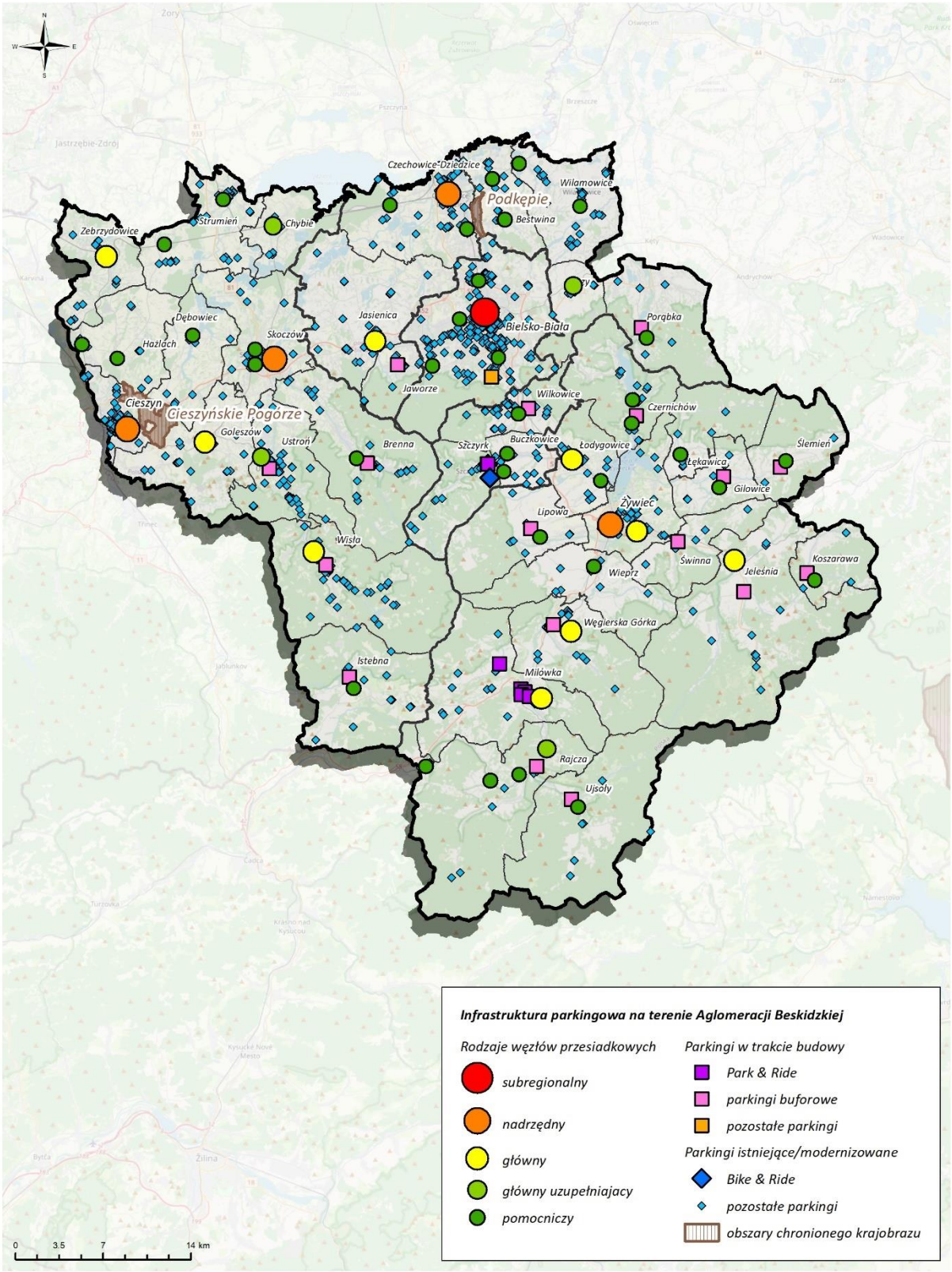
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

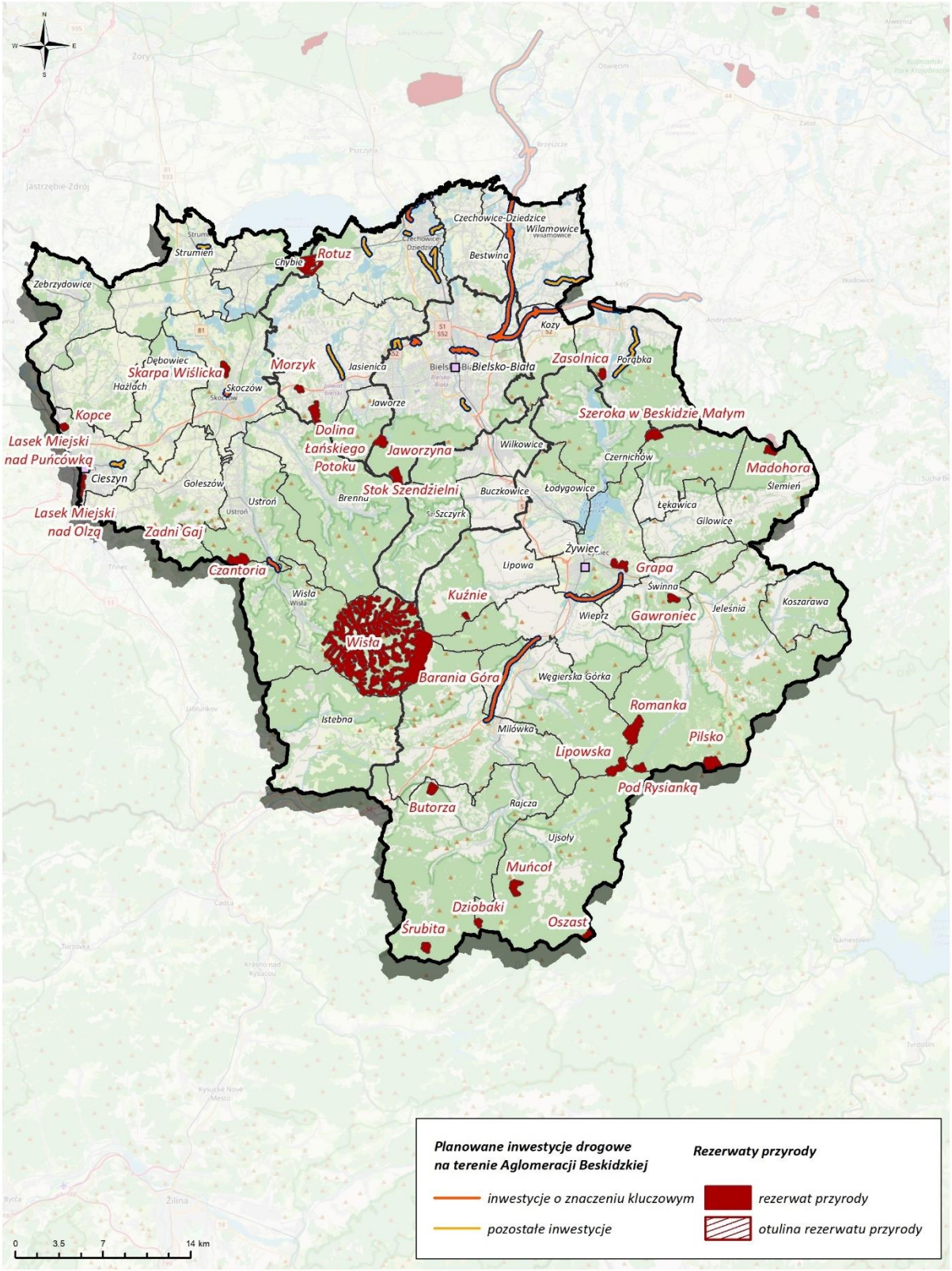


Źródło: Opracowanie własne



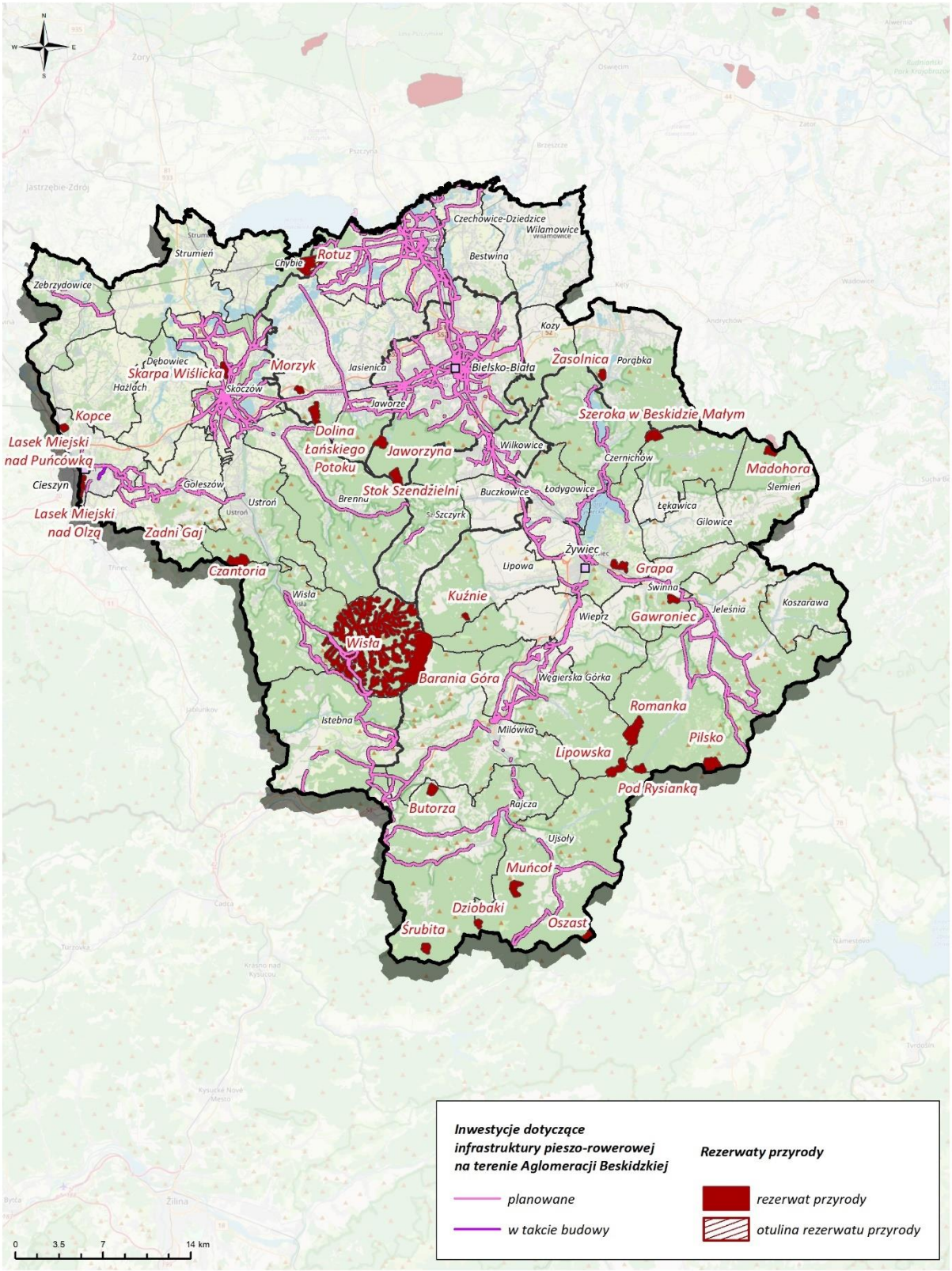
Źródło: Opracowanie własne

18.1.4. Rezerwaty przyrody

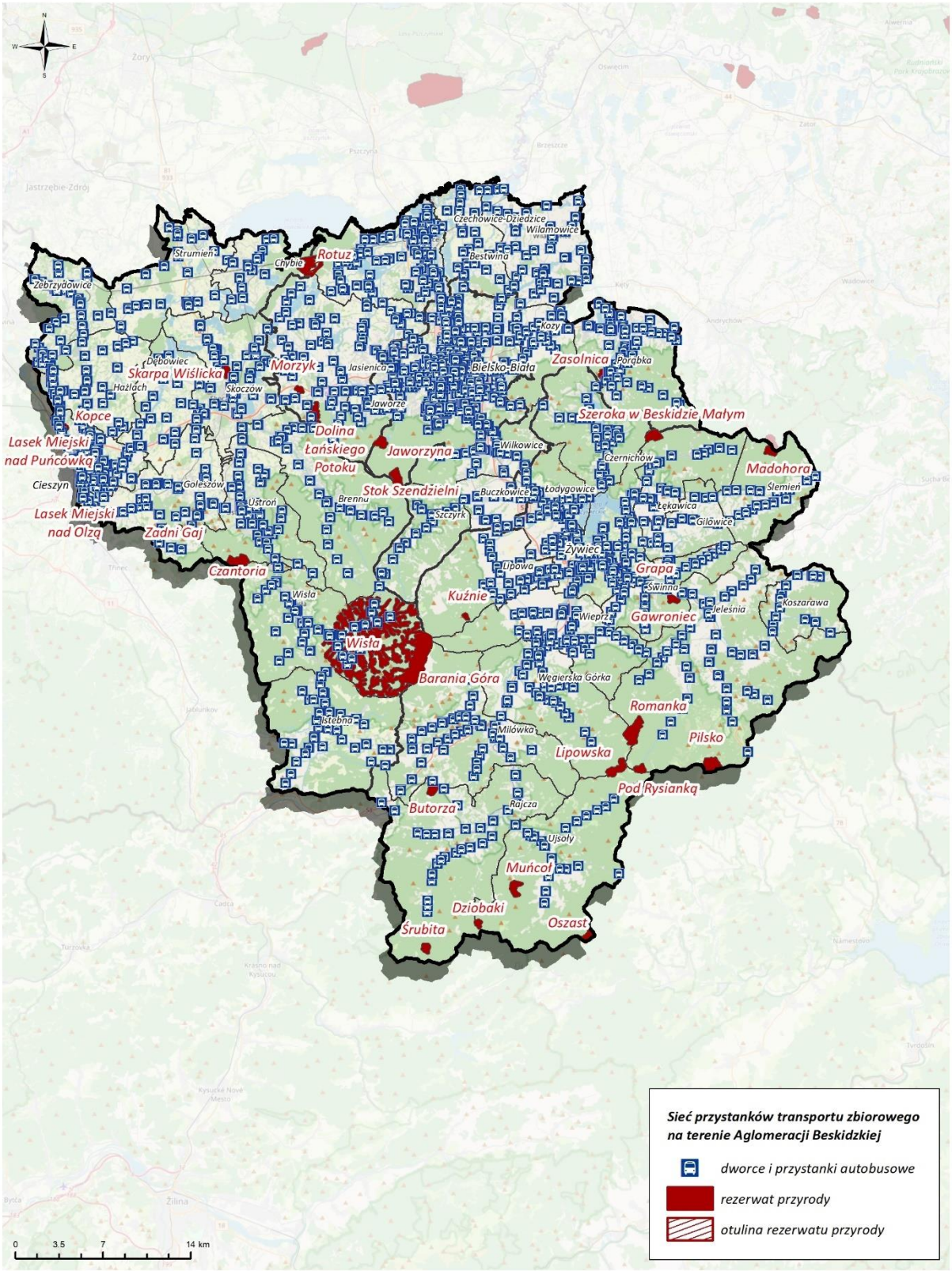


Źródło: Opracowanie własne

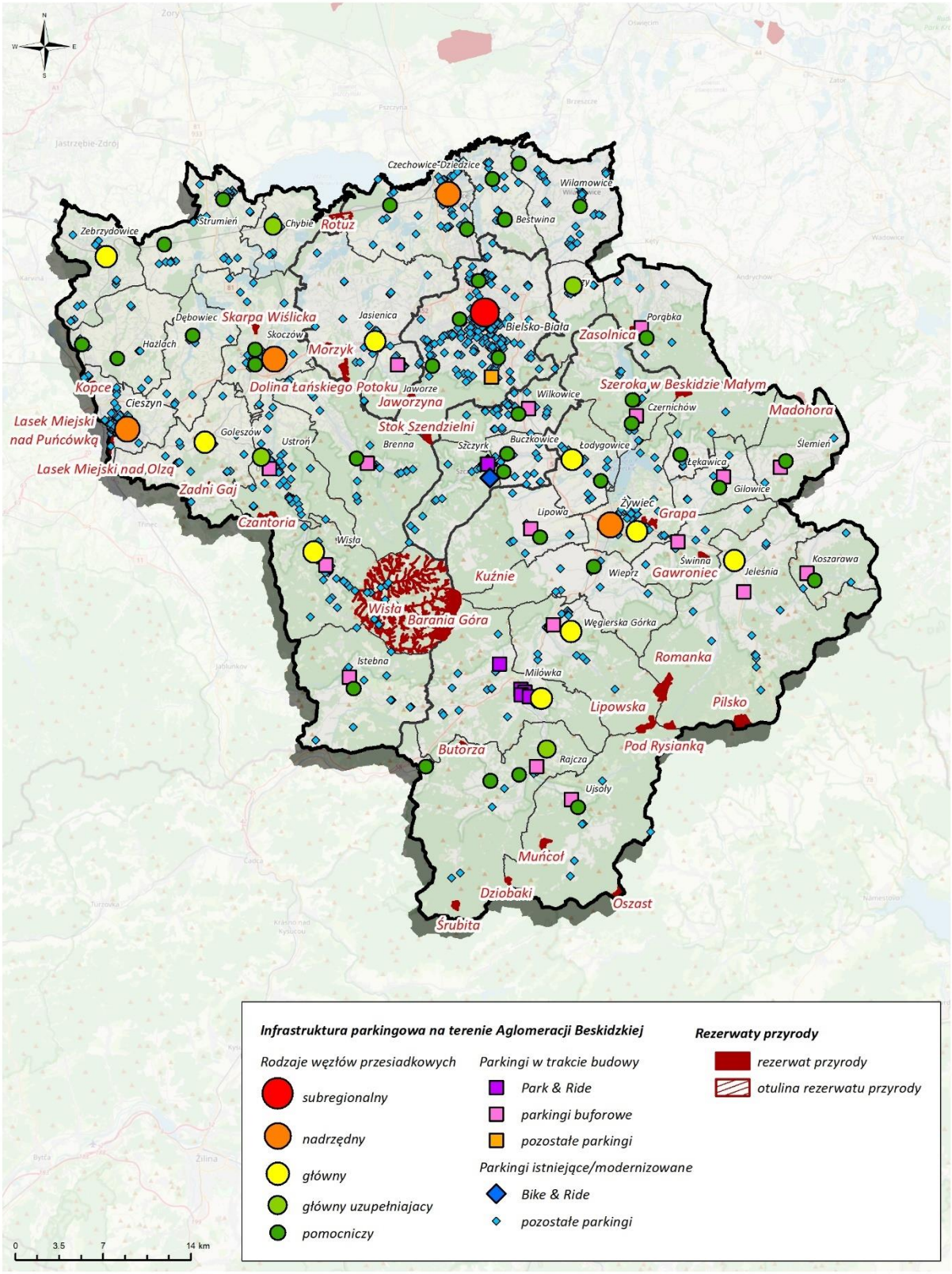
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

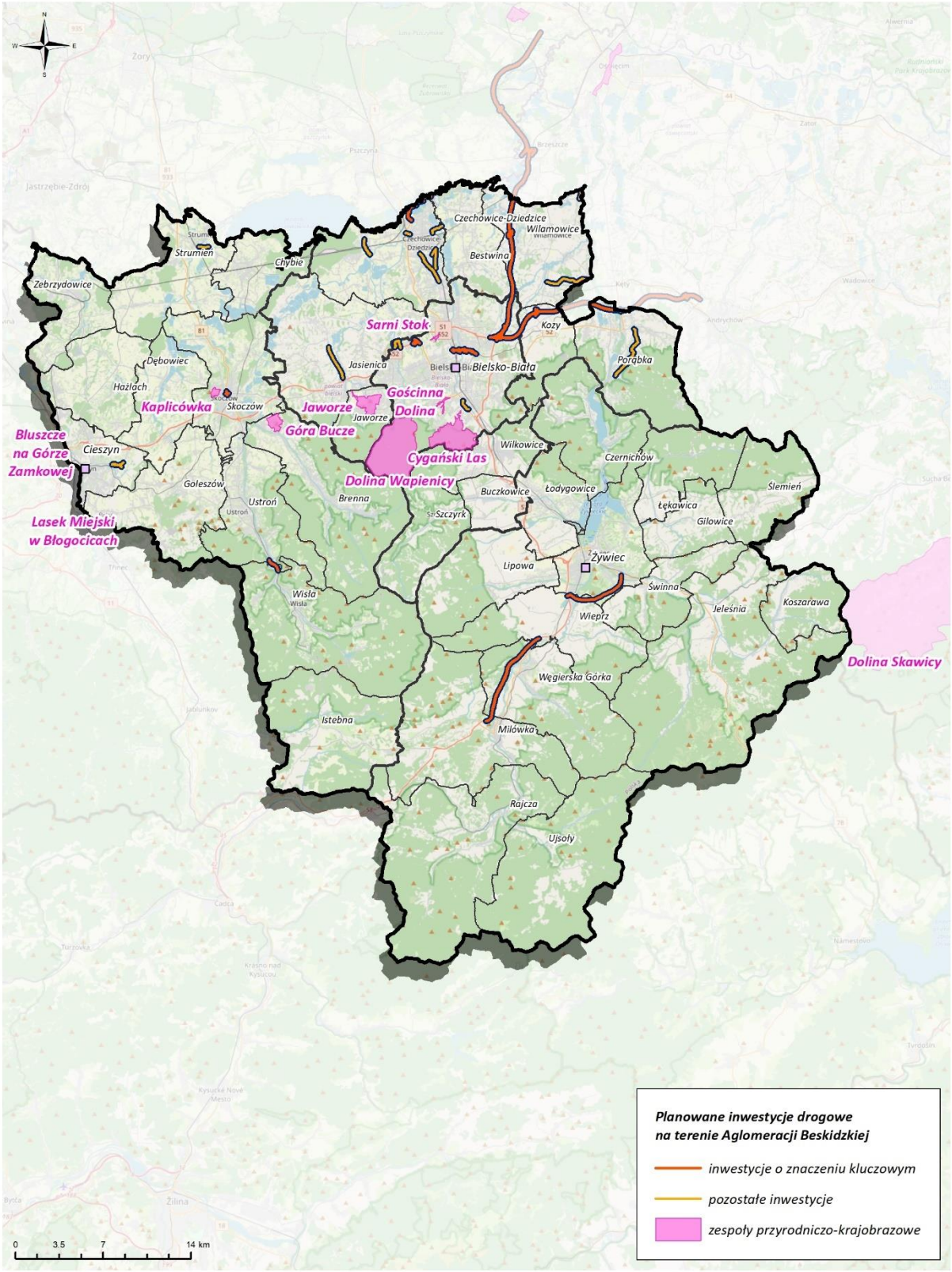


Źródło: Opracowanie własne



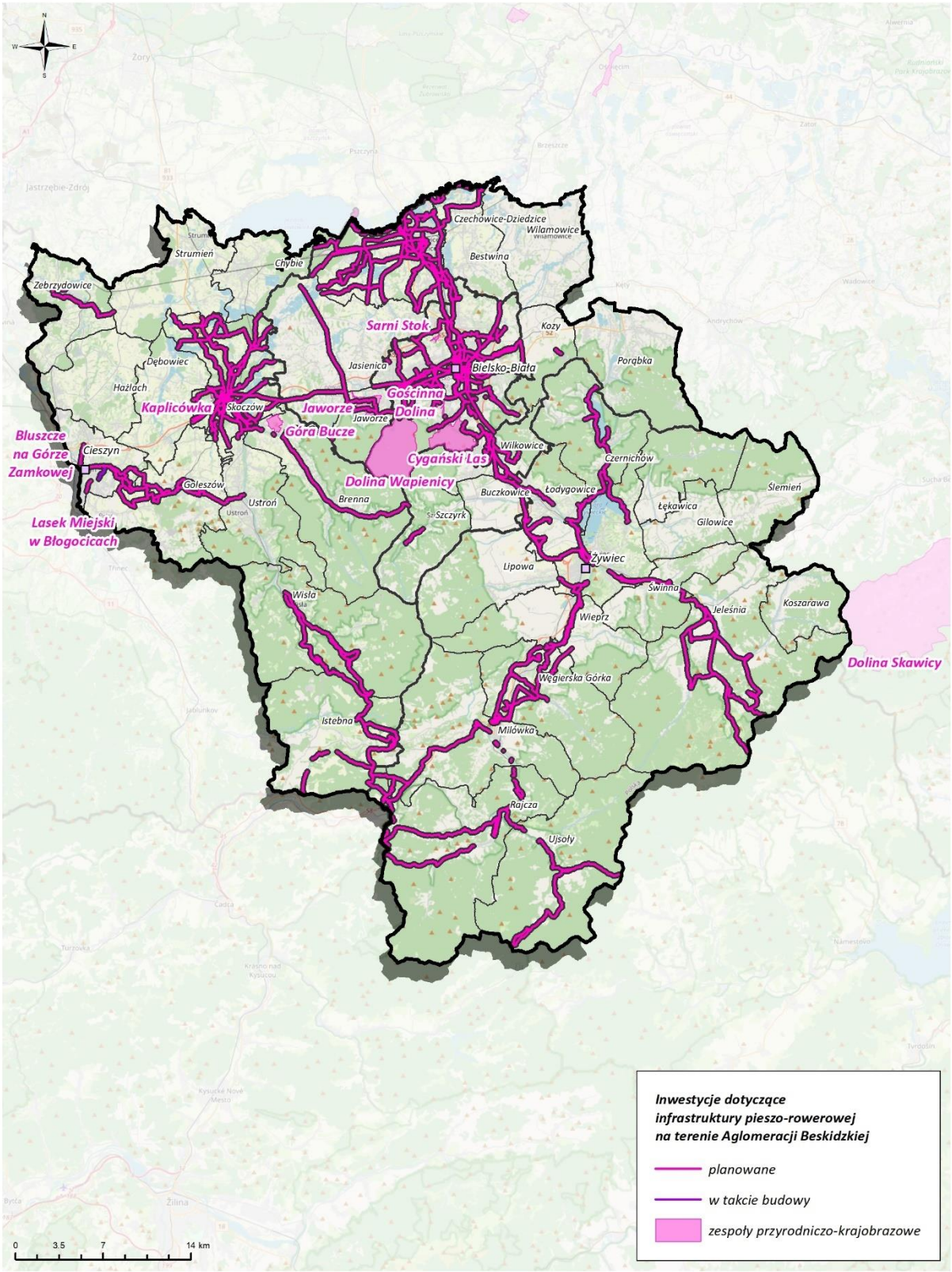
Źródło: Opracowanie własne

18.1.5. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

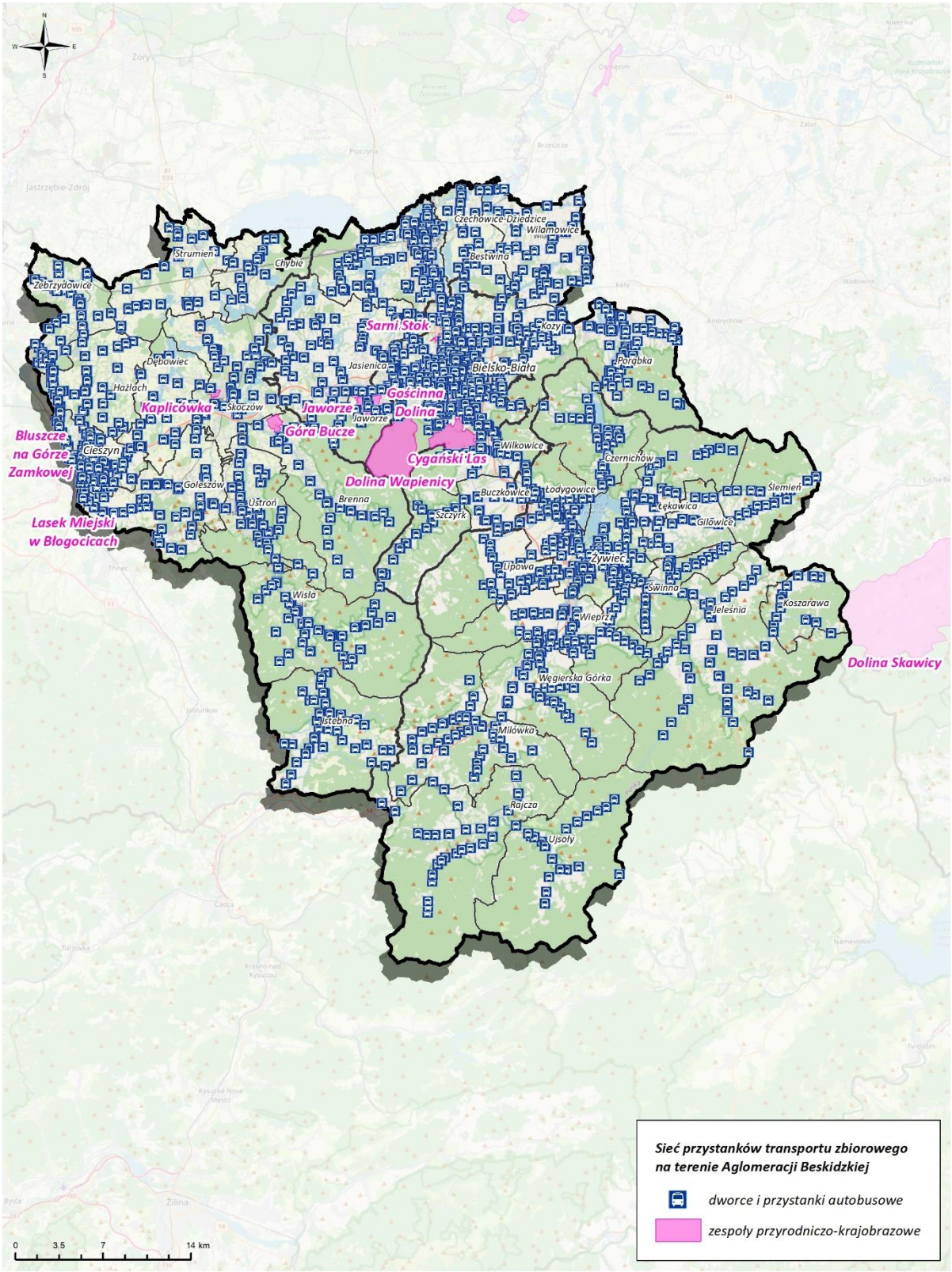


Źródło: Opracowanie własne

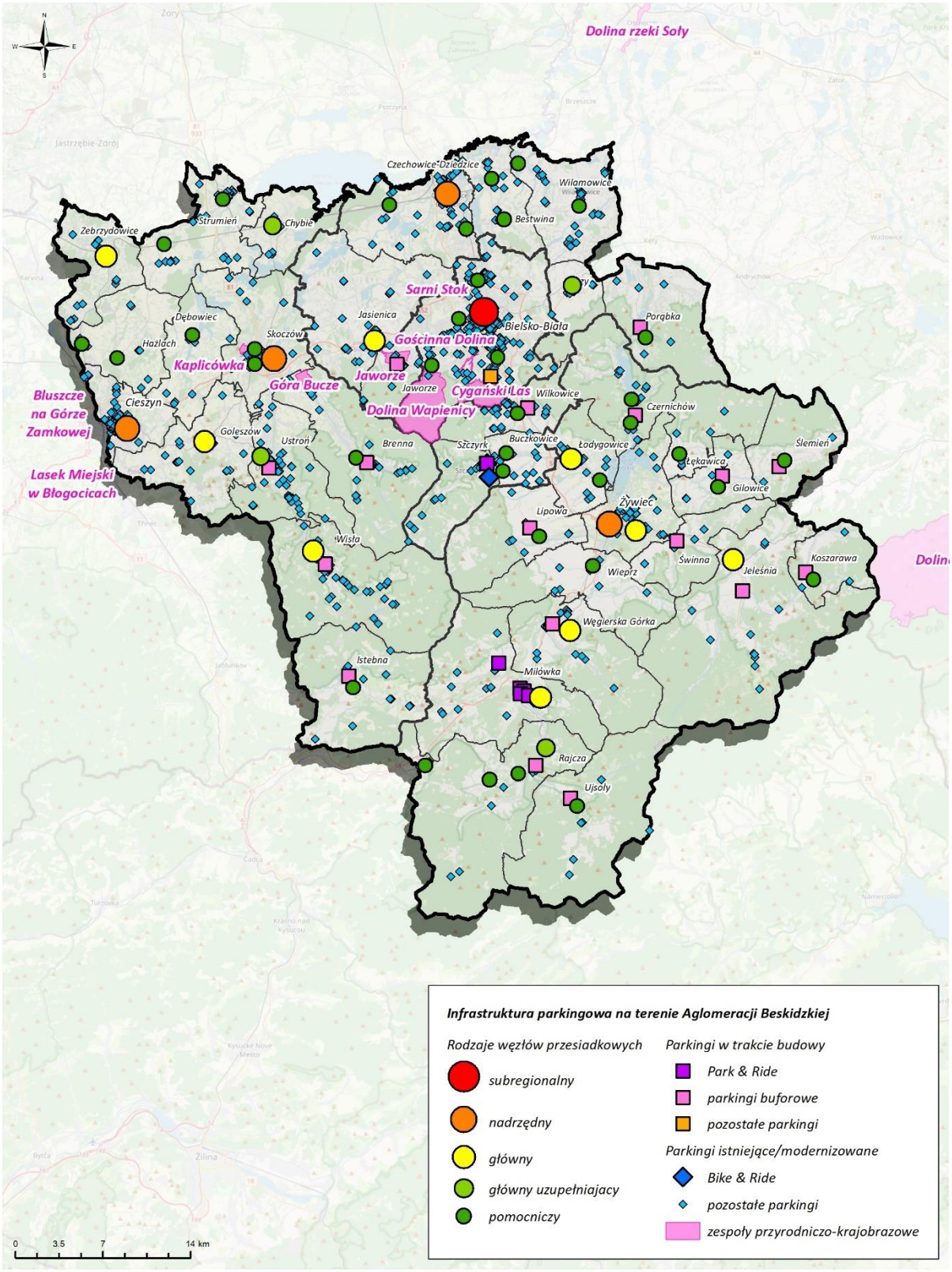
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

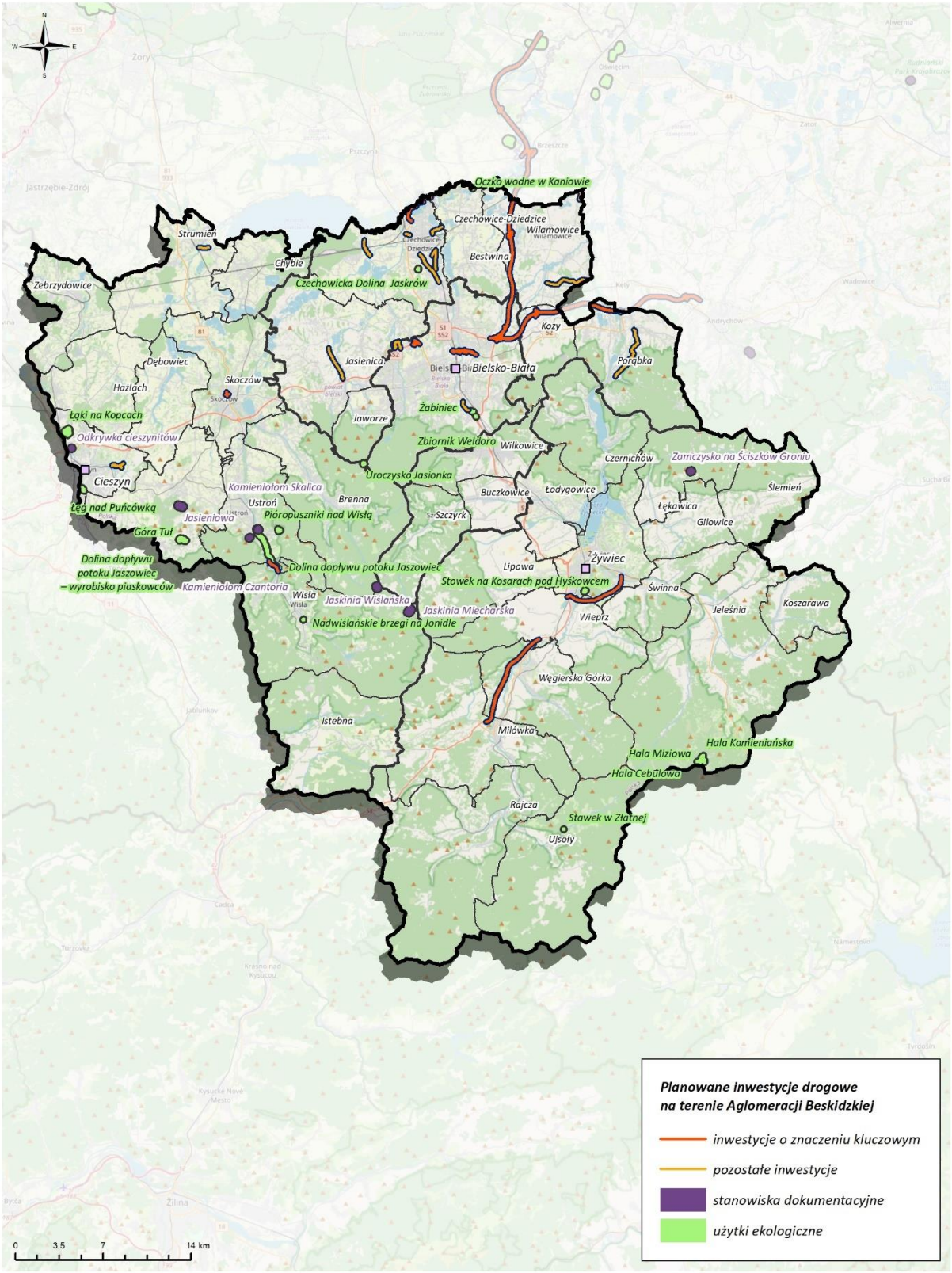


Źródło: Opracowanie własne



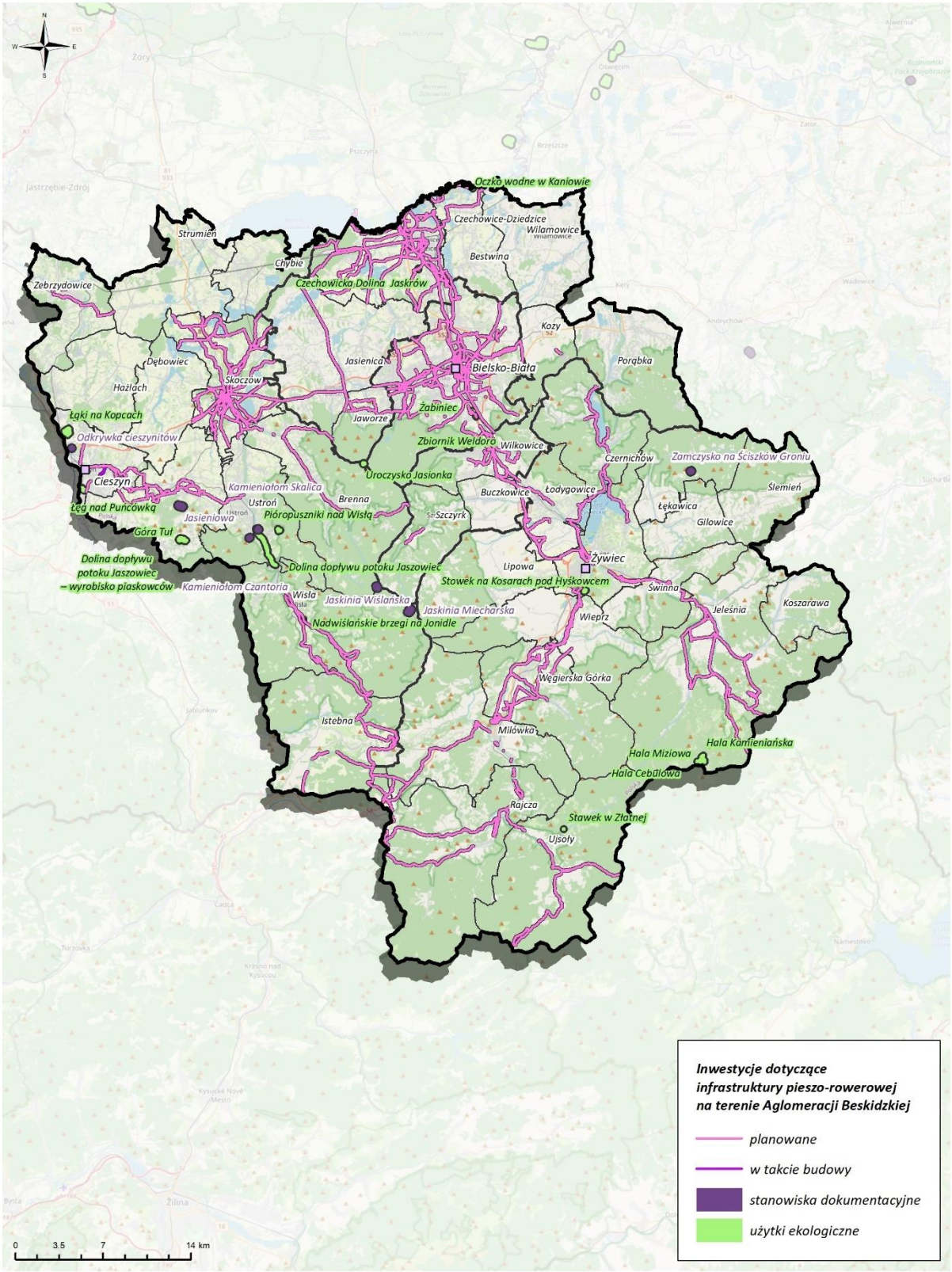
Źródło: Opracowanie własne

18.1.6. Stanowiska dokumentacyjne i użytki ekologiczne

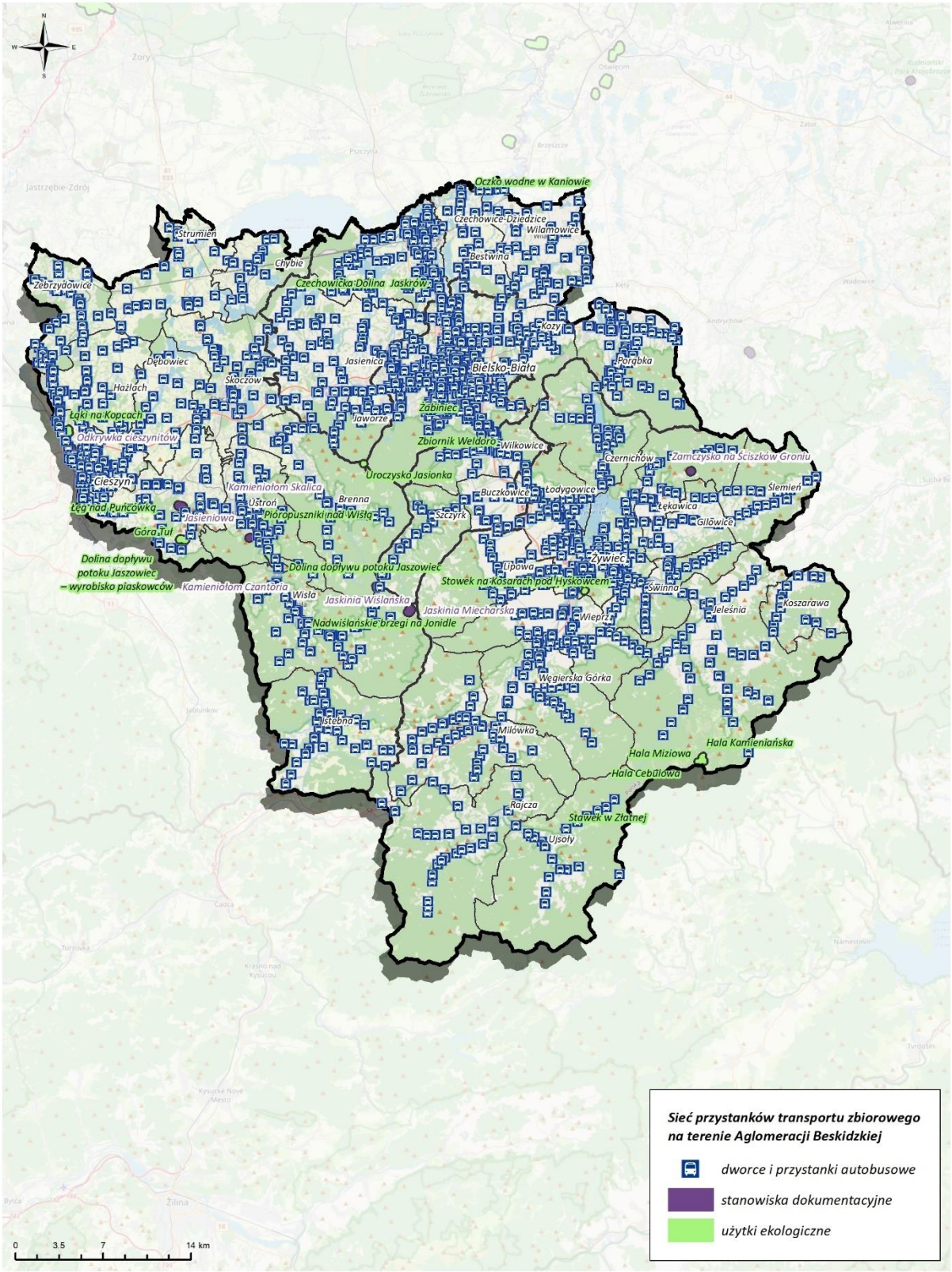


Źródło: Opracowanie własne

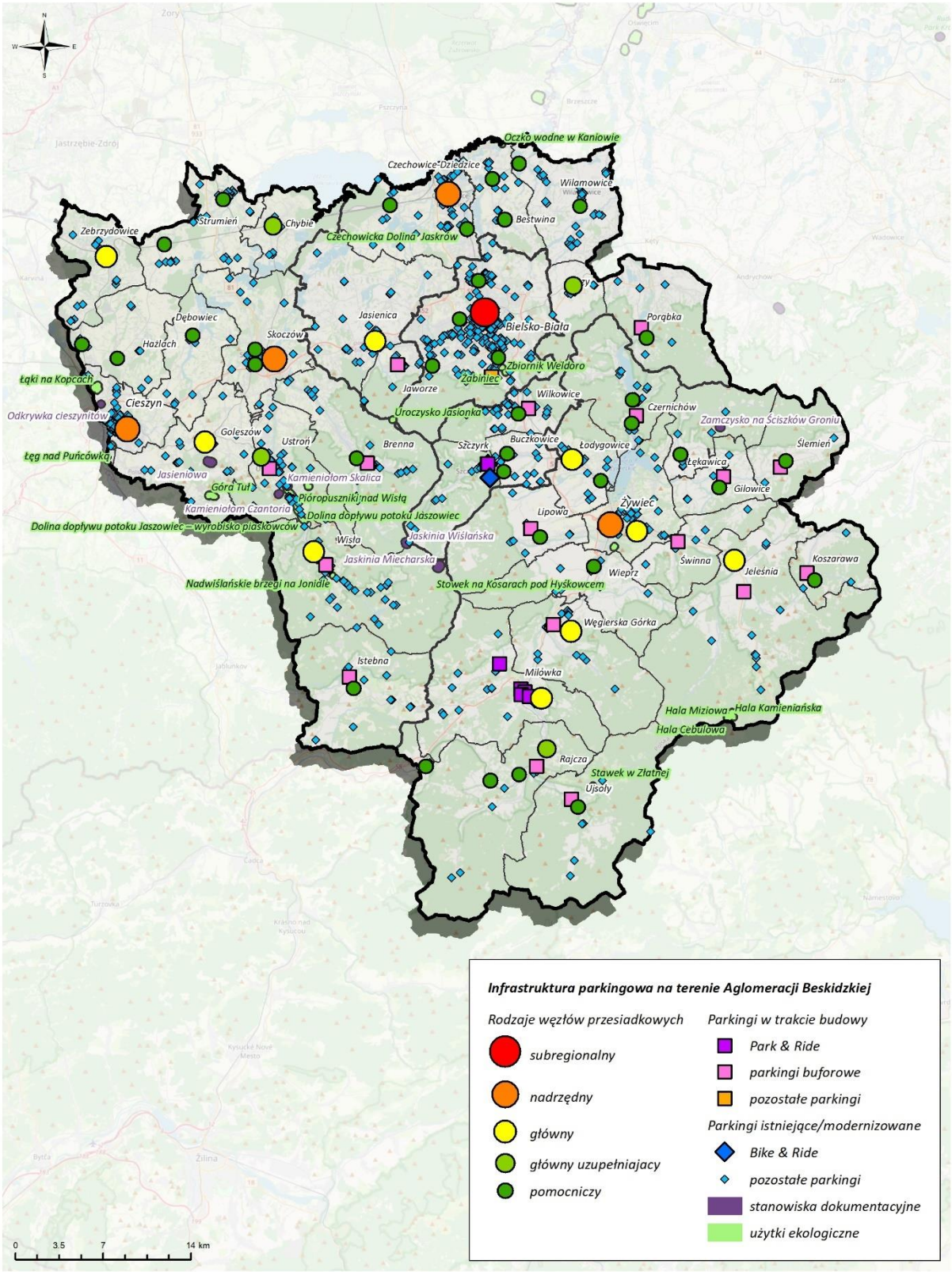
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

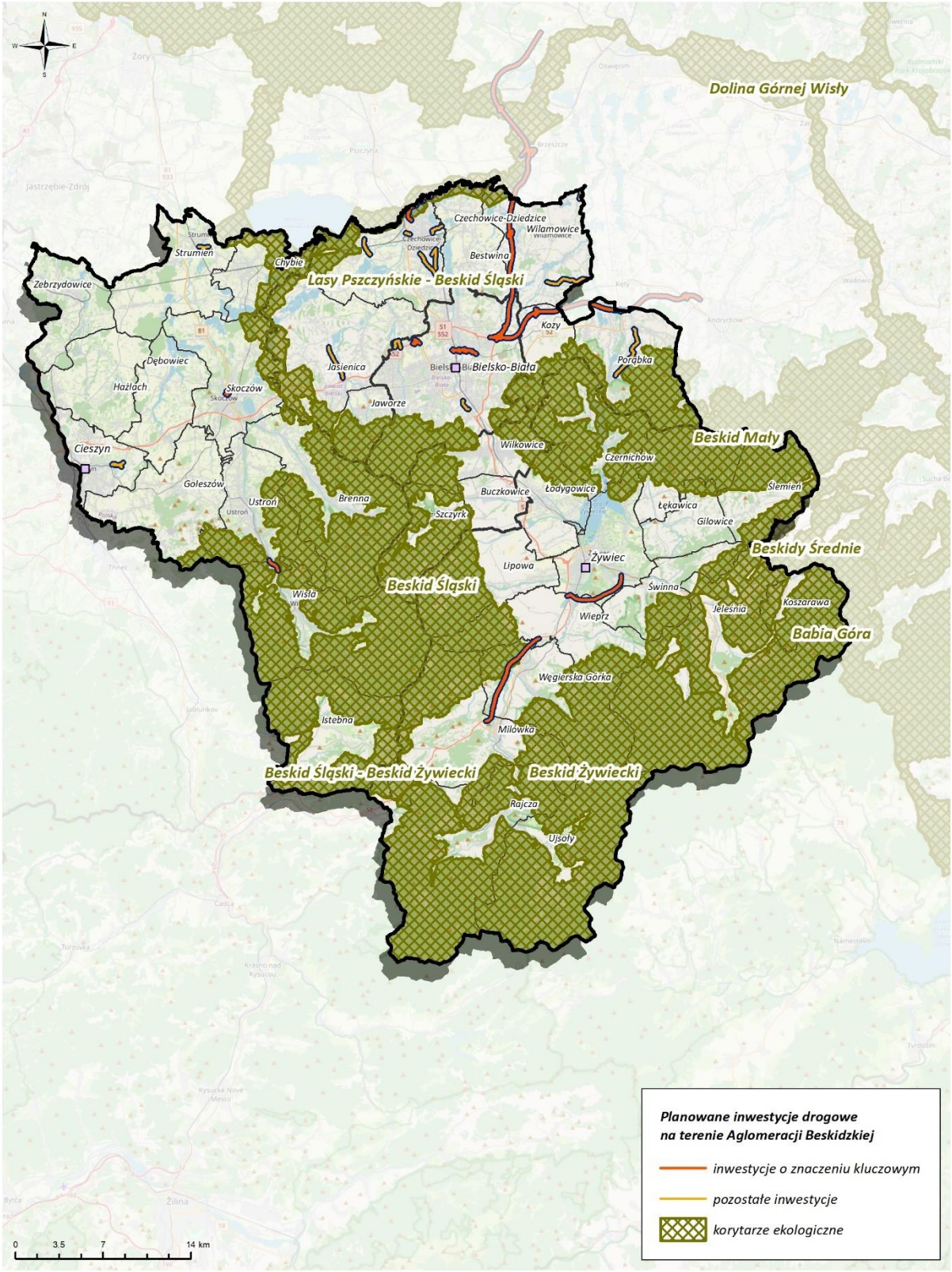


Źródło: Opracowanie własne

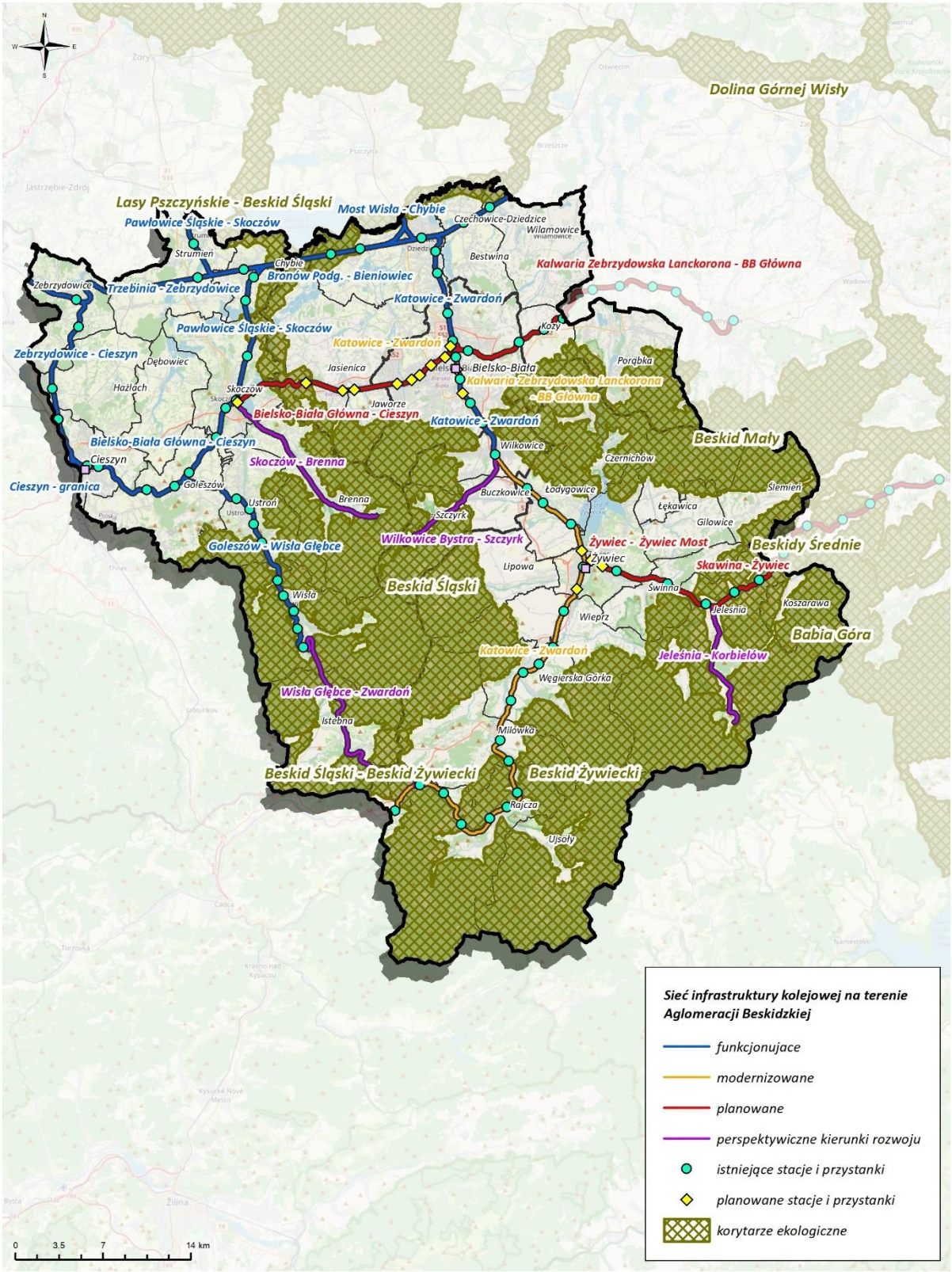


Źródło: Opracowanie własne

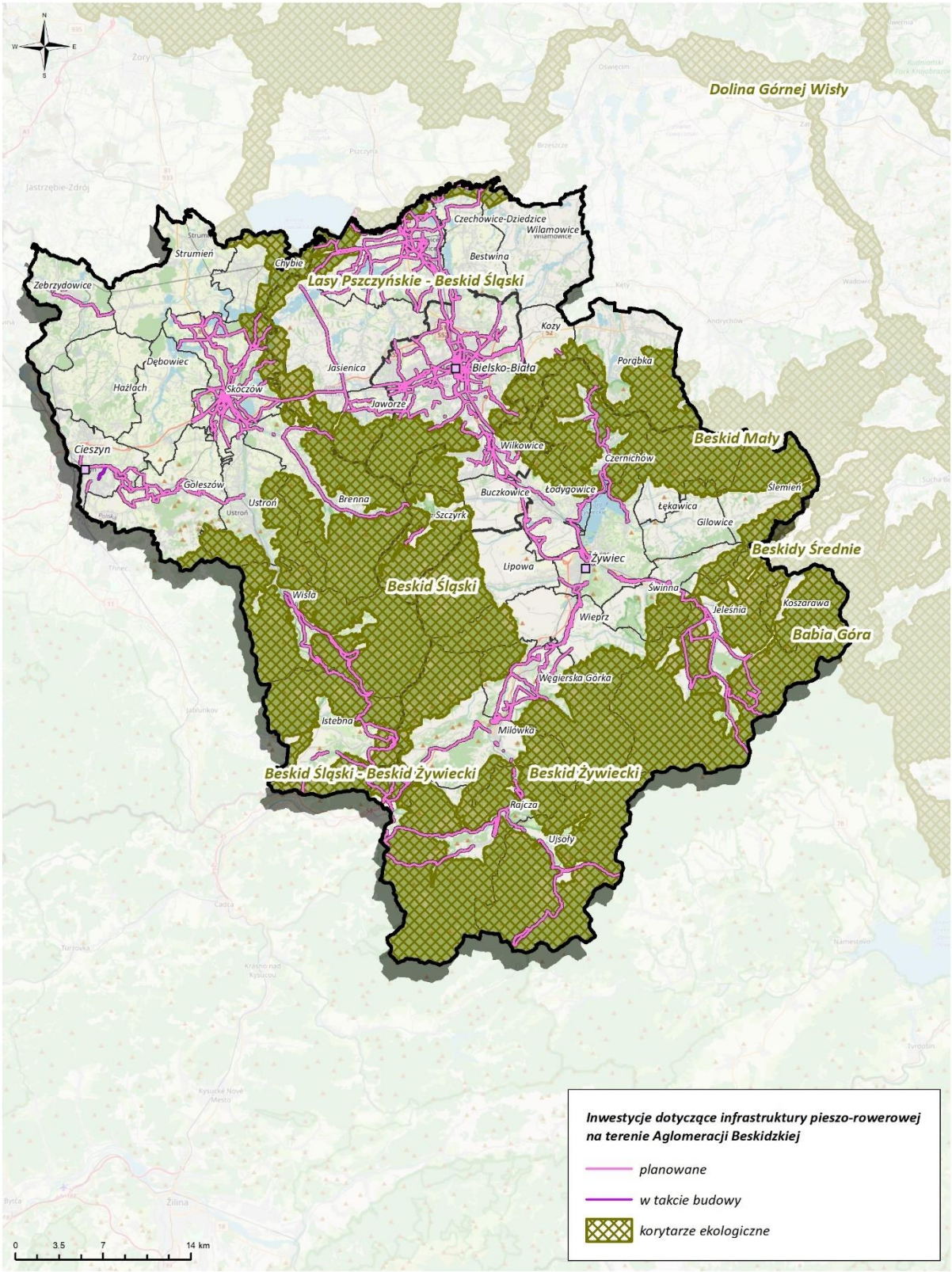
18.1.7. Korytarze ekologiczne



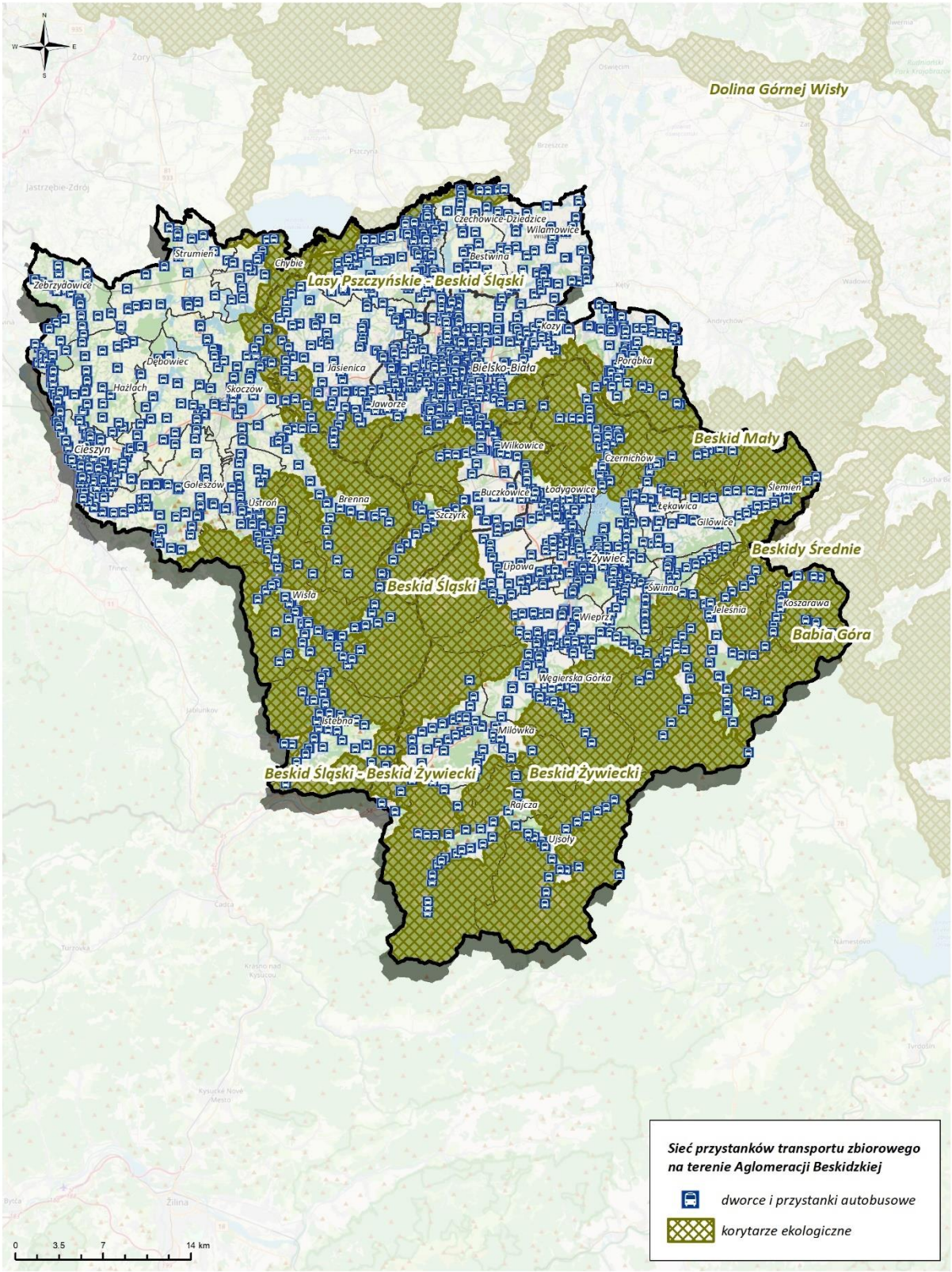
Źródło: Opracowanie własne



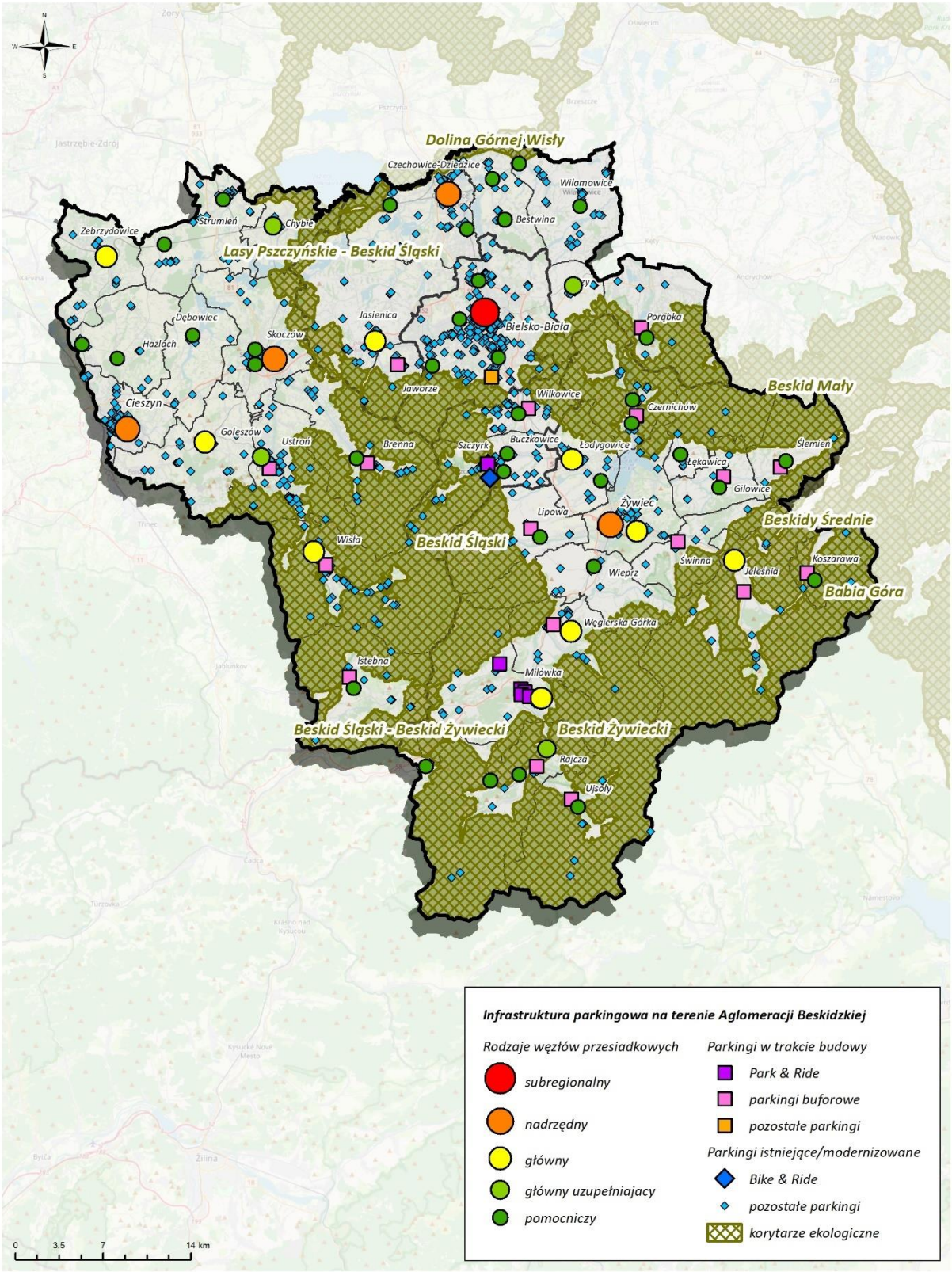
Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne