



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Raport z konsultacji społecznych

Etap II

Wykonawca



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice

Spis treści

1. Wprowadzenie	6
1.1. Cel II etapu konsultacji społecznych	6
1.2. Organizacja konsultacji społecznych	6
1.3. Formuła konsultacji społecznych	6
2. Przebieg konsultacji społecznych	7
2.1. Czechowice-Dziedzice, 24 kwietnia 2023, sala konferencyjna urzędu miasta	7
2.2. Żywiec, 25 kwietnia 2023, sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Żywcu	8
2.3. Cieszyn, 26 kwietnia 2023, sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Cieszynie	10
2.4. Bielsko-Biała, 27 kwietnia 2023, sala sesyjna Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej (ratusz) ..	11
3. Podsumowanie	12
4. Załączniki	21
Załącznik 1 Prezentacja	21
Załącznik 2 Zanonimizowana lista uczestników (Czechowice)	41
Załącznik 3 Zanonimizowana lista uczestników (Żywiec)	42
Załącznik 4 Zanonimizowana lista uczestników (Cieszyn)	43
Załącznik 5 Zanonimizowana lista uczestników (Bielsko-Biała)	44
Załącznik 6 Uwagi nadesłane drogą mailową	45

Stenopis na konsultacje 27 IV 2023

W ramach drugiej rundy konsultacji i tej krótkiej wypowiedzi przedstawię Państwu kilka statystyk i przykładów z miasta Wrocław, który swój SUMP opracowywał w 2018 r. i wdraża go konsekwentnie, jednak weryfikując postępy jedynie do 2021. Mam nadzieję że Autorzy z wymienianą w poradnikach Civitas garścią norm ISO 900x przed sobą będą bardziej wierni pojęciu „utrzymanie” niż władarze Wrocławia. Poza załącznikiem ze strukturą organizacyjną do wdrożenia SUMP nie doszukałem się innych dokumentów- planu, raportów, zarysu strategii, raportów z pierwszych konsultacji. Ze względu na to, że polityka informacyjna jest okrojona dla niezainteresowanych, a we Wrocławiu była celowo manipulowana, przedstawię Państwu efekty wdrożenia polityki zrównoważonej mobilności. Kolejno odniosę się do niektórych założeń i rozwinę je w oparciu o przykłady, na które chętnie powołują się broszury SUMP z innych miast.

„Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w obszarze centrum”

(cel 2.2) Namiastkę tego założenia mieszkańcy Bielska-Białej mieli w ramach referendum z dnia 16 IV 2023 – tylko wola organizatora spowodowała umieszczenie tego pytania w referendum. Po wdrożeniu Planu takie propozycje mogą występować w większym natężeniu bez procesu opiniowania przez stronę społeczną lub być lobbowane przez zielone organizacje i inicjatywy. Takie działania to przede wszystkim: priorytetyzacja ruchu autobusów, rowerów i innych „zielonych” środków transportu. Tu ku rozwadze przytoczę wrocławskie przykłady.

(cel 2.2) Bus pas na ul. Grabiszyńskiej we Wrocławiu został wydzielony na istniejącej infrastrukturze drogowo-przystankowej. Ulicę tę można porównać do bielskiej al. Andersa, z wyłączeniem ruchu tramwajowego który jest we Wrocławiu. Potok łączy śródmieście z obrzeżami miasta i obwodnicą śródmiejską, dalej do okolicznych miejscowości. Kuriozum-urzędnicy działając wręcz z pędzlem w rękę nie przewidzieli, że wydzielenie istniejącego pasa ruchu spowoduje ograniczenie przepustowości drogi spowoduje:

- Ciągłe zatory na;
- Ciągłe zatory na wejściach do potoku komunikacyjnego;
- Zakorkowanie dróg osiedlowych, równoległe biegnących do ciągu;
- Paradoksalnie - wydłużenie czasu przejazdu komunikacji autobusowej tamtędy w godzinach szczytu;

1. WPROWADZENIE

Konsultacje społeczne Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej podzielone zostały na trzy etapy. Celem badań wszystkich etapów jest uzyskanie opinii mieszkańców gmin objętych opracowaniem oraz interesariuszy instytucjonalnych – przedstawicieli gmin objętych opracowaniem w kwestiach strategicznych konstruujących mapę problemową prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności.

1.1. CEL II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Celem tego etapu jest przede wszystkim dyskusja i weryfikacja zgromadzonego materiału badawczego oraz przyjętych celów strategicznych i wynikających z nich celów szczegółowych wraz z rekomendowanymi pakietami działań. W praktyce oznacza to, że prezentowana jest próbna wersja Planu – Wykonawca podzielił się z uczestnikami ustaleniami o charakterze diagnozy obecnego stanu rzeczy oraz kierunków, w jakich idą przewidywane scenariusze oraz rekomendacje wynikających z nich działań. Celem jest również ewentualna rozbudowa pozyskanego materiału dzięki poddaniu go ocenie i dyskusji w modelu partycypacyjnym.

1.2. ORGANIZACJA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na etapie II przewidziano 4 spotkania konsultacyjne, jedno w stolicy Aglomeracji – Bielsku-Białej (27.04), a 3 pozostałe w stolicach powiatów: Czechowicach-Dziedzicach (24.04), Żywcu (25.04), Cieszynie (26.04). Wszystkie wydarzenia kierowane były zarówno do interesariuszy instytucjonalnych (przedstawicieli władz samorządowych, ekspertów w relevantnych obszarach), jak i indywidualnych – mieszkańców. Czas trwania spotkania zaplanowano w wymiarze do 120 minut; wszystkie z nich zmieściły się w założonych ramach czasowych.

1.3. FORMUŁA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Po przedstawieniu prowadzących i uzyskaniu wymaganych prawem zgód uczestników spotkania na nagrywanie, wykonanie zdjęć, wykorzystanie wizerunku i danych osobowych w celu realizacji projektu, omawiano sposób przygotowania i zawartość Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej.

Prezentacja zawartości dokumentu

W części prezentacyjnej omawiano treść dokumentu, referując metodykę przygotowania Planu, a także zasady jego wdrażania oraz zarys treści ustrukturyzowanej w 7 rozdziałach. Przywołano elementy analizy SWOT mobilności aglomeracyjnej (omawiane szczegółowo w dokumencie), w tym główne cechy, atuty i słabsze strony systemów: transportu drogowego, transportu kolejowego, autobusowego oraz transportu rowerowego.

Wskazano trzy możliwe scenariusze rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej, uzasadniając następnie wybór podejścia w dalszych pracach strategicznych. Jako realny scenariusz zaprezentowano wariant ewolucyjny. Na jego założeniach oparto proponowane cele strategiczne, cele szczegółowe i pakiety działań. Omawiano więc wizję rozwoju, cele strategiczne i szczegółowe oraz pakiety działań, które powinny być realizowane w celu osiągnięcia założonej wizji.

Część dyskusyjna

W dyskusyjnej części spotkania uczestnicy mieli okazję wypowiedzieć się na temat zaprezentowanego dokumentu. Prowadzący starali się uzyskać informację, czy przedstawiony dokument realizuje wszystkie istotne z punktu widzenia społeczności cele i działania w zakresie transportu i mobilności. Podczas wszystkich czterech spotkań uzyskano informację, na której podstawie można zakładać, że większość oczekiwań odbiorców uczestniczących w spotkaniu wobec dokumentu na tym etapie została spełniona. Mówiono też o pewnych deficytach w Planie czy sugerowanych przesunięciach akcentów – wnioski z tej części spotkań zostały zebrane w części 3. Raportu (Podsumowanie).

Na zakończenie każdego spotkania organizatorzy przypominali zawsze adres mailowy: konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl, na który można przysyłać ewentualne uwagi do zaprezentowanego dokumentu.

2. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

2.1. CZECHOWICE-DZIEDZICE, 24 KWIETNIA 2023, SALA KONFERENCYJNA URZĘDU MIASTA

W spotkaniu uczestniczyło 3 ekspertów, 5 mieszkańców i 2 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 10. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 2.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 24 kwietnia 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
PKM Czechowice-Dziedzice	1
Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach	1
Rada Miejska w Czechowicach-Dziedzicach	1
Czechowice-Dziedzice, mieszkańcy	5
Prezenterzy/moderatorzy	2
Łącznie osób	10

Źródło: Opracowanie własne

Podczas konsultacji społecznych 24.04.2023 r.



Źródło: opracowanie własne

2.2. ŻYWIEC, 25 KWIETNIA 2023, SALA SESYJNA STAROSTWA POWIATOWEGO W ŻYWCU

W Wydarzeniu uczestniczyło 7 ekspertów, 4 mieszkańców i 2 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 13. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 3.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 25 kwietnia 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Urząd Miejski w Żywcu	1
Starostwo Powiatowe w Żywcu	3
Rada Powiatowa w Żywcu	1
Firmy transportowe z obszaru powiatu (Żywiec, Lipowa)	2
Mieszkańcy (Żywiec, Lipowa, Jeleśnia)	4
Prezenterzy/moderatorzy	2
Łącznie osób	13

Źródło: Opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II

Podczas konsultacji społecznych 25.04.2023 r.



Źródło: opracowanie własne

2.3. CIESZYN, 26 KWIETNIA 2023, SALA SESYJNA STAROSTWA POWIATOWEGO W CIESZYNIE

W wydarzeniu uczestniczyła 1 ekspertka, 3 mieszkańców i 2 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 6. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 4.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 26 kwietnia 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Rada Gminy Chybie	1
Mieszkańcy (Cieszyn, Ustroń; przedstawiciele portali „Rowerowy Cieszyn” oraz „Koleje Śląska Cieszyńskiego”)	3
Prezenterzy/moderatorzy	2
Łącznie osób	6

Źródło: Opracowanie własne

Podczas konsultacji społecznych 26.04.2023 r.



Źródło: materiały własne

2.4. BIELSKO-BIAŁA, 27 KWIETNIA 2023, SALA SESYJNA URZĘDU MIEJSKIEGO W BIELSKU-BIAŁEJ (RATUSZ)

W wydarzeniu uczestniczyło 3 ekspertów, 10 mieszkańców i 3 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 16. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 5.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 27 kwietnia 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka (Zamawiający)	1
Urząd Gminy Wilkowice	1
Galeria Bielska BWA	1
Mieszkańcy, Bielsko-Biała (w tym jedna osoba z Rady Osiedla Bielsko-Biała Wschód oraz jedna z RO Aleksandrowice)	9
Mieszkańcy, gmina Jaworze	1
Prezenterzy/moderatorzy	3
Łącznie osób	16

Źródło: Opracowanie własne

Podczas konsultacji społecznych 27.04.2023 r.



Źródło: materiały własne

3. PODSUMOWANIE

Łącznie w konsultacjach wzięło udział 39 osób. Trudno o ścisły podział na grupy interesariuszy, ponieważ część uczestników, będąc reprezentantami władz samorządowych (UM, UMiG, rady gmin i powiatów), występowała również w roli mieszkańców, osób z konkretnych lokalizacji. Szacując więc zgrubnie proporcje, można założyć, że w drugiej fazie konsultacji wzięło udział 3 prezydentów/moderatorów, 14 interesariuszy instytucjonalnych i 22 mieszkańców.

Podczas wszystkich czterech spotkań większość uczestników wypowiadała się z aprobatą o kierunkach wskazanych w projekcie dokumentu, przede wszystkim o potrzebie scentralizowania zarządzania mobilnością, łączenia sił i zasobów pomiędzy władzami gmin działającymi w obszarze Aglomeracji, preferencjach dla transportu zbiorowego oraz budowie infrastruktury ułatwiającej przesiadki w podróżach intermodalnych, w tym rowerowej. Wizja rozwoju, sformułowana w pierwszej wersji Planu, nie budziła wątpliwości. Jedynie dwa głosy uczestników zdawały się odzwierciedlać pewne niezadowolenie z kierunków, w jakich idzie Plan – jeden z nich był głosem narracji hiperkonserwatywnej, antyunijnej i generalnie podającej w wątpliwość samą ideę i cele zrównoważonego rozwoju („Dlaczego dyskryminujecie samochody?”, „Nie ma żadnych zmian klimatu”, a za narracją zmian środowiskowych stoi „Brukselski spisek elit”). Moderator, nie wyrażając zgody na wszczęcie sporu ideowego, podkreślił jedynie nierestrykcyjny, komplementarny i inkluzywny charakter rekomendacji powstającego dokumentu strategicznego wypracowywanego w modelu partycypacyjnym i kulturze dialogu.

Drugi głos sceptyczny wskazywał zaś na bieżące problemy (stan dróg i oznaczeń) jako kwestie, które wymagają pilniejszych, doraźnych działań, nawet bez rygorów długoterminowej strategii. Wskazano, że adresatem tych uwag może i powinny być jednak instytucje zarządzające infrastrukturą (ZDM) oraz policja.

Dyskusje i szczegółowe uwagi starano się skupić wokół 5 zarekomendowanych w Planie celów strategicznych oraz – w miarę możliwości – celów szczegółowych i proponowanych pakietów działań.

CEL STRATEGICZNY 1 – SPRAWNY I ZINTEGROWANY SYSTEM TRANSPORTOWY

Cel szczegółowy 1.1. Rozszerzenie współpracy międzysamorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie transportu

Pakiet działań: WSPÓŁPRACA

- Rozważenie powołania jednego przedsiębiorstwa świadczącego autobusowe usługi transportowe w całej Aglomeracji – w odpowiedzi stwierdzono, że jest to trudny i skomplikowany proces, zwłaszcza wobec zaangażowania wielu firmach transportowych świadczących usługi na obszarze Aglomeracji).
- Centralizacja zarządzania transportem, ujednolicenie rozkładów, „otwarcie” danych transportowych i integracje taryf aż do wspólnego biletu aglomeracyjnego – to rozwiązania konieczne i postulowane przez mieszkańców. Zwrócono jednak uwagę, że należy dobrze przeanalizować „punkty nieciągłości”, czyli miejsca, w których przesiadka obarczona jest

Raport z konsultacji społecznych II

szczególnie dużym ryzykiem (np. Rycerka – spóźnienie się „dużego” autobusu uniemożliwia przesiadkę na mały lokalny i oznacza konieczność oczekiwania na wieczorny).

- Reprezentantka (radna) gminy Chybie gorąco wspierała ideę porozumień między gminami i centralizowania lub/i współdzielenia realizacji zadań transportowych, przywołując przykład własnej gminy, która przygotowuje się do zawarcia umów z powiatem cieszyńskim i Komunikacją Beskidzką o świadczenie usług dowozowych w gminie (m.in. do stacji kolejowej rewitalizowanej linii 93). Przykład tego operatora, również ze względu na status jego organu założycielskiego (związek miejsko-gminny), stanowi dobry przykład synergii dzięki porozumieniom i wspólnej realizacji zadań transportowych. O ile na trasie Chybie-Cieszyn bilet u prywatnego przewoźnika kosztuje pasażera 14,50 zł, to w KB wydatek ten spada do 6 zł. Uznano, że Komunikacja Beskidzka ma szansę stać się głównym operatorem autobusowym realizującym zadania przewozowe w Aglomeracji.
- Wspomniano o roli edukacji i zmiany nawyków myślowych w wyborze środka komunikacji, uznając, że również w tym obszarze najlepsze efekty przyniosą działania skoordynowane i podejmowane wspólnie przez wszystkich uczestników systemu (gminy).

Cel szczegółowy 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego**Pakiet działań: SYSTEMY WSPIERAJĄCE ITS**

- Wskazano na konieczność stworzenia jednolitej dla całego obszaru aplikacji informującej o dostępności miejsc parkingowych. Dobrze byłoby, aby aplikacja taka była zintegrowana z innymi systemami informatycznymi dotyczącymi mobilności.
- Brak biletomatów w Czechowicach-Dziedzicach – przedstawiciel UMiG zapewnił, że obecnie wszystkie autobusy wyposażone są w biletomaty, w których można płacić kartą bankomatową. Pomimo tego, jego zdaniem, wielu pasażerów nadal kupuje bilety bezpośrednio u kierowców. Osoby starsze także nie korzystają z tych urządzeń (kupują bilety w sklepie); w Czechowicach-Dziedzicach bilety okresowe są nadal dostępne jedynie w punktach sprzedaży.

Pakiet działań: TABOR

- Wymiana taboru powinna uwzględniać potrzebę elastyczności i bieżącego reagowania na obciążenie linii. Stąd też rekomendację prowadzenia pomiarów i analiz ruchu rozbudowano w odniesieniu do pakietu TABOR o wymóg elastyczności i preferowanie dywersyfikacji zakupu pojazdów, tak by uwzględniały również te mniejsze (busy dostosowane do przewozu osób starszych czy o ograniczonej mobilności). Dodatkowym walorem uwzględniania mniejszych pojazdów jest możliwość „zagęszczenia” rozkładów jazdy, czyli większej częstotliwości kursowania (pojazdy mniejsze, kursów więcej) – jednego z kluczowych czynników decydujących o wyborze lub odrzuceniu transportu publicznego.
- Zasada kontraktowania usług transportowych przez gminy na okres jednego jako jedna z głównych barier inwestycji w tabor, konieczne jest wydłużenie okresu trwania kontraktu do minimum 5 lat. Podkreślono, że analogiczne zasady obowiązujące w sąsiedniej Republice Czeskiej dają możliwość kontraktowania na okres 10 lat, a nawet takie rozwiązanie preferują.

Cel szczegółowy 1.3. Wdrożenie rozwiązań teleinformatycznych w sektorze mobilności

Pakiet działań: WSPIERANIE W ZARZĄDZANIU RUCHEM

- Przywołano przykłady z Aglomeracji Wrocławskiej, w której wprowadzone rozwiązania mogłyby stanowić drogowskaz dla podejmowania (lub nie) podobnych rozwiązań w aglomeracji beskidzkiej. Wprowadzony we Wrocławiu system ITS działa niewłaściwie i nie wpływa na poprawę płynności ruchu.
- Wątpliwość, czy i w jakim stopniu Plan uwzględnia postęp techniczny i możliwość pojawienia się nowych rozwiązań, skomentowano podkreślając, że obszary opisane w Celach 1.3 i 2.2 (głównie pakiet Systemy wspierające) nie są katalogiem zamkniętym, zakładają bowiem stały rozwój obszaru ICT, w tym nawet pojawienie się elementów motoryzacji autonomicznej, stanowią zapis otwarty na nowe formuły, których kształtu obecnie w pełni przewidzieć się nie da.

CEL 2 UPORZĄDKOWANIE SPOSOBU ZABUDOWY

Cel szczegółowy 2.2. Efektywne planowanie przestrzeni publicznej

Pakiet działań: PLANOWANIE PRZESTRZENNE ZORIENTOWANE NA TRANSPORT

- Zdaniem jednego z uczestników, zamiast palikowania i ograniczania liczby miejsc parkingowych Czechowicach, należy zadbać o stworzenie nowych miejsc parkingowych w centrum miasta, bo krążące w poszukiwaniu miejsca samochody są bardziej szkodliwe dla środowiska niż większa ich liczba parkująca w centrum miasta. Opinia ta nie znalazła poparcia wśród pozostałych uczestników spotkania. Wprost przeciwnie – stwierdzono potrzebę realizacji infrastruktury parkingowej poza centrum miasta, tak aby ograniczać liczbę samochodów wjeżdżających do centrum. Stwierdzono jednakże, że nie można ograniczać dojazdów do centrum dla osób tam mieszkających.
- Podkreślono konieczność lokalizacji parkingów buforowych poza Czechowicami-Dziedzicami.
- Pytano o działania zmierzające do wyprowadzenia ciężkiego ruchu towarowego z centrum Czechowic-Dziedzic (przewidziane w Planie Zrównoważonej Mobilności)

Pakiet działań: OBSZARY SAMOWYSTARCZALNE

- Wiele uwag, przyporządkowanych do innych obszarów/celów, odnosiło się także do kwestii takiego planowania przestrzeni miejskiej, które umożliwi ograniczenie ruchu niepotrzebnego oraz ulokowanie „generatorów” i „atraktorów” ruchu w mikroskali w lokalnej przestrzeni sąsiedzkiej, optymalnie w zasięgu pieszym czy pieszo-rowerowym.
- Idea miasta 15-minutowego wzbudziła zainteresowanie i przychylność.
- Narzekano na zbyt małą wagę, jaką przywiązuje się do zachowania powierzchni biologicznie czynnej w przestrzeni miejskiej (za dużo betonu i kamienia, za mało drzew i trawników) w Aglomeracji, wskazując przykładowo rynek w Białej.

Pakiet działań: USPOKOJENIE RUCHU

- Przywołano przykłady z Aglomeracji Wrocławskiej, który mógłby stanowić drogowskaz dla podejmowania (lub nie) podobnych rozwiązań w aglomeracji beskidzkiej: wprowadzenie stref Tempo 30 zmniejszyło średnią prędkość przejazdu o 3 km/h.

CEL 3 – ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ

Cel szczegółowy 3.1. Ukształtowanie atrakcyjnej infrastruktury transportowej

Pakiet Działań: INFRASTRUKTURA

- Chwalono ideę uporządkowania i rozbudowy punktów przesiadkowych, zróżnicowanych pod względem hierarchii w strukturze i standardu. Jako zły przykład podano dworzec PKP/autobusowy w Bielsku-Białej, jako dobry zaś – intermodalny dworzec we Cieszynie czy punkt przesiadkowy w Pszczynie, z doskonale zaprojektowaną infrastrukturą P+R, B+R i towarzyszącą. Podobne centrum należy zrealizować w okolicy stacji PKP w Czechowicach-Dziedzicach i w Czechowicach w dzielnicy Zabrzeg. Podkreślono, że w Planie Zrównoważonej Mobilności proponuje się realizację nowych przystanków kolejowych na obecnych szlakach kolejowych, w tym rewitalizowanych.
- Podkreślano kluczową rolę kolei; mówiono o już obserwowanych zmianach na lepsze (korzystanie z oferty kolei na zrewitalizowanych liniach; popularność kolei wśród młodych mieszkańców dojeżdżających do szkół czy do miasta), wyrażano też nadzieję, że obecna trudna sytuacja (wiele jednoczesnych remontów) doprowadzi do znaczącej poprawy w wykorzystaniu potencjału kolei i oparciu na połączeniach kolejowych przyszłości transportu publicznego w Aglomeracji (wzorem Czech, na Słowacji, Niemiec).
- Wspomniano o realizowanej obecnie modernizacji linii kolejowej Bielsko-Biała – Cieszyn. Na trasie tej realizowane są nowe przystanki. Zwrócono jednak uwagę na negatywne konsekwencje rewitalizacji linii kolejowej 190, gdzie wskutek przywrócenia intensywnego ruchu kolejowego doszło do paraliżu wjazdu do Bielska-Białej. Zaproponowano, że rewitalizacji linii kolejowych powinna towarzyszyć rekomendacja skrzyżowań bezkolizyjnych.
- Podkreślono konieczność modernizacji linii Czechowice – Dziedzice – Zwardoń
- Pytano, czy i w jakim stopniu Plan uwzględnia potrzeby osób dojeżdżających do pracy z okolicznych miejscowości i potrzebę dostępu do usług i handlu przed powrotem do domu – w kontekście roli centrów przesiadkowych. Wyjaśniono, że przewidziane w Planie centra przesiadkowe, ustrukturyzowane w kilkustopniowej hierarchii, pomyślane zostały również jako punkty dostępu do usług, co w efekcie może ograniczyć potrzebę wjazdu do centrum.
- Skonstatowano brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych przy dworcu PKP w Czechowicach-Dziedzicach. Na przydworcowym placu robi się obecnie dziki parking.
- Zbyt słaby akcent na kwestię infrastruktury punktowej dla rowerów – infrastrukturę B+R o wysokich standardach bezpieczeństwa.
- Podano w wątpliwość sens przywilejów dla pojazdów carsheringowych (wypożyczanych na minuty) wobec skutecznego podważenia statusu prawnego oznaczeń miejsc parkingowych z pierwszeństwem dla takich pojazdów (casus wrocławski)

Pakiet Działań: RUCH ROWEROWY

- Stwierdzono, że na krótkich odcinkach (3-4 km) komunikacja powinna opierać się głównie na rowerach. Jako istotną wskazano tutaj trasę Velo Biała (krajowa trasa rowerowa nr 17) prowadzącą do granicy państwa.
- Wypowiadano się pozytywnie o kwestii rozwoju dróg rowerowych (dostrzeżono już pewne zmiany), wprowadzenia ich standardu (także wizualnych oznaczeń elementów infrastruktury) oraz budowy parkingów buforowych, punktów przesiadkowych o różnym statusie i poziomie w hierarchii.
- Wskazano, że na drogach powiatowych realizuje się szerokie chodniki – nawet o szerokości 2 metry – zupełnie zapominając o poprowadzeniu dróg rowerowych.
- Stwierdzono, że najgorszy stan Rowerowej Trasy Wiślanej (nr 17) na terenie województwa śląskiego jest obecnie w Czechowicach-Dziedzicach. Problematiczna wydaje się realizacja tej trasy w kierunku wschodnim – gminy Bestwina i Wilamowice nie są zainteresowane w inwestycjach związanych z rozwojem tej trasy. Priorytetem jest w tej chwili ukończenie trasy wokół Jeziora Żarnowieckiego.
- Pytano, czy w ramach modernizowanej trasy rowerowej nr 17 będą realizowane punkty sanitarne. W odpowiedzi stwierdzono, że modernizacja trasy będzie realizowana zgodnie z przygotowywaną obecnie Regionalną Polityką Rowerową Województwa Śląskiego – zgodnie z nią, Miejsca Obsługi Rowerzystów powinny być lokowane co ok. 10 km.
- Zauważono, że już teraz brakuje miejsc parkingowych dla rowerów w punkcie przesiadkowym w Mnichu-Chybiu. Dojeżdżają tam rowerami mieszkańcy aż z Zabłotia.
- Stwierdzono, że w godzinach szczytu autobusy są tak zatłoczone, że nie ma możliwości podróżowania w nich z rowerem. W odpowiedzi na problem współautor dokumentu poinformował, że nie planuje się poprawy możliwości podróżowania autobusem z rowerem (z wyjątkiem linii turystycznych). Będzie się natomiast dążyć do zapewnienia możliwości przewozu rowerów pociągiem. Konieczne są z tym związane uzgodnienia z PKP.
- Odnotowano postulat, by przewóz rowerów możliwy był we wszelkich środkach transportu, delikatnie kontrując go argumentem o wyborze nieco innej strategii: budowy infrastruktury umożliwiającej bezpieczne pozostawienie roweru w punkcie przesiadkowym czy na przystanku jako lepszą alternatywę wobec podróżowania wraz z nim komunikacją publiczną.
- Zwrócono uwagę na absurd prawno-finansowy obserwowany w sytuacji budowy/wydziałania dróg rowerowych: o ile budowa nowego, choćby najpotrzebniejszego odcinka ścieżki rowerowej (jak np., wg słów uczestnika, „200 metrów za Urzędem Celnym w Cieszynie”) może być odkładana nawet przez 20 lat, to bez większych problemów znajduje się finansowanie na budowę ścieżek rowerowych przy okazji remontów dróg, niezależnie od tego, która ścieżka (nowa czy wydzielona z remontowanej drogi) jest bardziej potrzebna. Przyczyną są zasady tzw. Krajowego Planu Odbudowy, który przewiduje środki jedynie na remonty istniejących dróg i obowiązkowe wydzielenie części pasa ruchu dla rowerów
- Powstające ścieżki – a raczej ich odcinki – skutek opisanego powyżej absurdu, jak również braku współpracy między gminami – charakteryzuje nieciągłość, fragmentaryczność, brak systemowego podejścia. W efekcie często powstają kilkusetmetrowe odcinki dróg rowerowych donikąd. Kontrprzykładem pozytywnym jest podejście do budowy dróg rowerowych w okolicy Zamościa i Szczepieszyna, gdzie ciągłość dróg rowerowych o dobrym standardzie niejednokrotnie przekracza 120 km.
- Półżartem poinformowano o ostatecznym sukcesie w wyznaczeniu kontrapasa rowerowego w ciągu ulicy Matejki w Cieszynie, którego to pomysłu władze miasta od lat „nie chcieli zrealizować przed wyborami”.

Raport z konsultacji społecznych II

- Podano zabawny przykład z Rybnika, tzw. cykloboksów – pomieszczeń do przechowywania rowerów przy jednym z punktów przesiadkowych. Pomieszczenia te zostały wykorzystane przez mieszkańców do długoterminowego przechowywania własnych sprzętów, były traktowane jak dodatkowe składniki pełniące funkcję podręcznego magazynu, co zdecydowało o likwidacji systemu.
- Podano w wątpliwość sens rekomendowania systemów roweru miejskiego wobec zauważalnego trendu wygaszania podobnych rozwiązań w wielu miastach (Bielsko-Biała ma być ilustracją tego trendu) jako ekonomicznie nieefektywnych, środki prawdopodobnie lepiej (w duchu zrównoważonej mobilności) można by wykorzystać, przeznaczając je na rozwój infrastruktury punktowej dla rowerzystów (parkingi, zamykane schowki etc.). Duże znaczenie dla zmierzchu roweru miejskiego mogły mieć bardzo ekspansywne systemy elektrycznej hulajnogi miejskiej, co – ze względu na ukształtowanie terenu – mogło szczególnie zaważyć na porażce roweru miejskiego w aglomeracji beskidzkiej. Podkreślono, że jeśli w ogóle rozważyć wprowadzenie (powrót) systemu roweru miejskiego, to w warunkach Aglomeracji szanse miałyby jedynie systemy rowerów elektrycznych.
- Zwrócono uwagę na problem finansowania choćby najlepszych pomysłów usprawniających infrastrukturę rowerową – nie ma na nią pieniędzy w mniejszych ośrodkach, jak choćby Żywiec.

Cel szczegółowy 3.2. Zapewnienie dostępnego i efektywnie funkcjonującego transportu zbiorowego**Pakiet działań: AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

- Wskazano na ułomności polskiego prawa: brak ustawy aglomeracyjnej, możliwość korygowania rozkładu cztery razy w roku (bezradność gminnych przewoźników np. wobec postulatów mieszkańców czy włodarzy, brak możliwości dostosowania odjazdów do zmian u „dużych” przewoźników jak PKP Intercity czy koleje lokalne), brak możliwości wzajemnego uznawania biletów przez przewoźników prywatnych – podkreślano, że grozi to problemami natury podatkowo-skarbowej). Najwięcej emocji wzbudziła kwestia prawnego wymogu (zamówienia publiczne) kontraktowania usług transportowych przez gminy na okres jednego roku. To perspektywa, która uniemożliwia jakiegokolwiek inwestycje – także w tabor, którego wymiana i unowocześnienie jest jedną z istotnych rekomendacji w ramach celów strategicznych 1 oraz 3. Pożądane byłoby wydłużenie okresu trwania kontraktu do 5 lat.
- Podkreślono, że powołanie jednej instytucji aglomeracyjnej odpowiedzialnej za zarządzanie transportem zwiększyłoby siłę oddziaływania wszystkich gmin i operujących w nich (bądź na zlecenie ich zarządców) przewoźników, dając też silniejszą pozycję przetargową wobec spółek kolejowych, w tym PLK, oraz poszerzałoby zakres możliwości kontraktowania usług u przewoźników, także prywatnych. Jedynie wówczas możliwe będzie podjęcie prac nad biletem aglomeracyjnym, a także wykorzystanie efektu skali i negocjacyjnej „mszy krytycznej” w sytuacji zakupów i wymiany taboru, a w odniesieniu do zarządzania flotą – uzyskania większej elastyczności i szybszego reagowania na obciążenie linii, awarie i inne zdarzenia losowe, także zarządzanie ryzykiem.
- Podano przykład kolei czeskich i słowackich, których rozkłady nie zmieniają się niemal w ogóle od lat; ponadto w Czechach i Słowacji przewoźnicy autobusowi mogą elastycznie modyfikować rozkłady jazdy w zależności od potrzeb i kontekstu działań innych operatorów transportu.
- Wskazano, że wzorem Czech i Słowacji (albo w ślad za krajową rzeczywistością lat 70.) warto pomyśleć o elastycznym dostosowaniu wielkości składów kolejowych do popytu i zapewnieniu dzięki większej liczbie kursów realizowanych mniejszymi pojazdami, m.in. szynobusami. Z

Raport z konsultacji społecznych II

nostalgia przywołano też lokalny przykład – odległy w czasie, gdy funkcjonowało doskonałe połączenie szynobusowe z Cieszyna do Zebrzydowic z mijanką w Kaczycach.

- Wspomniano o potrzebie włączania samorządów powiatów i gmin do współfinansowania przyszłych połączeń kolejowych. Rozwiązanie takie jest coraz szerzej stosowane w kraju, choćby w woj. zachodniopomorskim. Na rewitalizowanej linii Skoczów – Bielsko-Biała zaplanowano i zapewniono finansowanie jedynie 8 par pociągów, co nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Choć organizatorem transportu kolejowego jest marszałek województwa i to on finansuje przewozy, gminy i powiaty zainteresowane intensyfikacją połączeń mogą i powinny rozważać swe uczestnictwo w „montażu finansowym” umożliwiającym zwiększenie liczby połączeń.
- Do czasu osiągnięcia pełnej gotowości infrastrukturalnej do wykorzystania potencjału kolei, należy rozpocząć rozbudowę systemu „w głąb”, czyli podjąć prace nad stworzeniem połączeń autobusowych dowożących pasażerów do punktów przesiadkowych, które powinny być lokowane zawsze, gdy to możliwe, w pobliżu stacji kolejowej. Ten element systemu również wymaga ustaleń między samorządami, czasu i zaangażowania ze strony wszystkich uczestników samorządowych i operatorów transportowych. Nie będzie to możliwe, a przynajmniej tak wydajne, jak mogłoby być, jeśli nie dojdzie do współpracy między gminami i stworzenia jednego centrum zarządczego odpowiedzialnego za koordynację i rozwój transportu publicznego.
- Chwalono ideę rozwoju powiatowych linii autobusowych powstałych przy wsparciu FRPA. Skonstatowano jednak, że program wymaga zmian. Skoro jego pierwotnym celem było zmniejszanie skali wykluczenia i wsparcie transportu publicznego na obszarach pozbawionych transportu, logiczną kontynuacją po latach pandemii, w zmienionych warunkach, byłoby wsparcie połączeń powstałych i funkcjonujących dzięki FRPA (kontynuacja i utrzymanie osiągnięć, a nie poszukiwanie nowych). Zdaniem uczestników, Fundusz preferuje nowe połączenia, nie premiując kontynuacji.
- Konieczność uzgodnienia częstotliwości kursów i godzin odjazdów autobusów różnych przedsiębiorstw świadczących usługi na tych samych (pokrywających się) trasach to działanie kluczowe dla podniesienia atrakcyjności transportu zbiorowego. Obecnie zdarza się, że autobusy różnych firm przyjeżdżają w odstępie 3 minut, a potem przez 30 minut nie przyjeżdża żaden autobus.
- Podkreślono również wagę częstotliwości kursowania jako jednego z najistotniejszych czynników decydujących o wyborze lub odrzuceniu transportu publicznego.
- Brak szybkiego połączenia autobusowego pomiędzy Czechowicami-Dziedzicami i Bielskiem-Białą. Ze względu na dużą liczbę przystanków pośrednich podróż trwa bardzo długo i w takiej sytuacji korzystniejszy wydaje się wybór samochodu prywatnego. W odpowiedzi współautor dokumentu wskazał, że w Planie podkreślono konieczność oparcia komunikacji pomiędzy głównymi miastami Aglomeracji na transporcie kolejowym. W takim przypadku istotne jest zapewnienie możliwości wygodnych przesiadek z pociągu do autobusów w węzłach przesiadkowych.
- Przywołano przykład z Aglomeracji Wrocławskiej, który mógłby stanowić drogowskaz dla podejmowania (lub nie) podobnych rozwiązań w aglomeracji beskidzkiej: wprowadzenie buspasa na jednej z wylotowych ulic Wrocławia (Grabiszewska) spowodowało totalną blokadą dróg osiedlowych w okolicy i pogorszenie parametrów przepustowości i bezpieczeństwa na innych drogach dojazdowych.

CEL 4 – POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Cel szczegółowy 4.2. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Pakiet działań: BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

- Stwierdzono, że przy obecnym przebiegu ścieżek rowerowych w Czechowicach-Dziedzicach i w najbliższej okolicy rodzice, ze względów bezpieczeństwa, nie zgadzają się na podróż dzieci rowerem do szkoły.
- Zwrócono uwagę na problem „ostatniej mili” w przypadku większości dróg powiatowych i gminnych i brak możliwości bezpiecznego dojazdu rowerem czy dojścia pieszego; konieczne są remonty przynajmniej na takim poziomie, by zapewnić pieszemu/rowerzyście możliwość bezpieczniejszego przemieszczania się poboczem – którego obecnie bardzo często nie ma w ogóle.

CEL 5 – OPTIMALIZACJA RUCHU TURYSTYCZNEGO

Cel szczegółowy 5.2. Kształtowanie oferty transportu zbiorowego z uwzględnieniem potrzeb turystów

Pakiet działań: OFERTA PRZEWOZOWA

- Wobec dużych potoków transportowych w okresach turystycznych (także w weekend) na trasie z Żywca do Katowic, stwierdzono konieczność wzmocnienia połączeń kolejowych na tej trasie, nowych uzgodnień z PKP i zmiany nawyków podróżnych na rzecz wyboru transportu zbiorowego.
- Potrzeba zwiększenia liczby kursów autobusowych na trasach szczególnie atrakcyjnych w okresach szczytów turystycznych: w okresie letnim (znaczna część kierowców bierze urlopy, a tym samym liczba kursów jest zmniejszana) oraz zimą – połączeń ski-busowych na trasie Dworzec PKP w Bielsku-Białej – Szczyrk, ze skomunikowaniem z pociągami PKP IC.
- Konieczne zwiększanie łącznej liczby kursów do miejscowości turystycznych – nie wystarczy operowanie w ramach obecnych zasobów; wobec ograniczonej oferty oraz niewielkich pojazdów (zwłaszcza u prywatnych przewoźników) i dużego zainteresowania ze strony turystów – brakuje miejsc dla mieszkańców
- Zwrócono uwagę na słabo akcentowany w Planie aspekt mobilności transgranicznej, szczególnie istotny w regionie na styku 3 krajów o odmiennym stanie zaawansowania rozwiązań mobilnościowych i zróżnicowanej kulturze realizacji potrzeb transportowych, których mieszkańcy podróżują, dążąc do minimalizacji dotkliwości związanych z przekraczaniem granic: państw, ale i systemów transportowych.
- Poproszono o korektę zapisu, wg którego w miejscem wykluczenia transportowego (zwłaszcza ruchu turystycznego) są Ujsoły. Sytuacja uległa zmianie jeszcze w zeszłym roku.

Pakiet działań: WYPOSAŻENIE TABORU

- Rozwinięto wątek miejsc/stojaków na rowery i narty, podkreślając, że możliwość taką powinny zapewniać wszelkie środki transportu, nie tylko tego „dedykowanego” turystom.

Nie wszystkie głosy udało się ustrukturyzować według matrycy celów wskazanych w Planie Zrównoważonej Mobilności. Zgłaszano też [uwagi ogólne](#) na temat prac nad dokumentem, typów rozwiązań sugerowanych w Planie, szukania [porównań i benchmarków](#) wśród wcześniejszych opracowań tego typu. Zastanawiano się nad przyczynami [słabego zainteresowania mechanizmami partycypacyjnymi](#) jak konsultacje społeczne czy referenda.

Jeden z uczestników, powołując się na Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego (przyjęty w roku 2019) i rekomendowane w nim rozwiązania, wskazywał na brak ciągłości wiedzy, wymiany dobrych praktyk (i wskazywania złych doświadczeń) pomiędzy podobnymi projektami o różnej fazie zaawansowania. Zwrócił uwagę na [brak mechanizmu monitoringu, kontroli i implementacji ewentualnych korekt](#) do dokumentów operacyjnych wynikających z przyjętych strategii, jak również na brak wymiany doświadczeń pomiędzy obszarami funkcjonalnymi w tym zakresie.

Przywołując przykłady z Wrocławia, uczestnik wskazał na nieskuteczność, a nawet kontrproduktywność konkretnych rozwiązań zastosowanych we Wrocławiu, których rekomendacje pojawiają się również w opracowaniu dla Aglomeracji Beskidzkiej, głównie w obszarach wyznaczonych przez cel. 3.2 oraz 3.3. Głosy te zostały przedstawione odpowiednio w strukturze celów strategicznych i szczegółowych powyżej, a całość materiału, przekazanego również drogą mailową po spotkaniu, została przytoczona *in extenso* w załączniku nr 6.

Pytano o zaawansowanie prac nad Planem, dalsze kroki, zgodność z planami inwestycyjnymi PKP, aspekt praktyczny, czyli [możliwość wdrożeń rekomendacji](#). W tym kontekście rozważano konsekwencje dla Planu wyników ostatniego referendum w Bielsku-Białej, dotyczącego [ograniczenia ruchu na ul. 3 Maja i Zamkowej](#) (większość głosów przeciw, choć wobec niskiej frekwencji wynik niewiążący), jak również kontynuacji już rozpoczętych inwestycji (np. linia kolejowa 139).

Moderatorzy wyjaśnili, że Plan będzie w kolejnym [kroku uzupełniany i korygowany](#) o pozyskaną wiedzę czy komentarze, by najprawdopodobniej już w czerwcu być poddanym pod ocenę społeczną w ramach [trzeciej fazy konsultacji](#), podlegających ściślejszym rygorom formalnoprawnym, dokonywanych w formie odniesień do konkretnych zapisów w dokumencie.

Zapewniono, że Plan już w obecnej fazie [uwzględnia obecny stan zaawansowania prac inwestycyjnych, w tym kolejowych](#), w regionie, a także formułuje ogólne rekomendacje, które nie zawsze mogą (a niekiedy nawet nie powinny – domena samorządów i przedmiot decyzji operacyjnych) wskazywać konkretne rozwiązania przypisane do lokalizacji.

W kwestii możliwości wpływania mieszkańców na decyzje transportowe gmin i reagowania na pojawiające się niedogodności i problemy w tym zakresie (a więc *per saldo* realizację Planu) podkreślano, że Plan Zrównoważonej Mobilności jest dokumentem, który zostanie przyjęty przez wszystkie gminy i powiaty Aglomeracji, a w związku z tym działania w nim wskazane będą obligowały

decydentów do ich realizacji. Wpływ mieszkańców to również [wybór takich kandydatów do władz miejskich](#), którzy dotychczasową praktyką czy choćby deklaracją na przyszłość pozytywnie odnoszą się do kierunków działań wskazanych w Planie i do samego planowania w duchu zrównoważonego rozwoju.

4. ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK 1 PREZENTACJA



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

II etap konsultacji społecznych

Wstępny projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej



Układ dokumentu

1. Metodyka tworzenia SUMP Aglomeracji Beskidzkiej
2. Synteza diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego
3. Analiza SWOT
4. Możliwe scenariusze rozwoju
5. Wizja, cele i pakiety działań
6. Realizacja planu zrównoważonej mobilności
7. Monitoring i ewaluacja



Metodyka tworzenia SUMP Aglomeracji Beskidzkiej



Projekt planu zrównoważonej mobilności został opracowany według zaleceń zawartych w następujących dokumentach:

- **Nowe wytyczne** – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej;
- **CIVITAS PROSPERITY** – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)



Ramy wdrożenia Planu obejmują **część operacyjną (do roku 2030)** oraz **część strategiczną (do roku 2040)**:

- **część operacyjna** obejmuje konkretne działania do realizacji, łącząc w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne oraz prawne, zawierając założenia najbliższej perspektywy unijnej 2021 – 2027;
- **część strategiczna** obejmuje długoterminowe cele strategiczne, wpisujące się w założenia unijnej oraz krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.





Partycypacja społeczna

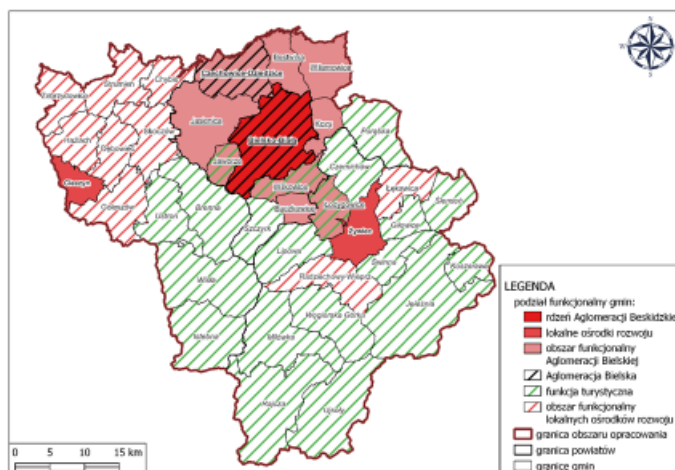
Plan zrównoważonej mobilności posiada charakter **partycypacyjny**, co oznacza włączenie i czynny udział różnych grup społecznych w tworzenie dokumentu. W celu dotarcia do szerokiego grona mieszkańców zastosowano zróżnicowane metody angażowania:

	Informowanie za pomocą plakatów, ulotek, mediów lokalnych, mediów społecznościowych, stronach internetowych
	Wyznaczenie koordynatorów ds. PZMM dla każdej z gmin Aglomeracji Beskidzkiej
	Organizowanie konsultacji społecznych dla mieszkańców oraz interesariuszy
	Prowadzenie badań jakościowych: wywiady grupowe oraz indywidualne
	Prowadzenie badań ilościowych: ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety w grupach celowych
	Możliwość zgłaszania uwag



Charakterystyka obszaru

- **Agglomeracja Beskidzka** znajduje się w południowej części województwa śląskiego i pokrywa się z terenem powiatów **Bielskiego, Cieszyńskiego, Żywieckiego** oraz m.n.p.p. **Bielsko – Biała**;
- posiada liczne **walory turystyczno – krajobrazowe**,
- występują także **oddziaływania międzynarodowe** z Czechami i Słowacją;
- **Rdzeniem obszaru jest miasto Bielsko – Biała**, które wraz z **Czechowicami – Dziedzicami** tworzy **Agglomerację Bielską**, uzupełnioną o jej obszar funkcjonalny wybranymi gminami z powiatów bielskiego oraz żywieckiego;
- **Miasta Cieszyn oraz Żywiec stanowią lokalne ośrodki rozwoju**, które aktywizują obszary wiejskie w ich otoczeniu;
- Gminom posiadającym znaczną liczbę miejsc noclegowych oraz duże zalesienie została przypisana **funkcja turystyczna**.





Podsumowanie stanu istniejącego systemu transportowego

Transport drogowy



- dogodne położenie obszaru ze względu na przebiegające szlaki krajowe oraz europejskie;
- występowanie dróg o wysokich parametrach (ekspresowych S1 oraz S52);
- dostępność zdecydowanej większości gmin do dróg krajowych lub wojewódzkich;
- ruch turystyczny stanowi generator znacznych utrudnień w sezonie turystycznym;
- nieprzystosowane parametry dróg w gminach do przejazdu autobusów.



Podsumowanie stanu istniejącego systemu transportowego

Transport kolejowy



- Na terenie większości gmin zlokalizowane są przystanki lub stacje kolejowe;
- stan infrastruktury kolejowej w wielu miejscach wymaga modernizacji (linie kolejowe nr 190, 139, 97, 117);
- niewielka liczba stacji kolejowych jest wyposażona w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych;
- dobra dostępność do stolicy województwa – Katowic, niezadowalająca do innych ośrodków wojewódzkich.





Podsumowanie stanu istniejącego systemu transportowego

Transport autobusowy



- we wszystkich gminach zapewnione są kursy w dni robocze oraz soboty, w 4 gminach nie są realizowane kursy w niedziele i święta;
- transport autobusowy nie ma nadanego właściwego priorytetu, co negatywnie wpływa na jego szybkość oraz niezawodność;
- węzły przesiadkowe są zlokalizowane w pięciu gminach: Bielsko – Biała (wymagane podwyższenie standardu), Czechowice – Dziedzice, Cieszyn, Żywiec oraz Wiśła;
- mała częstotliwość kursowania w mniejszych ośrodkach;
- słaba jakość infrastruktury przystankowej



Podsumowanie stanu istniejącego systemu transportowego

Transport rowerowy



- sieć dróg dla rowerów w większości miejsc nie jest spójna;
- ruch wzdłuż szlaków turystycznych jest często prowadzony w ruchu ogólnym, bez wydzielonej infrastruktury;
- barierą dla większego upowszechnienia ruchu rowerowego może być górzysty charakter regionu;
- szansą na rozwój transportu rowerowego są planowane inwestycje oraz trasy rowerowe;
- brakuje systemów rowerów miejskich.





Podsumowanie stanu istniejącego systemu transportowego



Dworzec kolejowy w mieście Bielsko - Biała



Zintegrowane centrum przesiadkowe w Cieszynie



Możliwe scenariusze rozwoju

Scenariusz bazowy
niepożądany

Scenariusz rewolucyjny
pożądany

Scenariusz ewolucyjny
pożądany





Scenariusz bazowy - niepożądany

- Zakres zadań inwestycyjnych będzie znacząco ograniczony ze względu możliwości inwestycyjne gmin Aglomeracji Beskidzkiej;
- ze względu na rosnące koszty utrzymania w transporcie zbiorowym będzie zauważalna coraz gorsza oferta przewozowa, której efektywność będzie niska ze względu na brak integracji różnych podsystemów transportowych;
- usługi przewozowe w transporcie zbiorowym (zwłaszcza świadczone przez przewoźników prywatnych) będą realizowane przestarzałym taborem, nieprzystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych, a oferta przewozowa dostosowana będzie jedynie do wybranych grup pasażerów;
- rozwój nowej zabudowy będzie postępował w sposób niekontrolowany, bez zorientowania na sieć transportu, zwłaszcza zbiorowego;
- turystyczne walory regionu zostaną ograniczone ze względu na słabą dostępność transportem zbiorowym oraz wyczerpanie przepustowości sieci drogowej;
- nadmierne zatłoczenie ruchem indywidualnym będzie szkodliwe dla środowiska naturalnego oraz zmniejszy rekreacyjne znaczenie regionu.



Scenariusz rewolucyjny- pożądaný

- Samorządy będą podejmowały ścisłą współpracę w zakresie planowania transportowego, przestrzennego i strategicznego;
- motorem napędowym stanie się integracja planowania przestrzennego, w myśl zasady *Transit Oriented Development*;
- nastąpi rozwój głównych centrów przesiadkowych w miastach powiatowych, które staną się węzłami transportu obsługującymi pobliskie miejscowości, a także będą pełnić rolę integracyjną dla ruchu turystycznego;
- oferta przewozowa będzie rozwijana w sposób spójny z zachowaniem wysokich parametrów przewozowych oraz integracji rozkładowej;
- przestrzenie publiczne będą intensywnie rewitalizowane, wprowadzając rozwiązania ograniczające ruch kołowy, zwiększając komfort ruchu pieszego zwłaszcza w centrach miast;
- rozwój zabudowy mieszkaniowej będzie się odbywał w sposób powiązany z siecią transportu zbiorowego, zapewniając odległość od stacji kolejowej nie większą niż 800 m lub od przystanku autobusowego nie większą niż 500 m.





Scenariusz ewolucyjny - pożądany

- uwypuklone zostaną obecne **walory regionalne**, związane zwłaszcza z turystyką górską;
- wypracowane zostanie wspólny oraz wzajemnie akceptowalny **model współpracy instytucjonalnej** pomiędzy szeroko rozumianym zbiorem podmiotów powiązanych z zarządzaniem mobilnością;
- **poprawa jakości oraz dostępności transportu zbiorowego** przyczyni się do zmiany nabytych zachowań komunikacyjnych i przyzwyczajzeń mieszkańców;
- Realizowane będą **analizy i badania transportowe** w celu dostosowania systemów transportowych do potrzeb mieszkańców;
- wymieniany będzie **tabor** publicznego transportu zbiorowego w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko;
- nastąpi integracja różnych środków transportu, w szczególności kolejowego i autobusowego;
- będą podejmowane działania mające na celu **wykształcenie społecznej odpowiedzialności za przestrzeń** jako dobro wspólne;



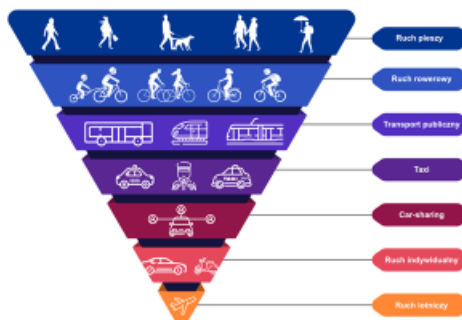
Wybór scenariusza

- Ze względu na założenia zrównoważonej mobilności **nie jest zasadne podążanie ścieżką scenariusza bazowego**. Utrzymanie *status quo* może przyczynić się do spadku znaczenia regionu w hierarchii krajowej sieci osadniczej;
- wdrażanie scenariusza rewolucyjnego jest mało realne w perspektywie obowiązywania dokumentu, nie tylko z powodu braku środków finansowych, ale także z powodu trudności w wypracowaniu współpracy instytucjonalnej, długotrwałej zmiany zachowań i nawyków komunikacyjnych, a także ze względu na potrzebę wykształcenia społecznej odpowiedzialności za przestrzeń jako dobro wspólne.
- biorąc pod uwagę skalę potrzeb obszaru Aglomeracji Beskidzkiej, ambicję tego regionu, możliwym do realizacji jest **scenariusz ewolucyjny**, który zakłada wdrażanie głównych działań kreujących zrównoważoną mobilność oraz jest osiągalny w perspektywie obowiązywania dokumentu.
- **przyjęty zakres scenariusza ewolucyjnego został zaprezentowany w ramach wizji, celów strategicznych, celów szczegółowych oraz pakietów działań.**





Wizja rozwoju



Aglomeracja Beskidzka obszarem ze zintegrowanym systemem transportowym z wysokim poziomem dostępności, zapewniającym bezpieczną i zrównoważoną mobilność.



Cele strategiczne

Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy

Cel 3: Zwiększenie dostępności transportowej

Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Cel 5: Optymalizacja ruchu turystycznego



Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

• Cel szczegółowy 1.1. Rozszerzenie współpracy międzysamorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie transportu

Pakiet: WSPÓŁPRACA

PRIORYTET ŚREDNI

- stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych.

Pakiet: WIEDZA

PRIORYTET NISKI

- udział we wspólnych szkoleniach i warsztatach;
- opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
- prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność oraz działań edukacyjnych.



Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

• Cel szczegółowy 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego

Pakiet: ANALIZY I BADANIA TRANSPORTOWE

PRIORYTET ŚREDNI

- badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
- opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
- wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy.





Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

• Cel szczegółowy 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego

Pakiet: SYSTEMY WSPIERAJĄCE (ITS)

PRIORYTET WYSOKI

Obszar	Rekomendacje i działania
Aglomeracja Beskidzka	- wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie ich zasięgu (tworzenie wspólnych platform informacyjnych i usługowych z innymi podmiotami realizującymi usługi publiczne, np. turystyka, kultura, edukacja, płatności, zintegrowane karty miejskie i gminne); - wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą i systemów nadzoru nad siecią transportową.
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	integracja systemów ITS z innymi systemami informatycznymi w zakresie płatności biletowych, dostępności miejsc parkingowych, warunków ruchu.
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	



Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

• Cel szczegółowy 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego

Pakiet: INFRASTRUKTURA

PRIORYTET WYSOKI

Obszar	Rekomendacje i działania
Aglomeracja Beskidzka	wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem (systemy sterowania ruchem, systemy selekcji i priorytetyzacji).
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie).





Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

• Cel szczegółowy 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego

Pakiet: TABOR	
PRIORYTET WYSOKI	
Obszar	Rekomendacje i działania
Aglomeracja Beskidzka	– promowanie wykorzystywania w przewozach pasażerskich zeroemisyjnego taboru.
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	– wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	– wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	



Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy

• Cel szczegółowy 1.3 Wdrożenie rozwiązań teleinformatycznych w sektorze mobilności

Pakiet: WSPIERANIE W ZARZĄDZANIU RUCHEM	
PRIORYTET WYSOKI	
➤ wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą i systemów nadzoru nad siecią transportową.	
Pakiet: WSPIERANIE W KORZYSTANIU Z SIECI TRANSPORTOWEJ	
➤ wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).	
Pakiet: WSPIERANIE DOSTĘPNOŚCI (SIP)	
PRIORYTET WYSOKI	
➤ wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu;	
➤ wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych.	





Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy

• Cel szczegółowy 2.1. Rozszerzenie współpracy międzysamorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie planowania przestrzennego

Pakiet: WSPÓŁPRACA

PRIORYTET ŚREDNI

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

Pakiet: PLANOWANIE PRZESTRZENNE ZORIENTOWANE NA TRANSPORT

- dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
- wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
- rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych.



Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy

• Cel szczegółowy 2.2. Efektywne planowanie przestrzeni publicznej

Pakiet: OBSZARY SAMOWYSTARCZALNE

PRIORYTET ŚREDNI

- opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
- ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych.

Pakiet: USPOKOJENIE RUCHU

PRIORYTET WYSOKI

- budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
- tworzenie stref „Tempo 30” i woonerf;
- rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej;
- lokalne uspokajanie ruchu.





Cel 3: Zwiększenie dostępności transportowej

• Cel szczegółowy 3.1. Ukształtowanie atrakcyjnej infrastruktury transportowej

Pakiet: INFRASTRUKTURA

PRIORYTET WYSOKI

- rozwój spójnego systemu transportu zbiorowego: kolejowego oraz autobusowego;
- budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
- budowa przyjaznej dla pasażera infrastruktury przystankowej.

Pakiet: RUCH ROWEROWY

PRIORYTET WYSOKI

- opracowanie schematu dróg rowerowych;
- wdrożenie ogólnokrajowych wzorców i standardów w zakresie ruchu rowerowego;
- budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych;
- budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.



Cel 3: Zwiększenie dostępności transportowej

• Cel szczegółowy 3.2. Zapewnienie dostępnego i efektywnie funkcjonującego transportu zbiorowego

Pakiet: AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

PRIORYTET WYSOKI

Obszar	Rekomendacje i działania
Aglomeracja Beskidzka	– utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; – zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); – wprowadzenie biletu aglomeracyjnego; – otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	– rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych w połączeniu z Systemami Informacji Pasażerskiej;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	– wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny;
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	– przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych.
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	– rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej;
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	– rozwój Systemów Informacji Pasażerskiej;
Funkcja turystyczna	– rozwój transportu na życzenie.





Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

- **Cel szczegółowy 4.1. Rozszerzenie współpracy międzysamorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie bezpieczeństwa**

Pakiet: WSPÓŁPRACA

PRIORYTET ŚREDNI

- ukształtowanie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.



Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

- **Cel szczegółowy 4.2. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Pakiet: BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

PRIORYTET WYSOKI

- przebudowa miejsc niebezpiecznych;
- audyt i ocena bezpieczeństwa;
- poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
- działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- rozwiązania infrastrukturalne z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30);
- tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych.





Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

• Cel szczegółowy 4.2. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Pakiet: IMPLEMENTACJA DOBRYCH PRAKTYK

PRIORYTET NISKI

- zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej;
- udział we wspólnych szkoleniach i warsztatach.



Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

• Cel szczegółowy 4.3. Opracowanie procedur weryfikacji i poprawy poziomu bezpieczeństwa

Pakiet: MONITORING

PRIORYTET ŚREDNI

- rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- rozwiązania funkcjonalne w zakresie analizy danych z monitoringu.

Pakiet: ZARZĄDZANIE RYZYKIEM

PRIORYTET ŚREDNI

- diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pakiet: REAKCJA NA ZAGROŻENIE

PRIORYTET ŚREDNI

- opracowanie procedur wprowadzania zmian w infrastrukturze mających na celu zmniejszenia poziomu ryzyka;
- rozwiązania techniczne i informatyczne w celu zmniejszenia poziomu ryzyka.





Cel 5: Optymalizacja ruchu turystycznego

• Cel szczegółowy 5.1. Sprawna obsługa ruchu turystycznego

Pakiet: PARKINGI BUFOROWE

PRIORYTET WYSOKI

- tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
- tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów

Pakiet: SYSTEMY NAPROWADZAJĄCE

PRIORYTET WYSOKI

- wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.



Cel 5: Optymalizacja ruchu turystycznego

• Cel szczegółowy 5.2. Kształtowanie oferty transportu zbiorowego z uwzględnieniem potrzeb turystów

Pakiet: WYPOSAŻENIE TABORU

PRIORYTET WYSOKI

- rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego

Pakiet: OFERTA PRZEWOZOWA

PRIORYTET WYSOKI

- dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II

Cel 1: Sprawny i zintegrowany system transportowy	Cel szczegółowy 1.1. Rozszerzenie współpracy między-samorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie transportu Cel szczegółowy 1.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego Cel szczegółowy 1.3 Wdrożenie rozwiązań teleinformatycznych w sektorze mobilności	Pakiet: WSPÓŁPRACA Pakiet: WIEDZA Pakiet: ANALIZY I BADANIA TRANSPORTOWE Pakiet: SYSTEMY WSPIERAJĄCE (ITS) Pakiet: INFRASTRUKTURA Pakiet: TABOR Pakiet: WSPIERANIE W ZARZĄDZANIU RUCHEM Pakiet: WSPIERANIE W KORZYSTANIU Z SIECI TRANSPORTOWEJ Pakiet: WSPIERANIE DOSTĘPNOŚCI (SIP)
Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy	Cel szczegółowy 2.1. Rozszerzenie współpracy między-samorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie planowania przestrzennego Cel szczegółowy 2.2. Efektywne planowanie przestrzeni publicznej	Pakiet: WSPÓŁPRACA Pakiet: PLANOWANIE PRZESTRZENNE ZORIENTOWANE NA TRANSPORT Pakiet: OBSZARY SAMOWYSTARCZALNE Pakiet: USPOKOJENIE RUCHU
Cel 3: Zwiększenie dostępności transportowej	Cel szczegółowy 3.1. Ukształtowanie atrakcyjnej infrastruktury transportowej Cel szczegółowy 3.2. Zapewnienie dostępnego i efektywnie funkcjonującego transportu zbiorowego	Pakiet: INFRASTRUKTURA Pakiet: RUCH ROWEROWY Pakiet: AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ
Cel 4: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Cel szczegółowy 4.1. Rozszerzenie współpracy między-samorządowej celem realizacji zadań aglomeracyjnych w zakresie bezpieczeństwa Cel szczegółowy 4.2. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego Cel szczegółowy 4.3. Opracowanie procedur weryfikacji i poprawy poziomu bezpieczeństwa	Pakiet: WSPÓŁPRACA Pakiet: BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO Pakiet: IMPLEMENTACJA DOBRYCH PRAKTYK Pakiet: MONITORING Pakiet: ZARZĄDZANIE RYZYKIEM Pakiet: REAKCJA NA ZAGROŻENIE
Cel 5: Optymalizacja ruchu turystycznego	Cel szczegółowy 5.1. Sprawna obsługa ruchu turystycznego Cel szczegółowy 5.2. Kształtowanie oferty transportu zbiorowego z uwzględnieniem potrzeb turystów	Pakiet: PARKINGI BUFOROWE Pakiet: STREFY NAPROWADZAJĄCE Pakiet: WYPOSAŻENIE TABORU Pakiet: OFERTA PRZEWOZOWA



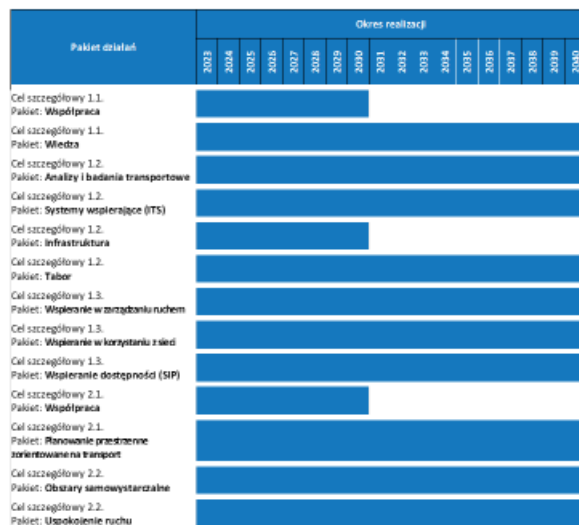
Źródła finansowania



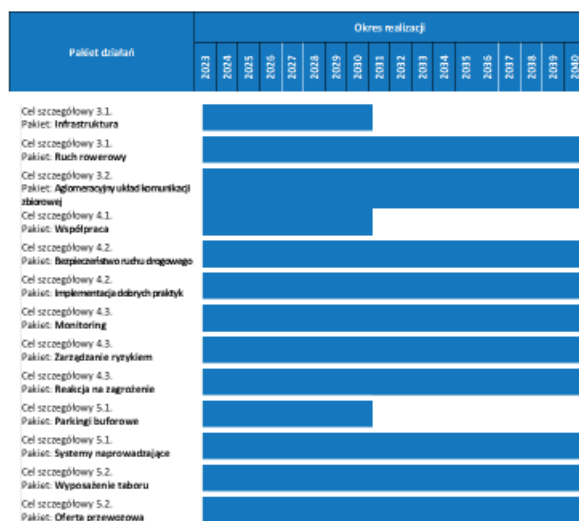
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II



Harmonogram wdrożenia pakietów działań



Harmonogram wdrożenia pakietów działań



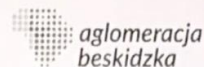
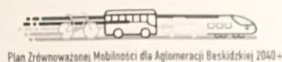


Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Dziękujemy za uwagę
Komentarze do planu można składać również mailowo:
konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl



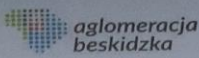
ZAŁĄCZNIK 2 ZANONIMIZOWANA LISTA UCZESTNIKÓW (CZECHOWICE)



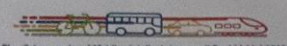
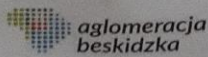
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne II
Czechowice-Dziedzice, Urząd Miasta, pl. Jana Pawła II 1
24 kwietnia 2023, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Marian		emeryt	Czechowice-Dziedzice	
2.	Rafał		PRZES	Czechowice-Dziedzice	
3.	Jęży		Redy RM. A+DZ	Liopsta	
4.	Julia		mieszkaniec	Czechowice-Dziedzice	
5.	Karolina		mieszkaniec	Czechowice-Dziedzice	
6.	Justyna		mieszkaniec	Czechowice-Dziedzice	
7.	Małgorzata		RM. A+DZ PTZ	Bestwina	
8.	Krzysztof		emeryt	Czechowice-Dziedzice	
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					

ZAŁĄCZNIK 3 ZANONIMIZOWANA LISTA UCZESTNIKÓW (ŻYWIEC)

 					
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne II Żywiec, ul. Krasieńskiego 13, Starostwo Powiatowe, sala sesyjna 25 października 2022, godz. 16.00					
Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Monika			Łipowa	
2.	ŁUKASZ		Profesjonalny kopista materiałów reklamowych	ŻYWIEC	
3.	Gabriel		Starostwo Powiatowe, Zespół ds. Turystyki i Sportu	ŻYWIEC	
4.	Renata		Starostwo Powiatowe	Łękawica	
5.	Paweł		Starostwo Powiatowe w Rybniku	Rybnik	
6.	Robert			Łipowa	
7.	Łucja			Żywiec	
8.	Mariusz Bolesław		człowiek	Meleszka	
9.	Przemysław		Urząd Miejski w Żywcu	Żywiec	
10.	ŁUKASZ		PLANOWY POWIATOWY	ŻARZECZÓW	
11.	ARCHAUSI		—	ŻYWIEC	
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					

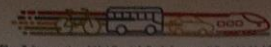
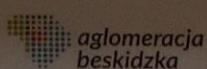
ZAŁĄCZNIK 4 ZANONIMIZOWANA LISTA UCZESTNIKÓW (CIESZYN)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne II
Cieszyn, ul. Bobrecka 29, Starostwo Powiatowe, sala sesyjna
26 kwietnia 2023, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	MARIA		RADNA GMINA CHYBIE	CHYBIE	
2.	PIOTR		ROWEKOW CIESZYN	CIESZYN	
3.	Janek		Rowne Cieszyn	Cieszyn	
4.	BLAZEJ		Portel "Kolej Śląska Cieszyńskiego"	Ustron	
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					

Załącznik 5 Zanonimizowana lista uczestników (Bielsko-Biała)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne II
Bielsko-Biała, pl. Ratuszowy 1, Urząd Miejski, sala sesyjna
27 kwietnia 2022, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	KAMIL			Bielsko Biala	
2.	SEBASTIAN			Bielsko-Biała	
3.	Andrzej			Bielsko Biala	
4.	Kasper			JAWORZE	
5.	Terese			UG Wilkowice	
6.	Bogdan			R.O BIALA WSCHOD	
7.	Andrzej			Białystok	
8.	Fabian			Bielsko-Biała	
9.	Michał		Galeria Biedka BWA	Bielsko-Biała	
10.	Małgorzata			B-B	
11.	SEYMION		Rodan Osiedla cyklista Aleksander	Bielsko-Biała	
12.	JERZY			Bielsko-Biała	
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					

Załącznik 6 Uwagi nadesłane drogą mailową

Materiał przesłany mailowo 27.04 (pisownia oryginalna, zanonimizowano)

Stenopis na konsultacje 27 IV 2023

W ramach drugiej rundy konsultacji i tej krótkiej wypowiedzi przedstawię Państwu kilka statystyk i przykładów z miasta Wrocław, który swój SUMP opracowywał w 2018 r. i wdraża go konsekwentnie, jednak weryfikując postępy jedynie do 2021. Mam nadzieję że Autorzy z wymienianą w poradnikach Civitas garścią norm ISO 900x przed sobą będą bardziej wierni pojęciu „utrzymanie” niż władarze Wrocławia. Poza załącznikiem ze strukturą organizacyjną do wdrożenia SUMP nie doszukałem się innych dokumentów- planu, raportów, zarysu strategii, raportów z pierwszych konsultacji. Ze względu na to, że polityka informacyjna jest okrojona dla niezainteresowanych, a we Wrocławiu była celowo manipulowana, przedstawię Państwu efekty wdrożenia polityki zrównoważonej mobilności. Kolejno odniosę się do niektórych założeń i rozwinę je w oparciu o przykłady, na które chętnie powołują się broszury SUMP z innych miast.

„Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w obszarze centrum”

(cel 2.2) Namiastkę tego założenia mieszkańcy Bielska-Białej mieli w ramach referendum z dnia 16 IV 2023 – tylko wola organizatora spowodowała umieszczenie tego pytania weń. Po wdrożeniu Planu takie propozycje mogą występować w większym natężeniu bez procesu opiniowania przez stronę społeczną lub być lobbowane przez zielone organizacje i inicjatywy. Takie działania to przede wszystkim: priorytetyzacja ruchu autobusów, rowerów i innych „zielonych” środków transportu. Tu ku rozwadze przytoczę wrocławskie przykłady.

(cel 2.2) Bus pas na ul. Grabiszynskiej we Wrocławiu został wydzielony na istniejącej infrastrukturze drogowo-przystankowej. Ulicę tę można porównać do bielskiej al. Andersa, z wyłączeniem ruchu tramwajowego który jest we Wrocławiu. Potok łączy śródmieście z obrzeżami miasta i obwodnicą śródmiejską, dalej do okolicznych miejscowości. Kuriozum-urzędnicy działając wręcz z pędzlem w rękę nie przewidzieli, że wydzielenie istniejącego pasa ruchu spowoduje ograniczenie przepustowości drogi spowoduje:

- Ciągłe zatory nań;
- Ciągłe zatory na wejściach do potoku komunikacyjnego;
- Zakorkowanie dróg osiedlowych, równolegle biegnących do ciągu;
- Paradoksalnie - wydłużenie czasu przejazdu komunikacji autobusowej tamtędy w godzinach szczytu;

- Kierowcy MPK nie mogą korzystać z buspasa, bo nie zjadą z osi jezdni na przystanki przy zakorkowanej skrajni- rezolutnie jednak z części przystanków tramwajowych uczyniono „podwójne”.

(cel 3.1) Jako uzupełnienie tego przykładu podam informację z pierwszego kwartału 2023. ZDiUM Wrocław wydał blisko 1,6 mln PLN na przebudowę jednego z przystanków na tej ulicy na „wiedeński”, – z wyniesieniem, po uprzednich wielomilionowych inwestycjach w niskopodłogowy tabor.

W nadrzędne założenie zmniejszenia ruchu wpisuje się także **Priorytetyzacja środków zbiorowych transportu** np. z wykorzystaniem ITS, który już w Bielsku istnieje. Niestety dla strategii - bez długofalowego podejścia procesowego i poważnych inwestycji w infrastrukturę (rozbudowy, wyburzenia- tym obiektów będących pod kuratelą Konserwatora, wywłaszczenia gruntów) nie może zostać zrealizowane.

(ad. ITS) Odnosząc się do wspomnianego Wrocławia- włodarze przystąpili do bardzo zapalonych działań- na skrzyżowaniach pojawiły się czujniki wraz z infrastrukturą, w pojazdach również lokalizatory. Okazało się, że system jest wadliwy – potrafił wpuścić dwa pojazdy przegubowe lub dwa tramwaje z przeciwnych potoków w jednakowym priorytecie.

(ad. ITS) Kolejnym absurdem jest tam nadal przełączanie cyklu (zamknięcie potoku drogowego) po kilku sekundach, by przepuścić autobus/tramwaj z przeciwnego. Po przejechaniu, ruch był wznawiany do normalnego cyklu z odjęciem czasu przejazdu autobusu! Jakie rozwiązanie przyszło inżynierom ruchu do głów? Ucinanie czasowe cykli.

Inne sprawdzone rozwiązania na rzecz zrównoważonej możliwości to także:

- (cel 3.1) skracanie pasów do lewoskrętów na rzecz ulicznych ścieżek rowerowych
- (cel 3.1) wydzielanie z ruchu całych pasów ruchu na rzecz budowy ścieżek w obu kierunkach
- wydzielanie bez analiz ruchu i potrzeb mieszkańców dróg lub wręcz obszarów jednokierunkowych
- prowadzenie działań zwiężających z wyłączeniem potrzeb komunalnych – brak możliwości dojazdu śmieciarek, dostaw zaopatrzenia, wozów bojowych straży pożarnej
- likwidacja miejsc parkingowych przy lokalach usługowych w przyziemiu
- zmiany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego- zmniejszenie współczynnika miejsce parkingowe/mieszkanie z 1 do 0,7 dla nowych inwestycji

- doprowadzenie do sytuacji, w której mieszkańcy muszą wnioskować o wprowadzenie opłat parkingowych (utworzenie stref płatnego parkowania)
- budowa przystanków wiedeńskich przy niskiej zabudowie pierwszej kondygnacji

Wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Oczywiście nie śmiem wątpić rozwiązania prowadzące do spełnienia tego założenia. We Wrocławiu inwestor podszedł jednak inaczej do tej kwestii, sprowadzając zagadnienie do maksymalnego spowolnienia ruchu.

- budowa wahadłowych, 20-metrowych mijanek „szykan” na pojedynczej jezdni dwukierunkowej (Wrocław ul. Swojczyka -> BB ul. Krakowska)- finalnie zlikwidowano;
- budowa wyniesień „hopek”- także na głównych arteriach – hałas, przyspieszanie, hamowanie, zużycie zawieszni i paliwa (Wro ul. Świdnicka -> BB ul. Warszawska);
- przecinanie się potoków, błędne projektowanie skrzyżowań ścieżek rowerowych i dróg;
- absurdem jest planowane we Wrocławiu włączenie strefy śródmiejskiej do planu „tempo 30”, przy dotychczasowej średniej prędkości 34 -> 32 km/h- zawyżanej przecież przez godziny pozaszczytowe.

Zapewnienie wszystkim mieszkańcom obszaru Aglomeracji Beskidzkiej takich opcji transportowych, które umożliwiają łatwy dostęp do celów podróży i usług,

Jakie formy komunikacji będą szczególnie promowane i dotowane w ramach strategii? Wymieniono już komunikację zbiorową autobusową, rowerową wraz z niezbędną infrastrukturą. Niemniej idee współdzielenia- carsharing oraz rowerów miejskich nie wymagają wsparcia – tym bardziej przesadnej nadgorliwości ze strony urzędników. Koszty podobnych inicjatyw ponoszą mieszkańcy w budżecie- miasta partycypują w tych rozwiązaniach. Autorzy planu wiedzą jak działała instytucja wypożyczalni rowerów miejskich – wdrażanego przez nich w Trójmieście (gdzie spółka LPW opracowywała strategię). Niezorientowanym – koszt nowego systemu Mevo2.0 dla Gdańska 159 mln PLN– po wcześniejszej likwidacji systemu Nextbike 1.0. Na osłode budżetowi- 5 IV 23r. zasądzone 4mln PLN z tytułu niewywiązania się z umowy przez operatora na korzyść miasta. Aglomeracja partycypowała w utworzeniu pierwotnej infrastruktury.

Chcę także zwrócić uwagę na przykład wrocławski – w 2019 ZDiUM Wro rozpoczął wydzielanie miejsc parkingowych w strefach na rzecz Miejskiej Wypożyczalni Samochodów Elektrycznych „Vozilla”. Malowano „koperty” na zielono, stawiano znaki pionowe zakazu parkowania wraz z opisami wyłączającymi MWSE– zostało to zakwestionowane przez Policję jako niezgodne z Prawem o Ruchu Drogowym. Kto poniósł koszt takich działań i likwidacji? Mieszkańcy partycypujący w budżecie miasta. Co więcej- operator rozwiązał w 2020 r. umowę z Urzędem Miasta Wrocław i już nie można doszukać się samochodów MSWE na ulicach. Wciąż funkcjonuje wypożyczalnia „rynkowa”, bez samorządowego wsparcia.

Będę dalej rozmawiał o kosztach- a raczej- rozszerzenia świadomości partycypacji budżetowej we wszelkich inicjatywach i pomysłach urzędników, nie poczuwających się do właściwej analizy skutków ich wdrożeń. Miałem okazję przesłuchać wywiad radiowy wójta jednej ze zrzeszonych w Aglomeracji Beskidzkiej gmin, który podsumowując finansanse spółki aglomeracyjnej Komunikacja Beskidzka (dawniej PKS Bielsko-Biała) wspomniął o „zysku netto” za rok 2020 w wys. 111 tys. PLN. Pan nie wspomniął o konieczności dotowania tejże kwotą 12,7 mln PLN ze środków gmin zrzeszonych, 6,4 mln PLN ze środków Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego i dodatkowych 694 tys. PLN z Rządowej Tarczy. I do tego piję- starczy – mieszkańcy żądają jawnego przedstawiania takich statystyk czy wyników- bez propagandy sukcesu! Nie każdy bezpośrednio, ani pośrednio korzysta z usług spółek miejskich, powiatowych lub innych- a dotacje płyną z naszych kieszeni!

Pozwolą Państwo że nie przedstawię swojego zdania nt. rewitalizacji linii kolejowej nr 190 BB-Cieszyn, bo sprowadzę tę dyskusję do podobnych wniosków. Działania otwierają kolejną studnię bez dna. Bazując na wzmożonym ruchu kolejowych linii aglomeracyjnych Wrocław-Oleśnica oraz Wrocław-Sobótka, proszę by samorządowcy już planowali środki na budowę bezkolizyjnych skrzyżowań nad lub pod traktami kolejowymi.

Szkody po nieprzemyślanych działaniach będziemy odbudowywali latami- z kolei przejazd przez miejscowości czy korzystanie z usług w centrach będzie bardzo utrudniony, co doprowadzi do dalszego wymierania tychże! Proszę obecnych o wzięcie doświadczeń po rozważę! Wartym odnotowania jest, że dla wspomnianego wielokrotnie Wrocławia, wciąż nie przedstawiono efektów wdrożenia SUMP za rok 2022.

Odniesienia po prezentacji przez przedstawicieli LPW

Cel 1.3 (treści nie odnotowano)

- czy przewoźnicy prywatni są rozważani jako istotna strona (a także szansa) w budowaniu infrastruktury komunikacyjnej w aglomeracji, w tym w gminach zaklasyfikowanych jako turystyczne?
- czy przewoźnicy prywatni zostaną zobowiązani w ramach strategii do wymiany taboru na zeroemisyjny? Czy SUMP zakłada sankcjonowanie lub nieuwzględnianie taboru spalinowego wobec promowania zeroemisyjnych środków komunikacji publicznej?
- czy przewoźnicy prywatni zostaną zobowiązani w ramach strategii do wymiany lub modernizacji taboru na niskopodłogowy?
- czy przewoźnicy prywatni działający na terenie zrzeszonych gmin zostali zaproszeni do udziału w konsultacjach?

Cel 3.1 (treści nie odnotowano)

- czy planowane jest uwzględnienie istniejącej infrastruktury turystycznej (rowerowej) „Greenways”?
- czy planowane jest zapoznanie z przedsięwzięciem w ramach Euroregionu Beskidy przedstawicieli gmin sąsiadujących z Aglomeracją na terenie Czech i Słowacji?

Cel 4.2 (treści nie odnotowano)

- czy do prac przy tworzeniu/recenzji planu został zaproszony przedstawiciel Wydziału Ruchu Drogowego odpowiadającej jednostki Policji?
- czy planowane jest opracowanie mechanizmu zabezpieczającego przed samowolą samorządów na etapie projektów wyłączonych – we Wrocławiu dwukrotnie Policja opiniowała negatywnie post factum rozwiązania wpisane w strategię (wspomniane znaki MSWE oraz niewspomniane parklety na ul. Daszyńskiego – te ostatecznie zmodernizowano)

Cel 5.1 (treści nie odnotowano)

- czy przy proponowanej sieci parkingów, zakładając wzrost udziału elektromobilności w transporcie kołowym, zostanie uwzględnione lokowanie ich w miejscach z siecią elektroenergetyczną gwarantującą utrzymanie parametrów pod obciążeniem dla sąsiadujących odbiorców? Czy zostało zidentyfikowane takie ryzyko?
- czy światowe normatywy przewidują procedury przeciwpożarowe dla większych skupisk pojazdów elektrycznych? Czy zostało zidentyfikowane takie ryzyko?

Spoza rozróżnienia:

- czy w procesie tworzenia Planu uczestniczą przedstawiciele miejskich/państwowych spółek infrastrukturalnych? Czy obecność sieci wodociągowych, ciepłowniczych, kanalizacyjnych, elektro- i teletechnicznych jest rozważana jako ryzyko, wraz z koniecznością ich inwentaryzacji i modernizacji w sensie ogólnym, nie pojedynczej inwestycji?
- czy została poddana analizie struktura wiekowa mieszkańców aglomeracji z uwzględnieniem gmin, jako istotny czynnik definiujący ich wymagania i oczekiwania wobec rozmaitych środków transportu?

Ad. harmonogram i przebieg wdrożenia

- czy Autorzy przedstawia „kroki milowe” oraz „momenty startów i zakończeń” dla przedstawianego harmonogramu np. w formie diagramu Gantta?
- czy oprócz wskaźników względnych zostaną zaproponowane działania weryfikujące postępy wdrażania, w tym z udziałem zewnętrznych audytorów?
- czy zaburzenia czasowe realizacji, oddzielnie niż zewnętrzne, nieprzewidywalne czynniki, są identyfikowane jako ryzyko?
- czy jest rozważany scenariusz niepowodzenia wdrożenia Strategii w sensie ogólnym?
- czy jest planowane sankcjonowanie zrzeszonych gmin lub innych istotnych stron zainteresowanych niewywiązujących się z założeń? Czy zostało to zidentyfikowane jako ryzyko? Czy istnieje prawny mechanizm do dochodzenia racji lub inna forma rozwiązywania sporów?

Za poświęcony czas dziękuję,

Z poważaniem,

Mail przesłany 28.04 (pisownia oryginalna, zanonimizowano)

Dzień Dobry,

Słyszałam o prowadzonych konsultacjach społecznych ws. Planu ZMdAB.

Szkoda, że nie ma możliwości uczestniczenia w nich elektronicznie i wypowiedzenia się.

Pracuję w Bielsku Białej, okolice dworca.

Dojeżdżam z powiatu oświęcimskiego i z uwagi na korki pozostawiam samochód w Komorowicach i dalszą część drogi pokonuję rowerem.

Niestety Bielsko-Biała nie jest przyjazne dla rowerzystów.

Drogi są wąskie. Poruszanie się po drodze jest bardzo niebezpieczne. Bielskie chodniki są często dziurawe, każde skrzyżowanie oznacza konieczność zejścia z rowera i przejścia pieszego, krawężniki są za wysokie.

Jedynym dobrym fragmentem trasy, którą pokonuję na rowerze w drodze do pracy bez problemu jest ścieżka wzdłuż Białki i ulicy Grażyńskiego.

Szkoda że tak wygląda sytuacja, bo w dużo mniejszych miejscowościach np. Wadowice, Oświęcim całe miasto wraz z centrum posiada ścieżki rowerowe.

O dużych miastach jak Katowice Warszawa z osobnym pasem rowerowym nie wspomnę.

Ciekawą kampanią jest Rowerowy Maj i rodzaj wyzwania polegające na dojeździe do szkoły na rowerze dzieci i młodzieży w maju br.

Szkoda, że Bielsko-Biała w tym nie uczestniczy, choć patrząc na stan ścieżki rowerowej w sumie nie ma się czemu dziwić 😞

Myślę też, że w perspektywie powstania S1 może warto rozszerzyć zakres Stowarzyszenia o powiat oświęcimski.