



Raport z konsultacji społecznych 1

Wykonawca



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

Cel

Celem tego etapu konsultacji było upowszechnianie, a więc poinformowanie interesariuszy o rozpoczęciu prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz uzyskanie zwrotnej informacji o oczekiwaniach, potrzebach, obawach czy preferencjach, pozwalającej na ekstensywne rozszerzenie materiału diagnostycznego pozyskanego w czasie badań i analiz tej fazy prac. Podczas 1. edycji konsultacji mogli zgłaszać pomysły i wskazywać ważne, ich zdaniem, kwestie do rozwiązania.

Uczestnicy

Konsultacje kierowane były do interesariuszy skupionych w Aglomeracji Beskidzkiej:

- Pracowników samorządowych, samorządowych spółek celowych odpowiedzialnych za:
 - Transport publiczny
 - Drogi, drogownictwo, szlaki wodne i infrastrukturę, w tym carsharing i systemy rowerowe oraz inne rozwiązania z zakresu e-mobilności oraz smart city
 - Szkolnictwo i zapewnienie transportu do szkół
 - Planowanie przestrzenne
 - Politykę środowiskową
 - Dostępność i likwidację barier dostępności
- Przedstawicieli firm i pracodawców (większe podmioty)
- Przedstawicieli sektora deweloperskiego
- Mieszkańców obszarów tworzących Aglomerację Beskidzką w rozumieniu przedstawionym w OPZ
- Przedstawicieli trzeciego sektora z organizacji tematycznie i miejscowo związanych z przedmiotem projektu, tj. organizacji mieszkańców, rodziców uczniów, miłośników i znawców (ziem, gmin, rejonów, środków transportu etc.), wspierających urbanizację, turystykę, zatrudnienie i rozwój ekonomiczny, zmiany proekologiczne i związane ze zrównoważonym transportem etc., a także reprezentujących i zrzeszających osoby z ograniczoną mobilnością

Rekrutacja

Jako element mechanizmu partycypacji w czasie poprzedzającym rozpoczęcie konsultacji i w czasie trwania ich pierwszej fazy funkcjonował adres mailowy konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl przeznaczony zarówno do zgłaszania udziału w spotkaniach, jak i przekazywania uwag, pomysłów etc. Każda instytucja samorządowa uczestnicząca w projekcie otrzymała elektroniczny banner na www oraz do zamieszczenia na profilu FB instytucji samorządowej/projektu samorządowego jako kanału komunikacji z do mieszkańcami.

Uczestnicy indywidualni (mieszkańcy)

- o informacja w lokalnej rozgłośni radiowej – Radio Bielsko kampania 7-dniowa po 4 spoty dziennie + serwisy informacyjne (17-23.10) oraz radio Eska Żywiec – info w serwisach informacyjnych (20-24.10)
- o ogłoszenie w lokalnej prasie – 2 emisje (Głos Cieszyński oraz Kronika Beskidzka) w tygodniu poprzedzającym konsultacje
- o bannery internetowe + treści na stronach www oraz posty z grafiką w mediach społecznościowych instytucji samorządowych Aglomeracji Beskidzkiej zamieszczone na 10 dni przed terminem konsultacji tj. 14.10
- o plakaty (300 szt.) dostarczone do JST w tygodniu poprzedzającym konsultacje oraz i ulotki informacyjne (10 000 na całość projektu) dostępne w siedzibach JST Aglomeracji Beskidzkiej podczas konsultacji społecznych.
- o materiały prasowe dot. konsultacji społecznych rozesłane do mediów oraz na strony JST- 14.10

Spod adresu konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl w odpowiedzi na zgłoszenie przesyłany był formularz do rejestracji na konsultacje, który zawierał:

- o imię, nazwisko (ew. nick)
- o oświadczenie o zgodzie na przetwarzanie danych
- o email, pod który ma zostać przesłane zaproszenie
- o *opcjonalnie: reprezentowana instytucja (samorzędy/interesariusze, NGOs), dział, dokładny adres)*
- o lokalizacja z dokładnością do gminy lub dzielnicy/ulicy
- o preferowany termin i lokalizacja spotkania

Przed terminem wydarzenia zgłaszający otrzymał mailowe zaproszenie do udziału w konkretnym spotkaniu, wraz z jego ramowym planem. Zgłoszenie przyjmowane będą w trybie ciągłym aż do dnia każdego z wydarzeń.

Uczestnicy instytucjonalni

Niezależnie od kanałów i narzędzi opisanych w części dotyczącej odbiorców indywidualnych, głównym źródłem rekrutacji uczestników instytucjonalnych były spersonalizowane działania Wykonawcy. Z adresu konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl przesłane zostało zaproszenie do udziału w konsultacjach, kierowane do pracowników instytucji samorządowych i innych interesariuszy instytucjonalnych, wg bazy przekazanej przez Zamawiającego oraz powstałej w wyniku prac Wykonawcy. W odniesieniu do tej grupy podejmowane były dodatkowe działania rekrutacyjne – telefoniczne. Przed terminem wydarzenia zgłaszający otrzymał zaproszenie do udziału w konkretnym spotkaniu, wraz z jego ramowym planem.

Formuła

Konsultacje społeczne 24-27 października były prowadzone w formie spotkań offline, w salach konferencyjnych lub plenarnych władz samorządowych. Wydarzenia kierowane były zarówno

do interesariuszy instytucjonalnych, jak i mieszkańców. Warsztat prowadzony był przez dwie lub trzy osoby – prezentera i moderatora lub moderatorów.

Spotkanie otwierała prezentacja (załączona w końcowej części raportu), podczas której uczestnicy byli informowani o celach projektu, jego zasięgu terytorialnym i merytorycznym, harmonogramie, mechanice i spodziewanych efektach. Przekazywano również szczegóły dotyczące etapów i zaawansowania podjętych już prac badawczo-analitycznych. Przekazano informację o 8 kluczowych obszarach strategicznych prac, których wybór nastąpił w czasie wcześniejszych konsultacji z instytucjami samorządowymi relewantnego obszaru, stanowiących matrycę strukturyzującą prace nad Planem i jego przyszłe rekomendacje, w tym zalecane działania.

Spotkanie w części dyskusyjnej koncentrowało się wokół 8 predefiniowanych obszarów strategicznych, ale inicjatywa w podejmowaniu tematów i ich dalszy rozwój w toku dyskusji należały do uczestników. Ze względu na frekwencję, umożliwiającą efektywną pracę na forum, nie zdecydowano się na podział na grupy robocze. Omawiano wybrane kwestie i zgłaszano postulaty w odniesieniu do niemal wszystkich obszarów strategicznych. Dyskusja prowadzona podczas konsultacji była nagrywana.

CZECHOWICE-DZIEDZICE, 24 PAŹDZIERNIKA 2022, SALA KONFERENCYJNA URZĘDU MIASTA

W spotkaniu uczestniczyło 6 ekspertów, 4 mieszkańców i 3 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 13. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik umieszczony w końcowej części raportu.

Instytucja/obszar	Liczba osób
Komunikacja Beskidzka SA	2
PKM Czechowice-Dziedzice	1
Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach	1
Rada Miejska w Czechowicach-Dziedzicach	2
Bielsko-Biała, mieszkańcy	1
Czechowice-Dziedzice, mieszkańcy	3
Prezenterzy/moderatorzy	3
Łącznie osób	13

OMAWIANE KWESTIE WG OBSZARÓW STRATEGICZNYCH:

- (1) Subregionalna komunikacja zbiorowa i (3) Struktury zarządzania mobilnością w subregionie

Wskazano na konieczność porozumień międzygminnych i sens powołania jednego podmiotu zarządzającego mobilnością w Aglomeracji. Uczestnicy zwracali uwagę na konieczność podjęcia ustaleń na poziomie jednostek samorządu terytorialnego i przewoźników. *Te wszystkie instytucje [gminne, powiatowe, odpowiedzialne za transport] powinny się spotkać i takie rozmowy prowadzić, żeby to miało sens. My możemy sobie tutaj dyskutować, ale jeżeli nie ma tutaj wszystkich decydentów, to to nie ma sensu.*

Przywołano dobry przykład Komunikacji Beskidzkiej SA realizującej usługi transportowe w gminach i pomiędzy nimi na mocy porozumień. *Powstał Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny [...], gminy, które funkcjonują obok siebie, rozmawiają i dopracowują te połączenia, [...] żeby każdemu było wygodnie [...]. Jest to o tyle ważne to, że my nie współpracujemy z jedną gminą, tylko z kilkoma [...] i całą tę synchronizację, cały ten rozkład jazdy opracowujemy jakby wspólnie [...]. Dzięki temu nie ma zatorów, bo [...] z mniejszej gminy do gminy można przejechać nieraz jedną linią. Natomiast centrum życia większości mieszkańców [...] jest miasto Bielsko-Biała, no i małymi krokami staramy się tam publiczny transport zbiorowy realizować lepiej, płynniej, jesteśmy otwarci na wszelkie sugestie. Mamy teraz 26 nowych solarisów urbino 12 CNG [...] do tego zakupiliśmy ostatnio 6 mercedesów, też dość nowych, zasilanych na gaz,*

no i generalnie korzystamy z programów europejskich, z Regionalnego Programu Operacyjnego; to jest takie nasze małe doświadczenie, które chcieliśmy tutaj wdrożyć. (przedstawiciel Komunikacji Beskidzkiej SA)

Pojawił się jednak głos zdystansowany wobec dalszych planów ekspansji Komunikacji Beskidzkiej jako załączka przyszłego systemu aglomeracyjnego. *Powstał związek [gmin], bo działacze się dogadali, natomiast nie ma tak naprawdę konieczności, żeby Komunikacja Beskidzka łączyła Czechowice z Bielskiem, ponieważ Czechowice mają swoją linię bardzo dobrze rozwiniętą.*

MZK Czechowice również podejmowało próby porozumienia się z dookolnymi gminami – bez sukcesu. *Chcieliśmy też wjechać do Bestwiny, [...] przedstawiałem tę propozycję, pokazywałem, jak to miałyby funkcjonować i za ile, no i niestety nie spotkało się to z akceptacją radnych gminy Bestwina, stąd też nie jeździmy* (przedstawiciel MZK Czechowice-Dziedzice).

W kwestii podjęcia prac nad wspólnym biletem aglomeracyjnym wskazywano na możliwe benefity, ale i nieuniknione trudności. *To coś, co uwolni parkingi [...] Więc jeżeli by się dało to w jakiś sposób objąć, czy dopłatami, czy jakimś wspólnym porozumieniem [...] jeżeli mamy rozwiązanie, jeżeli wszyscy na tym zarobią, to myślę, że to jest kwestia tylko dogadania się [...] Kupując bilet rozszerzony w jednym przedsiębiorstwie, z możliwością rozszerzenia na aglomerację, można byłoby już w ten sposób dofinansować te firmy, w których nie jest kupowany ten bilet, a tamte by respektowały te przejazdy. Natomiast ile to by miało kosztować, to jest kwestia tylko dogadania się* (mieszkaniec).

My ten temat podejmowaliśmy nie tylko jako pracownicy Komunikacji Beskidzkiej, ale także radni Rady Miejskiej, są kwestie formalno-prawne, ustawowe, które na razie determinują podjęcie takich działań i nie można tego wypracować (przedstawiciel Komunikacji beskidzkiej SA)

Przywołano krajowe i zagraniczne dobre przykłady (Aglomeracja Śląska, Warszawa, Trójmiasto, miasta w Czechach; Monachium) porozumień międzygminnych/regionalnych i realizowanie transportu przez wiele podmiotów pod nadzorem jednego organu koordynującego (np. ZTM w Warszawie)

Zastanawiano się nad rolą połączeń kolejowych jako potencjalnego szkieletu przyszłego systemu komunikacji aglomeracyjnej. Wskazano na ogromne szanse, ale i trudności poprzedzające włączenie kolei do systemu, wynikające z kwestii właścicielskich i zarządczych.

Są Koleje Śląskie, jest marszałek województwa śląskiego, co za tym idzie, pewnie w jakiejś części też współpracujący wojewoda, [...] ministerstwo [...], cała sieć infrastruktury. [...] To są ludzie z różnych szczebli polityki samorządowej i centralnej, i wojewódzkiej, którzy muszą usiąść do jednego stołu, wypracować wspólne porozumienie, dogadać się. I oprócz tego, że idea jest warta świeczki, to też są kwestie sporne.

Kolej to jednak niezmiernie ogromny potencjał, historycznie silny w południowej części woj. śląskiego. *Teraz mamy remont Czechowic w kierunku Pszczyny, za chwilę pójdzie remont*

Czechowice w kierunku Bielska, więc naprawdę zaraz to będzie wyremontowane, będzie fajnie. Natomiast na chwilę obecną to kuleje bardzo.

Rozwojowi kolei nie towarzyszy jednak postęp w budowie infrastruktury towarzyszącej, jak parkingi (P+R, B+R), które mogłyby zwiększyć atrakcyjność kolei. *Te nowe pociągi, które są teraz, są naprawdę rewelacyjne, jest klimatyzacja. Mamy teraz pięknie zbudowany dworzec, przy którym, ubolewam, nie ma żadnych miejsc parkingowych [...] Są 4 stojaki dla rowerów przy punkcie pocztowym.*

Podano dobry przykład Pszczyny. *W Pszczynie zobaczyłem tę stację przesiadkową i jestem pod wrażeniem. Był też taki pomysł, że może by się dało w Czechowicach, z dofinansowaniem zewnętrznym, i byłoby miejsce, bo są grunty PKP, rozmowy były. [...] Nawet w ogóle nie ma koncepcji, gdzie by to w ogóle mogło być, a miejsca przy dworcu jest dużo.*

(2) Spójna, subregionalna sieć rowerowa

To obszar, któremu poświęcono najwięcej uwagi podczas spotkania. Podkreślono rolę roweru w systemie zrównoważonej mobilności: to nie tylko rekreacja, ale pełnoprawne uczestnictwo w zrównoważonym systemie, a także czynnik zwiększający dostępność komunikacji publicznej.

Skarżono się na brak dróg rowerowych na terenie gminy Czechowice-Dziedzice. *Ile w Czechowicach-Dziedzicach na kilometr kwadratowych powierzchni jest ścieżek rowerowych? Mamy jedną ścieżkę rowerową.*

Jej jakość i standardy bezpieczeństwa pozostawiają wiele do życzenia. *Jest katastrofa u nas w Czechowicach. Na ulicy Węglowej, wzdłuż której jest bubel, a nie ścieżka rowerowa, ponieważ tam, niezgodnie z konwencją wiedeńską, którą polski rząd podpisał w 1968 roku, odbiera się pierwszeństwo rowerzyście na odcinku bodajże kilometra 26 razy. Ktoś mówił, że nie ma widoczności. Da się to zrobić za pomocą luster weneckich, znaku 6A, znaku STOP [...] Ma być 5 warunków zachowanych: spójność, bezpieczeństwo, bezpośredniość, atrakcja i wygoda. [...] Ta ścieżka ani jednego warunku. Nie ma ani spójności, ani bezpośredniości, ani bezpieczeństwa, ponieważ cały czas [rowerzysta] jest narażony na zderzenie z kierowcą. Ani atrakcji, ani wygody, bo kostka jest. Tak więc ta ścieżka już dawno nie powinna istnieć. [...] Wolę jechać jako rowerzysta asfaltem, muszę uważać, czy w jakiś samochód rąbnę ja, czy samochód we mnie.*

Nieco lepiej sytuacja wygląda w Bielsku Białej, gdzie *ścieżka rowerowa zaczyna się i kończy pod ratuszem [...] Jak się wyjdzie z ratusza, można się ścieżką rowerową dostać na osiedla mieszkaniowe, na Osiedle Śródmiejskie, na Osiedle Grunwaldzkie, na Osiedle Złote Łany [...] W drugą stronę jest możliwość dojechania do ulicy 11 Listopada, która [...] w przyszłości ma spełniać taką funkcję deptaka. [...] Nie mam żadnego problemu, żeby z moją córką, która ma lat 10, wyjechać z dużego osiedla [...] i pojechać do ścisłego centrum, do Galerii Sfera na przykład, na lody.*

Mówiono nie tylko o braku ciągłości dróg rowerowych w gminach, ale i niespójności pomiędzy gminami. Podnoszono też kwestię braku standardu dróg rowerowych i ich oznakowania w obszarze całej Aglomeracji

Wskazywano na niewielką liczbę elementów infrastruktury punktowej dla rowerzystów (B+R – parkingi i punkty przesiadkowe; bezpieczeństwo) na terenie Aglomeracji.

Brakuje mi stojaków na rowery, muszę zapinać rowery na znakach, jest tego za mało, za rzadko. Boję się o swój rower, czyli boję się, że jak będę mieć lepszy, to ktoś mi go gwizdnie. Czyli niemonitorowane miejsce.

Podano jednak i dobre przykłady. *Pszczyna, centrum. Teraz mamy 2022 rok, proszę sobie przyjechać do centrum i zobaczyć, jak się rozbudowuje. Mają piękne centrum przesiadkowe z wiatami na rowery. [...]. Mają ścieżki rowerowe, cała gęsta sieć, będzie można się nią dostać do prawie każdej sąsiedniej gminy.*

A jeżeli chodzi o stojaki, [...] na targowisku teraz powstały, skrzyżowanie Kolejowej z Konopnickiej, tam kiosk Ruchu stał; i na trasie przed bankiem.

Wskazywano na wiele braków, uchybień, zagrożeń w obszarze dróg rowerowych na terenie aglomeracji. *Podczas remontów dróg nie buduje się ścieżek rowerowych. Ulica Waryńskiego, tam rowerzystów nieraz jest wręcz więcej niż pieszych przemieszczających się po chodniku. [...] Czechowicka od ulicy Zabrzeszkiej [...] Około 2-metrowy chodnik, a po chodniku, zgodnie z przepisami, rowerzysta nie może jechać.*

Są też i dobre przykłady rozwiązań dla miejsc, w których nie da się zbudować ścieżki rowerowej: *Na Bronowskiej jest świetnie zrobione [...] pobocze utwardzone, półtora metra. Separatory odblaskowe są, [...] rowerzysta może jechać poboczem, jeżeli nie ma natężenia ruchu pieszego, oczywiście pieszy ma pierwszeństwo. [...] Tak samo zrobiono nad Białką w kierunku lotniska, od Ligody w kierunku Międzyrzecza [...], Legionów pomiędzy Cmentarną a Węglową.*

Zwrócono uwagę, że rowery miejskie mają w Bielsku-Białej ogromną konkurencję w postaci systemu elektrycznych hulajnóg. *I te rowery cieszyły się bardzo dużą popularnością do momentu, aż weszły zielone hulajnogi Bolt [...] Warto, żebyście państwo też na to spojrzeli.*

Podkreślano wagę prostoty korzystania i rozsądnych stawek wynajmu, co stanowi o ogromnej atrakcyjności tego alternatywnego rozwiązania i jego konkurencyjności w stosunku do tradycyjnych. [Koszty są] *groszowe – i jest to alternatywa dla mieszkańców, nawet w kontekście komunikacji miejskiej. [...] Bo te hulajnogi można zostawiać na chodnikach w wyznaczonych miejscach. Są mapki, są aplikacje, wychodzi się z mieszkania, wsiada się na hulajnogę, aplikacja, ciach, się jedzie.*

Jeżdżę na hulajnodze, ona stoi tu zapięta, tu jest. Do paczkomatu, po chleb. Możecie się śmiać, bo stary chłop, 3 dzieci, na hulajnodze jeździ. Przypięta do latarni, stoi pod domem, przestałem samochodu używać.

(4) Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego

Podkreślano potencjalną rolę roweru, w tym elektrycznego, ale i UTO w obsłudze turystów i zwiększeniu turystycznej atrakcyjności regionu.

Wiele braków w infrastrukturze rowerowej i jakości dróg dla cyklistów wpływa także na niedostateczne wykorzystanie potencjału turystycznego regionu. Podkreślono, że na trasie z Krakowa do Wiednia czarnym punktem na mapie rowerowej są okolice Czechowic. *Z Krakowa dużo studentów spotykam, jadą do Wiednia [i dziwią się], co my tutaj w tych Czechowicach [mamy] – kałuże na pół metra. Może oficer rowerowy w urzędzie marszałkowskim coś [by] podziałał w tym kierunku na terenie gminy Czechowice-Dziedzice.*

Wskazano na niewykorzystany potencjał pobliskiego jeziora Goczałkowickiego dla rozwoju dróg rowerowych o znaczeniu turystycznym (benchmark EuroVelo wokół jeziora Rożnowskiego).

Wokół jeziora Goczałkowickiego [drogi] nie będzie, choć chyba 14 podmiotów podpisało, czyli porozumienie trzech powiatów: Bielsko, Cieszyn i Pszczyzna, wszyscy wójtowie i burmistrzowie miast, Lasy Państwowe, Wody Polskie i Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów w Katowicach [...] W 2017 roku [...] wojewoda zaopiniował wniosek, ale z braku funduszy [upadł]. Drugi raz w 2019 roku wniosek został złożony i to samo [...] Mieszkańcy tak na to czekali i to było nie tylko dla Czechowic czy dla Bielska, ale całego regionu [...] To była inwestycja bardzo oczekiwana, na razie jest głęboko w szuflady schowana i nie wiadomo, co dalej.

(5) Optymalizacja subregionalnego układu drogowego – poprawa bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego

Podkreślono, że prace analityczne nad Planem wskażą miejsca zagrożenia i sformułują postulaty ich uniknięcia – to jeden z celów operacyjnych Planu. Podczas warsztatu przywołano wiele problemów, które utrudniają pieszym przemieszczenie się po mieście i w gminach.

Na chodniku od strony kopalni, od strony ulicy Wyspiańskiego jest kałuża, jest tam od kilku lat, to można [naprawić] za kilkaset złotych, jakby mi ktoś pozwolił, to ja bym to zrobił, bo wiem jak, no ale po co?

Strefy ograniczenia i uspokojenia ruchu pojawiły się w rozmowie głównie w kontekście bezpieczeństwa rowerzystów. *Kierowcy nie szanują rowerzystów, traktują ich jako zło konieczne, nie ma zasady mijania.* [Konieczne są] *strefy ograniczonej prędkości, spowolnienie ruchu, tempo 30, żeby rowerzysta czuł się bezpieczny.*

Jak był opracowywany projekt zintegrowanej koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych na terenie gminy Czechowice, był taki głos, żeby w centrum miasta stworzyć „tempo 30”. To się dzieje już w wielu miastach w Polsce – w Katowicach, w Warszawie, w Krakowie. Bardzo dużo już jest za granicą [...] – w 70-80 proc. [obszaru centrum] jest to tempo 30.

Wskazano na rozwiązania pozytywne/alternatywne, które zawsze powinny poprzedzać wyłączenia czy zakazy, np. wyłączeniu z ruchu centrów miast powinno towarzyszyć usprawnienie transportu publicznego, ułatwienia dla rowerzystów, zachęty do skorzystania z innych form transportu etc.

Wskazano na konieczność egzekwowania zasad uchu drogowego, głównie w kontekście praw chronionych użytkowników oraz na wprowadzenie strefy płatnego parkowania i standardu płatnego miejsca parkingowego jako czynnika uspokojenia ruchu i ucywilizowania dzikiego parkowania w Czechowicach-Dziedzicach.

W Czechowicach-Dziedzicach nie ma straży miejskiej. Można parkować w dowolnych miejscach: na chodnikach, na środku przejścia, gdzie uniemożliwia się przejście z dzieckiem.

Ile w Czechowicach-Dziedzicach jest płatnych miejsc parkingowych? Zero. To jest po prostu niewiarygodne, to jest niebываłe, dlaczego tak jest. W sobotę wyjazd na miasto to jest dramat. Mam dwójkę dzieci i boję się z nimi po prostu przemieszczać po mieście.

Narzekano też na jakość ciągów pieszych w Czechowicach. *Jako ojciec dzieci nie jestem w stanie się poruszać wózkami, bo chodniki są po prostu dramatyczne.*

(6) Zmiana zachowań komunikacyjnych

Przyznano, że zachęty i oferta alternatywna są zawsze skuteczniejsze jako formy perswazji niż zakazy. Edukację zaś powinno się prowadzić w języku korzyści dla mieszkańców i wszystkich innych uczestników ruchu – poprzez wskazanie, że zmiana zachowań (np. z samochodu na rower) opłaca się także tym, których dotyczy niebezpośrednio: np. podmiotom, które na terenie aglomeracji świadczą usługi –lepiej dostępne z perspektywy pieszego czy rowerzysty (mała gastronomia), a zasadniczo wszystkim mieszkańcom niezależnie od ich statusu (jakość powietrza, rozwój turystyki i przychody z niej dla regionu).

Jeden z uczestników zwrócił uwagę na konieczność zmian świadomościowych wspierających budowę infrastruktury dla rozwoju turystyki.

To jest nasza wspólna sprawa, my wszyscy powinniśmy w jakiś sposób o to dbać i nawet się do tego dołożyć, bo jeżeli będzie turystyka, to skorzysta i właściciel sklepu, i firma. [...] To nie jest tak, że ktoś sobie buduje parking park & ride, bo tak naprawdę to będzie dotyczyło właściciela sklepów i jakiejś firmy, która jest obok, trzeba więc pracować nad zmianą podejścia mieszkańców.

Obszarów 7 i 8 – Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług oraz Usprawnienie transportu towarów nie omawiano podczas spotkania.

Bielsko-Biała, 25 października 2022, sala sesyjna Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej (ratusz)

W wydarzeniu uczestniczyło 10 ekspertów, 4 mieszkańców i 2 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 16. Lista gości stanowi załącznik umieszczony w końcowej części raportu.

Instytucja/obszar	Liczba osób
Komunikacja Beskidzka SA	1
MZK Bielsko-Biała	1
Młodzieżowa Rada Miasta Bielska-Białej	3
Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej	3
Fundacja „Zróbmy. To”, Bielsko-Biała	1
Agencja Reklamowo-Wydawnicza „Beskidek”	1
Mieszkańcy, Bielsko-Biała	4
Prezenterzy/moderatorzy	2
Łącznie osób	16

OMAWIANE KWESTIE WG OBSZARÓW STRATEGICZNYCH:

(1) Subregionalna komunikacja zbiorowa i (3) Struktury zarządzania mobilnością w subregionie

Uczestnik (reprezentujący MZK Bielsko-Biała) wskazał na potencjał tego podmiotu jako załączka przyszłego systemu komunikacji aglomeracyjnej, z nowoczesnym taborem i potencjałem do rozbudowy linii poza dotychczasową sieć połączeń, także w gminach wokół Bielska-Białej. By działanie takie było możliwe, powstający dokument, jeśli potwierdzi potrzebę i wskaże kierunki takiego rozwoju, musi stworzyć warunki do długoterminowego planowania rozwoju przedsiębiorstwa (zakupy taboru: rodzaj taboru – napęd tradycyjny czy alternatywny, wolumen, harmonogram; planowanie zatrudnienia).

My jesteśmy gotowi do tego, żeby się rozwijać, żeby przejmować dodatkowe linie [...] To musi być pewna „mapa drogowa”, ale jeżeli ona będzie zaznaczona i będę wiedział, że w perspektywie wieloletniej będę musiał obsługiwać nie 8 mln kilometrów, tylko 10 czy 15, to będę wiedział, jak to się przekłada na liczbę pracowników. To też jest kwestia odpowiedzi, czy będę jeździł dieslem [...] Jeżeli wejdę w ustawę o elektromobilności, będę musiał część taboru doposażyć w napęd elektryczny – kwestia kupienia autobusów to najmniejszy problem [...] [To zmiana] całego modelu zarządzania ze spółki typowo transportowej opartej na jednej stacji paliw niemal w elektrownię [...] Będę musiał mieć elektryków z uprawnieniami, całe

magazynowanie energii, czyli kwestia, która dziś mnie nie dotyczy. To jest kwestia decyzji wieloletnich, nakładów finansowych i tego, że jeżeli umawiamy się, że docelowo idziemy w takim kierunku, to trzeba potem ten plan wieloletni realizować.

Również w Bielsku-Białej przywołano Komunikację Beskidzką SA (b. PKS Bielsko-Biała) jako dobry przykład podmiotu, który wprowadza nowy standard działania i realizuje usługi transportowe w gminach i pomiędzy nimi na mocy porozumień i na wspólne ich zlecenie.

To, co o zrobiły władze związku międzygminnego ds. komunikacji, powołując na bazie dawnego PKS-u spółkę, w skali kraju jest jednym z nielicznych wyjątków [...] O tym się mówi w kraju: jak to się stało, że Komunikacja Beskidzka przetrwała i że sobie dzisiaj świetnie radzi? Dzięki takiemu, a nie innemu zarządzaniu jest inwestowanie w tabor, organizator też bardzo dobrze optymalizuje tę sieć. To jest ogromny potencjał, że to się udało. Bo to nie funkcjonuje w powiecie cieszyńskim, w żywieckim, [...] a jest doskonałym przykładem, że jak się chce, to można [...] Trzeba go pokazywać.

Podjęto temat łączenia sił gmin w zleceniu usług transportowych oraz ewentualnego powołania wyspecjalizowanego podmiotu do zarządzania komunikacją w Aglomeracji.

Ten dokument ma szansę dać odpowiedź na to pytanie, w jakim kierunku iść. To, czy potem rozwiązaniem instytucjonalnym będzie utworzenie jednej spółki czy kilku spółek, to jest kwestia wtórna. To się da policzyć i to się da wypracować model, który będzie najlepszy dlatego, że być może taka zdrowa konkurencja lokalna byłaby pewnym rozwiązaniem. Najistotniejsze jest, żeby było w miarę uczciwe finansowanie tych wszystkich podmiotów [...] To jest kwestia do dogadania się na poziomie prezydentów czy starostów, czy związków [...] Szansą na rozwiązanie tych wszystkich problemów jest Aglomeracja Beskidzka jako stowarzyszenie, bo ma w swoim zamyśle przeniesienie ośrodka decyzyjnego do jednego organizmu, który ma swoje organy i pewną wizję, strategię.

Mówiono też o roli kolei jako potencjalnego szkieletu przyszłego systemu komunikacji aglomeracyjnej – w obecnym stanie istotnie ograniczonej przez hegemonię PKP PLK jako właściciela kluczowego elementu infrastruktury: linii kolejowych. Istotnym czynnikiem determinującym możliwości wykorzystania potencjału kolei jako szkieletu systemu komunikacji aglomeracyjnej jest synchronizacja rozkładów – o ile transport kołowy zawsze musi dostosować się do rozkładów kolei, co wynika z funkcji aglomeracyjnego szkieletu i dużo mniejszej elastyczności operacyjnej, to w polskich warunkach „sloty czasowe” w rozkładzie przyznawane są dość arbitralnie przez właściciela infrastruktury, czyli PKP PLK, i często są rozbieżne w stosunku do rozwiązań postulowanych przez operatorów kolejowych (Polregio, Intercity, Koleje Śląskie), odzwierciedlających potrzeby mieszkańców.

Jeden z uczestników zwrócił uwagę na ogromną trudność: w polskich warunkach wykorzystanie potencjału kolei w transporcie aglomeracyjnym wymaga współpracy i porozumienia nie tylko operatorów, różnych spółek kolejowych, jednostek administracji samorządowej różnego szczebla, ale i administracji centralnej czy podmiotów należących do Skarbu Państwa. *Jeżeli my dzisiaj rozmawiamy na temat rewitalizacji linii kolejowej z Bielska-*

Białej do Cieszyna, chociaż dziś już chodzi o odcinek do Skoczowa, to nie może być sytuacji takiej, że część wójtów mówi tak, część mówi nie. Jeżeli chodzi o drogi kolejowe w powiecie żywieckim – dokładnie taka sama sytuacja: trzech wójtów mówi, że na gruncie ustawy o samorządzie gminnym wiedzą, że mogą partycypować w kosztach, nie muszą, ale mogą, to robią, a trzech mówi: w życiu, to nie moja sprawa, to jest sprawa marszałka, nie dam grosza. [...] Dla niektórych inwestycji, na przykład w rewitalizacji linii kolejowej z Żywca w kierunku zachodniej Małopolski, jest już nawet decyzja środowiskowa i finansowanie, ma być już ogłoszony przetarg. Tylko nie może być sytuacji takiej, że pani wójt ze środków regionalnych inwestycji terytorialnych robi parki. [...] Dużą szansę upatruję w Aglomeracji Beskidzkiej, która po to powstała, żeby decyzyjnie pewne rzeczy uspołnić.

Można jednak zacząć choćby od prób synchronizacji połączeń kolejowych oraz integracji rozkładów kolei i innych operatorów transportu. Nic odkrywczego, że mamy tutaj, w Bielsku-Białej taki układ sieci kolejowej, który [można] wykorzystywać w komunikacji wewnętrznej. Ale też abstrahując od takich dalekosiężnych celów [...] [wiele] można już tu i teraz zrobić [...] Mamy Polregio na linii wadowicko-krakowskiej, które kursuje sobie w kompletnym oderwaniu od tego, jak kursują Koleje Śląskie [...] Są takie godziny, o których rzeczywiście da się zrobić świetną przesiadkę, wsiadam sobie Bielsko Wschód, dojeżdżam na Główny, [...] bierze mnie pociąg do Żywca. Ale jest wiele innych godzin w ciągu dnia, kiedy ten pociąg w stronę Wadowic odjeżdża 7 minut wcześniej, niż przyjeżdża pociąg w kierunku Żywca. Od strony Katowic [...] [mogę wsiąść na] jedną stację i w 2 minuty od przyjazdu na Dworzec Główny jestem koło domu. Ale nie, bo ten pociąg w stronę Krakowa, Wadowic odjeżdża na przykład 7 minut wcześniej. [...] Wkurza mnie, że w obecnym rozkładzie ostatni pociąg na Wadowice jedzie chyba 12 minut przed tym, jak przyjeżdża pociąg z Katowic [...] Nie robiłem badań w tym kierunku, ale spodziewam się, że są ludzie, czy to blisko stacji Wschód, blisko stacji Krzemionki, Kozy, którzy na przykład wieczorami z Katowic wracają ze studiów, szkół, pracy. I już pewnie skorzystają z samochodu [...] A [przecież jeśli by to uzgodnić], kolej może pełnić funkcję wewnętrznej komunikacji.

Inny uczestnik podkreślał, że przyznawanie czasów w rozkładzie zależy wyłącznie od zarządcy sieci kolejowej, z którym nie współpracuje się łatwo.

Polskie Linie Kolejowe to jest państwo w państwie. Ja biorę odpowiedzialność za to, co mówię, bo wiem, rozmawiałem często przy tych korektach. [...] Jakiś planista założył, że [pociąg] 18 minut będzie stał w Wadowicach. Dlatego, że oni sobie robią takie bufory, że gdyby się coś zdarzyło na torach i było opóźnienie, to [PLK] musi płacić przewoźnikowi. A jak sobie zrobi po drodze takie 18 minut, że pociąg stoi, to nawet jak się coś stanie, to on jest w stanie wtedy zniwelować ten czas nie musi płacić. I na argument: skomunikujcie nam, jest kontrargument taki: albo bierzecie to, co my wam dajemy, albo kasujemy to. I to nie jest wina Polregio ani Kolei Śląskich, że się nie mogą dogadać, czy nawet prezydenta, i obawiam się, że my na to nie będziemy mieć wpływu. Tylko to jest po prostu kwestia polityki zarządcy sieci, który ma takie podejście i najprawdopodobniej przez wiele lat będzie miał. Chyba że zdarzy się coś takiego,

jak się dzieje na przykład na Dolnym Śląsku, że samorząd regionalny w porozumieniu z samorządami lokalnymi dość mocno zacieśnia współpracę, zaczynają tę kolej robić naprawdę mocno po swojemu [...] Jeżeli PKP PLK widzi, że jest jakaś oddolna inicjatywa, jest współfinansowana i wiedzą, że ten projekt w zakresie tej częstotliwości pociągów ma szansę powodzenia, to też traktuje to priorytetowo.

Odczuwalna jest też potrzeba jednego biletu aglomeracyjnego, umożliwiającego o korzystanie z transportu w duchu idei „mobility as a service”. Ideałem byłby zakup biletu w dowolny sposób (także mobilnie) i możliwość dowolnego podróżowania w granicach aglomeracji jedynie w warunkach czasowych wyznaczonych przez rodzaj (termin) biletu, bez konieczności kupowania biletów u operatorów (przewoźników), a nawet bez konieczności zastanawiania się (perspektywa pasażera), z jakim przewoźnikiem ma się do czynienia na poszczególnych etapach podróży.

Integracja w pierwszej kolejności choćby taryfowa jest ważna [...] mamy na jednej ulicy 3 przewoźników [...] Jak razem się weźmie kursy wszystkich przewoźników, jest ich całkiem sporo. Ale teraz, kiedy jadę z innej części miasta, kupuję sobie bilet godzinny na MZK Bielsko-Biała, a jeśli przyjedzie autobus z MZK Czechowice-Dziedzice [...], to choćbym się w tej godzinie zmieścił, muszę kupić nowy bilet albo czekać na następny autobus, który jeździ rzadziej.

By rozwiązanie typu „jeden bilet” było możliwe, konieczne wydaje się powołanie jednego podmiotu odpowiedzialnego za planowanie, rozwój i bieżące utrzymanie połączeń w aglomeracji, który, działając na mocy porozumienia wszystkich uczestników (gmin) i korzystając z efektu skali, zlecałby usługi transportowe różnym przewoźnikom, koordynując całość systemu i gwarantując jego spójność i standaryzację.

(2) Spójna, subregionalna sieć rowerowa

Podczas spotkania wspomniano o roli roweru – nie tylko w turystyce i rekreacji, ale i wsparciu dla zrównoważonej mobilności i czynnikiem zwiększającym dostępność komunikacji publicznej.

Pewną barierę, zdaniem uczestnika, w wykorzystaniu roweru (np. systemu roweru miejskiego) w systemie mobilności aglomeracyjnej stanowi ukształtowanie terenu – przede wszystkim w mieście Bielsko-Biała, stąd też ogromna popularność „hulajnóg na minuty”. Uczestnicy wyrażali zadowolenie z funkcjonowania takiego systemu, również z umiarkowanych kosztów wypożyczenia takiego pojazdu. Wskazano na potencjał rozbudowy systemu roweru miejskiego BBike o moduł rowerów elektrycznych (przykład Warszawy)

Barierą może być również dostępność roweru dla osób starszych czy słabszego zdrowia. *To też są pewne rozbieżności w kulturze lokalnej, w stanie zdrowotności społeczeństwa. Myślę, że wsadzenie 80-latka na rower w Holandii nie byłoby problemem, u nas już jest.*

(4) Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego

Wskazano na potencjalną rolę roweru, ale i UTO (sprawny, popularny i w skali kraju niedrogi system wynajmu hulajnóg na minuty) w obsłudze turystów i zwiększeniu turystycznej atrakcyjności regionu.

Obszar okolic Żywca wskazano jako w największym stopniu wykluczony komunikacyjnie – do miejscowości podżywieckich nie da się dojechać komunikacją publiczną. Decyduje to – zdaniem uczestnika – o małym zainteresowaniu turystów niezmotoryzowanych regionem, w odróżnieniu od – taki podano *benchmark* – Cieszyna i Ziemi Cieszyńskiej.

W powiecie żywieckim są 3 węzły przesiadkowe – Żywiec, Rajcza i Leśne, gdzie należy wybudować miejsca przesiadkowe. Co się dzieje? Ten dokument [planistyczny] rzeczywiście poszedł na półkę. Jeżeli się przeanalizuje raport Śląskiej Organizacji Turystycznej, to struktura udziału turystów, jeśli chodzi o Śląsk Cieszyński w porównaniu do Beskidu Żywieckiego, jest nieporównywalna. Bardzo dużo turystów jeździ na Śląsk Cieszyński, do Żywca praktycznie w ogóle, dlatego że komunikacyjnie powiat żywiecki w porównaniu do powiatów bielskiego, cieszyńskiego, jest [wykluczony].

(6) Zmiana zachowań komunikacyjnych

Zmiana postaw musi dotyczyć zarówno uczestników instytucjonalnych (miasta, powiaty, gminy), jak i mieszkańców – jedni i drudzy muszą dostrzec własne korzyści dla regionu z wprowadzenia rozwiązań zrównoważonych. Dla mieszkańców będzie to np. wygoda i dobry standard podróżowania komunikacją zbiorową (dobry tabor, atrakcyjne i zsynchronizowane rozkłady jazdy, możliwość dogodnych przesiadek etc.), dla włodarzy – rozwój regionu, ruch turystyczny, mniejsze obciążenie sieci drogowej, większa efektywność środków przeznaczanych na transport, dla wszystkich – lepsza jakość przestrzeni publicznej, czystsze powietrze i wysoka jakość życia w regionie

Z kwestią zmian postaw, edukacji i perswazji wiąże się często podejmowane zagadnienie rzeczywistej realizacji rozwiązań strategicznych wypracowanych przez gminy w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności. Zwłaszcza klienci instytucjonalni podkreślali fakt, że w ostatnich latach wiele dokumentów planistycznych, strategicznych nigdy nie doczekało się realizacji, kończąc żywot w szufladach urzędników czy autorów opracowań. By powstający Plan nie podzielił ich losu, konieczne są, zdaniem mieszkańców i włodarzy, jakieś formy zobligowania uczestników do realizacji wypracowanych rozwiązań, przestrzegania przyjętych zasad, standardów. Choć dokument nie zawiera klauzuli wykonawczej, lecz stanowi strategiczne opracowanie w formie zaleceń, jego szanse na konsekwentną realizację przez wszystkich uczestników rosną dzięki długoterminowej perspektywie i większej odporności na koniunktury polityczne i ekonomiczne, uwzględnieniu w rekomendacjach już istniejących planów zagospodarowania przestrzennego w gminach i ich planów inwestycyjnych, a także dzięki powiązaniu Planu z finansowaniem inwestycji ze środków europejskich.

Jest akceptacja dla takiego stanu rzeczy, że przedsiębiorca, który jeździ 3 rozklekotanymi busami, pomimo że w planie transportowym już od kilku lat była zapisana standaryzacja usług.

To wszystko jest rzeczywiście fajne na gruncie formalnym, rozjeżdża się to absolutnie z praktyką [...] Jeżeli my nawet tutaj stworzymy pewne ramy i wierzę, że one będą bardzo dobre, bo będą oparte na diagnozie, na określeniu celów i narzędzi, jakimi te cele realizujemy, to w momencie, kiedy nie będą miały przełożenia na mentalność poszczególnych decydentów, z tego nie będzie nic [...] Za tym dokumentem musi iść zmiana polityki lokalnej, subregionalnej i ona ma szansę się zdarzyć wtedy, kiedy wójtowie uznają, że kolej nie jest konkurencją dla busów, busy nie są konkurencją dla samochodów, tylko to [...] ma szansę się dopełniać, żebyśmy po prostu kosztów, które ponosimy na kolej, systemu busowego, autobusów, rowerów, nie dublowali, tylko żeby one się po prostu dopełniały [...] I absolutnie myślę, że spięciem tych konsultacji powinna być przede wszystkim rzeczowa rozmowa z władzami.

Przedstawiciel Zamawiającego uspokajał, że przystąpienie do planu nie wynika z [...] wymaganych sytuacji, to jest decyzja jednogłówna wszystkich 41 samorządów, członków stowarzyszenia, nie tylko gmin, ale też powiatów [...] Plan zostaje opracowany na podstawie uchwały stowarzyszenia, jednocześnie aplikujemy o środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na ten cel, czyli na przygotowanie planu, czekamy na podpisanie umowy o dofinansowanie. I w tym zakresie byliśmy zobligowani do przedstawienia [...] deklaracji wszystkich samorządów, że ten plan będzie nie tylko zatwierdzony, ale również decyzją organów stanowiących przyjęty do wdrażania [...] Dodam tylko, że plan jednocześnie ma uzasadniać wiele inwestycji planowanych w zakresie transportu, mobilności czy infrastruktury rowerowej [...] Oczywiście bardzo ważna [...] jest kwestia mentalnościowa [...] nie tylko na poziomie prac samorządowych, ale w naszym społeczeństwie. Stąd kwestia perspektywy obejmującej nawet lata 40+.

Młodzi uczestnicy podkreślali, że zmiana postaw (ku większej skłonności do korzystania z komunikacji zbiorowej, roweru, tras pieszych) u osób młodych jest, w pewnym stopniu, wspomagana przez lifestyle'owy trend. Wskazywano wprawdzie raczej na racjonalne i ideowe podbudowy tego trendu, przypisując mniejszą rolę czynnikom o charakterze modowym – nie zmienia to jednak faktu, że to właśnie młodzi mogą stać się „emisariuszami zmian”, choćby dlatego, że w największym stopniu to ich pokolenia będą dotyczyć potencjalne benefity lub konsekwencje zmian albo ich zaniechania.

Wszyscy Polacy kiedyś chcieli mieć samochód. Bo to był poziom pewien życia. Teraz się nagle okazuje, że wśród młodych ludzi trendy jest jeżdżenie autobusem. I to przestało tak być, że każdy chce jechać swoim samochodem prywatnym. No i teraz pytanie, czy tylko wśród młodych ludzi? Co należy zrobić, żeby ta rzesza, która się chce przesiąść na autobus, bo go lubi, była większa?

[Znajomy] uważał, że jeżdżenie pociągami nie przystoi ludziom na pewnym poziomie. Ja zaś do niego: słuchaj, pojedź do Warszawy, przejedź się metrem, zobacz, ile tam ludzi pod krawatem. Tam właśnie obciachem jest pchać się tym swoim samochodem, szukać miejsca parkingowego. Zupełnie inny mental [...] Wwyszło takie prowincjonalne myślenie: żeby się dowartościować, muszą koniecznie ten swój samochód wziąć i jechać, bo mnie stać. Nie. Właśnie transport [publiczny] jest popularny, może być, mówiąc młodzieżowo, nawet sexy [...] Więc dlatego

pokazujemy, że to jest modne, że to jest fajne. Że w autobusie można porozmawiać, można różne rzeczy zrobić, choćby doładować sobie telefon.

Młodzi ludzie podkreślali, że czynniki najsilniej wpływające na chęć korzystania z transportu publicznego to dostępność rozumiana finansowo, operacyjnie (bliskość przystanku, dogodnie przesiadki, przewidywalność i niezawodność połączeń) i czasowo (skorelowane rozkłady jazdy, szybkość dojazdu).

[Młode] osoby korzystają z tych rozwiązań, kiedy mogą, kiedy jest to dla nich dostępne [...] Czyli gdy mogą dojechać tam, gdzie potrzebują, [...] i gdy stać je na to [...] Integracja jest ważna.

(7) Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług)

Wskazano na zjawisko rozlewania się miasta – stanowiące problem w całym kraju, dotkliwe także w warunkach aglomeracji beskidzkiej. Zadanie, jakie w opinii uczestnika musi stawiać sobie Plan Zrównoważonej Mobilności, jest w tym kontekście dwudzielne. Po pierwsze, Plan musi odpowiedzieć na pytanie, jak ograniczyć obszar wykluczenia komunikacyjnego na już zurbanizowanych terenach: dużych osiedlach słabo skomunikowanych z centrum czy dookolnym i gminami, gdzie skierowanie linii autobusowej mogłoby oznaczać paraliż komunikacyjny takiego osiedla (wąskie ulice) czy jego okolic (korki). Po drugie, plan powinien przewidzieć takie regulacje, które powstrzymają urbanizację terenów nieprzystosowanych do przyjęcia infrastruktury umożliwiającej dojazdy mieszkańcom. Czyli – w punkcie 1 rozwiązania „smart” poprawiające skomunikowanie już istniejących skupisk mieszkaniowych, w 2 – stworzenie warunków do nowych inwestycji na terenach o dużym potencjale rozwoju komunikacji.

Mamy wielki problem zsuburbanizacją, chaotycznie rozwijającą się zabudową czy to domów jednorodzinnych, czy to inwestycji deweloperskich budowanych gdziekolwiek, że utopią byłoby myślenie, że jesteśmy w stanie tak zaplanować, że po każdej uliczce będzie jeździł co 15 minut autobus. Co się dzieje w Pisarzowicach, co się dzieje na przykład między Kamienicą a Wapienicą – ogromne obszary, na których [...] zabudowa jest rozproszona, nie da się zaspokoić bardzo indywidualnych, zróżnicowanych potrzeb komunikacyjnych ludzi. Możemy ustalić najlepsze rozkłady jazdy [...], a wciąż będą tysiące ludzi, którzy i tak będą mieli do tej drogi, gdzie jest autobus, kilometr czy półtora. Na to trzeba zwrócić uwagę i w jakiejś długofalowej perspektywie z tym po prostu interdyscyplinarnie jakoś walczyć. Mamy śródmieście, które się wyludnia i przedmieścia rozwijające się w totalnie chaotyczny sposób. Więc to jest, myślę, bardzo ważne, żeby to zdiagnozować.

Nawiązano też do kwestii zmian mentalnościowych, jakie wywołała pandemia. Pośród licznych złych skutków ma ona ten jeden dobry, że w widoczny sposób wsparła wybór pieszego przemieszczania się na niewielkie odległości. Przedstawiciel MZK w Bielsku Białej podkreślił, że *w komunikacji miejskiej nie możemy odbudować tych potoków, które straciliśmy. Z naszych badań, które wewnętrznie robiliśmy [...], wynika, że część osób zobaczyła, że pójdzie na piechotę*

jest absolutnie dla ich zdrowia. 20 minut wcześniej wyjdziemy do pracy, ale widzimy, że nam się lepiej pracuje [...] Być może niekoniecznie do tego przystanku musisz dojechać samochodem czy rowerem, może zrób sobie spacer – szansą jest pokazanie ludziom tego jako atutu. To praca nad mentalnością.

Obszaru (8) Usprawnienie transportu towarów) oraz (5) Optymalizacja subregionalnego układu drogowego – poprawa bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego nie omawiano podczas spotkania.

Podczas spotkania przekazano w formie pisemnej pytanie do MZK: kiedy linia nr 2 dotrze do ulicy Wojska Polskiego? W opinii uczestnika jest taka potrzeba, są też warunki. Zgłoszono także postulat utwardzenia placu parkingowego na osiedlu Widok.

Żywiec, 26 października 2022, sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Żywcu

W Wydarzeniu uczestniczyło 13 ekspertów, 3 mieszkańców i 3 prezenatorów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 19. Lista gości stanowi załącznik umieszczony w końcowej części raportu.

Instytucja/obszar	Liczba osób
Urząd Miejski w Żywcu	4
Starostwo Powiatowe w Żywcu	4
Urząd Gminy Wilkowice	2
Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Żywcu	1
Gmina Świnna, wójt	1
Gmina Gilowice, wójt	1
Mieszkańcy Żywiec (2), Lipowa (1)	3
Prezenatorzy/moderatorzy	3
Łącznie osób	19

OMAWIANE KWESTIE WG OBSZARÓW STRATEGICZNYCH:

(1) Subregionalna komunikacja zbiorowa i (3) Struktury zarządzania mobilnością w subregionie

Próby powołania wspólnego przedsiębiorstwa przez miasto, starostwo i MZK na majątku upadłego PKS nie powiodły się; upadek PKS Żywiec i wyprzedanie majątku postrzegane są jako błąd, wskutek którego w Żywcu nie doszło do efektywnych przekształceń i stworzenia nowej oferty transportowej na wzór Bielska Białej.

MZK w Żywcu skutecznie obsługuje ruch w Żywcu i 6 współpracujących gminach; wspomniano o otwartości przedsiębiorstwa i szybkości reagowania na postulaty ze strony gmin, na których terenie operuje przewoźnik (zmiany tras, zmiany częstotliwości czy rozkładów). Przedstawiciele samorządu podkreślali, że roczny cykl zawierania umów z gminami o usługi transportowe uniemożliwia poważniejsze planowanie i inwestycje. *Nasi panowie przewoźnicy zgłaszają, że podpisywanie umowy chociażby z Urzędem Wojewódzkim na rok to jest mało, żeby na przykład startować o dofinansowanie do nowego taboru. Umowa powinna być przynajmniej na 3 lata – to już jest coś. A nie rok.*

MZK w Żywcu jako przewoźnik miejski nie korzysta z dopłat budżetowych (centralnych). Zdaniem przedstawiciela przedsiębiorstwa, firma nie zdoła się rozwijać i włączać w tworzenie

zrównoważonego systemu transportu bez wsparcia finansowego ze strony państwa (budżet centralny).

Dopóki nie będzie dopłaty centralnej z budżetu państwa, to samochody niskopodłogowe z klimatyzacją itd. nie dotrą do naszych miejscowości [...] Musi być dotacja od państwa, [...] żeby człowiek zaczął liczyć i stwierdził, że nie, jednak mi się opłaca zostawić ten samochód w domu, bo ja za 3 zł czy 2 zł dojadę.

Prywatni przewoźnicy, korzystający z dotacji, przyczyniają się do upadku połączeń niedotowanych. *Rezultat jest później taki, że tam, gdzie jest komunikacja dotowana, to przewoźnicy prywatni jeżdżą bardziej chętnie, a na zasadach komercyjnych niespecjalnie się do tego kwapią. Przewoźnik funkcjonujący na zasadach komercyjnych celowo stopniowo ogranicza siatkę połączeń, żeby zainicjować dopłatę do połączeń autobusowych.*

Włodarze reprezentowanych na spotkaniu gmin podżywieckich chętnie podjęliby współpracę z Komunikacją Beskidzką w celu włączenia gmin do sieci obsługiwanej przez przewoźnika.

Wskazano na potrzebę ujednoczenia taryfy biletowej, w tym stosowanie ulg, na terenie gmin położonych wokół Żywca; znów podano dobry przykład Komunikacji Beskidzkiej. Zwrócono uwagę na brak publikacji taryf przez przewoźników (poza MZK Żywiec). *Przede wszystkim przejrzysta taryfa przewozowa, oficjalnie podana do publicznej wiadomości, a nie funkcjonująca na zasadzie, że każdy sobie bierze ile chce. Drugą rzeczą to ujednoczenie taryfy biletowej, szczególnie prywatnych przewoźników. Jakiś czas temu w gminie Świnna została wydłużona linia 18, co spowodowało, że prywatny przewoźnik, który dotychczas był głównym operatorem komunikacyjnym, zrezygnował. Dlaczego? Bo w MZK Żywiec seniorzy na mocy ustawy mają po prostu bezpłatny przejazd od 70. roku życia, mają dostęp do ulg. Tak samo młodzież szkolna. W wielu regionach tak samo to wygląda.*

Część przewoźników oczywiście przestrzega i przyznaje te ulgi ustawowe, część nie przyznaje. Rzeczywiście jest tak, że to kontrole u przewoźnika prywatnego są sporadyczne i to kierowca decyduje, czy jednemu sprzedać bilet za 3 zł, drugiemu za 2, wziąć do kieszeni czy nie.

Odkąd Komunikacja Beskidzka wprowadziła z początkiem roku ujednoczenie taryfy biletowej, najpierw prywatny przewoźnik zrezygnował z obsługi linii do Szczyrku, a potem do Rybarzowic. Bo po obniżeniu ceny, zrównaniu jej z tą Komunikacji Beskidzkiej – nie bilansowało się.

Zwrócono uwagę na kwestię dostępności pojazdów: *w publicznym transporcie zbiorowym mamy gwarancję, że pojedzie każdy, także osoba niepełnosprawna, matka z dzieckiem czy osoba z większym bagażem, bo duża część pojazdów jest niskopodłogowych [...] W przypadku prywatnej komunikacji różne są te autobusy.*

W autobusach MZK na środku, naprzeciw środkowych drzwi, jest platforma, gdzie może postawić wózek matka z dzieckiem i jest też przestrzeń dla niepełnosprawnych. W przypadku prywatnych busików tej przestrzeni nie ma. Kolejną grupę osób skazujemy na brak dostępu do komunikacji. W PKP Intercity można przynajmniej zamówić asystę kilka dni wcześniej.

Problemem, który utrudnia życie mieszkańcom, jest też brak aktualizacji oraz skorelowania rozkładów jazdy. *Mieszkaniec ma gwarancję, że jeśli jest opublikowany na rozkładzie dany kurs pociągu to on pojedzie, a w przypadku transportu prywatnego część rozkładów jest aktualizowanych, a część nie. Zdarzają się sytuacje, że turysta czy mieszkaniec zastaje rozkład jazdy dawno nieaktualny [...]. Jeśli chcemy tworzyć coś w stylu komunikacji gminnej, to powinna ona być skorelowana z autobusami z Żywca, [...] jeden autobus na drugi oczekuje [...] Gęstość siatki połączeń to jest kolejny temat. Bo jaka częstotliwość, taka później liczba rzeczywistych użytkowników. [...] Dobrym pomysłem jest też tworzenie park & ride, jak np. na dworcu w Jeleśni czy na dworcu PKP w Łodygowicach – przyjeżdża turysta pociągiem, bierze sobie rower.*

Pojawiła się też kwestia biletu aglomeracyjnego. [W sytuacji idealnej] *kupuję bilet na konkretną trasę. Korbielów-Żywiec, albo Korbielów-Bielsko-Biała. I nieważne, ile przewoźników jest po drodze, nie myślę o tym, tylko wsiadam do pierwszego lepszego autobusu i pędzę do domu czy do pracy.*

Wspominano o problemach z zakupem biletów elektronicznych (mobilnych, internetowych) u prywatnych przewoźników – często brak takiej możliwości; są trudności w zakupie biletów miesięcznych (tylko u kierowcy). *Jedzie pasażer chce kupić miesięczny, wypełnia formularz, daje go wraz z pieniędzmi kierowcy autobusu. Następnie kierowca pyta, którym kursem jeździ rano, a którym po południu. Pasażer wie, że kierowca, który pojedzie tym kursem, będzie miał jego kartę. Wszystko fajnie, dopóki kierowca nie pójdzie na inny kurs, coś się nie zmieni i później można sobie szukać kierowcy...*

Istotna część kursów w gminach podżywieckich nie cieszy się dużą frekwencją. Sytuacja zmieniła się po napływie uchodźców z Ukrainy, którzy obecnie stanowią znaczącą grupę klientów transportu publicznego.

W tej chwili [...] powodzenie ma tylko dojazd do i ze szkoły. To są jeszcze kursy które są opłacane. Reszta [...] generują nam straty, bo nie ma biletów, a autobus jeździ [...] Bo nawet do pracy ludzie jeżdżą tak, że umawiają się w 3-4. Sytuację od lutego ratują Ukraińcy.

Kolej pojawiła się w rozmowie przede wszystkim jako znak nadziei. Mówiono o dobrym standardzie taboru Kolei Śląskich. Duże oczekiwania związane są z planowaną II nitką linii kolejowej Wilkowice-Zwardoń. Efektem przyszłej modernizacji byłoby skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie liczby kursów oraz poprawa standardu podróży i zwiększenie dostępu do kolei (nowe przystanki, dostępność dla osób z niepełnosprawnościami). Wymaga to oczywiście też budowy odpowiedniej infrastruktury (punkty przesiadkowe, parkingi P+R, B+R).

Wskazano na konkretne wykluczenia komunikacyjne (zwłaszcza w weekendy) w gminach podżywieckich – np. gminie Rajcza, wsi Rycerki. *Mieszkam w Ostrem. I w sobotę o 15 jestem unieruchomiony, bo autobus jest tylko od poniedziałku do piątku, w dodatku na żądanie. A do Ostrego od soboty, od 15 w ogóle go nie ma. W niedzielę nic nie jeździ.*

Rzeczywiście dojazd na teren przygraniczny, gmina Rajcza, Milówka – jest utrudniony, w tej chwili nie ma nic.

(2) Spójna, subregionalna sieć rowerowa

Mieszkańcy Żywca nie są zadowoleni z wielkości i jakości sieci dróg rowerowych. *W porównaniu z Oświęcimem Żywiec wypada bardzo niekorzystnie, jeśli chodzi o ścieżki rowerowe. W wielu miastach funkcjonuje [to tak, że] jest szeroki chodnik, część chodnika jest drogą dla rowerzystów, część dla pieszych. Jest to jasno podzielone. Mało, że jest biały piktogram z symbolem rowerzysty, pieszego, to jest jeszcze różnicowanie kolorystyczne nawierzchni.*

Specyfika regionu (ukształtowanie terenu) utrudnia korzystanie z roweru w gminach podżywieckich. Być może pewnym rozwiązaniem byłyby elektryczne hulajnogi, jednakże e to również będzie utrudnione ze względu na stan dróg. *Tam można się po prostu zabić na rowerze. To jest po prostu dziura, która ma chyba 2 kilometry, bo kończy się chodnik na skrzyżowaniu, a później się zaczyna dopiero koło szkoły w Dolnej Leśni. Od boiska od szkoły. Życzę powodzenia. Dzieci chodzą do szkoły, można by było kupić hulajnogę elektryczną czy skuter elektryczny, ale nie [da rady w takich warunkach].*

Konieczne, wg dyskutantów, jest zaplanowanie miejsc przesiadkowych typu Bike & Ride, z możliwością bezpiecznego pozostawienia roweru – najlepiej pod zadaszeniem i w obszarze objętym monitoringiem. *W przypadku stojaków przy dworcu kolejowym to wykorzystanie może być dużo większe. Widziałem zdjęcie sprzed tygodnia z Pszczyny, gdzie rowerów stało ponad 100. Ale Pszczyna to jest wyjątek.*

Wyposażenie części przystanków MZK Żywiec w stojaki rowerowe nie spotkało się z zainteresowaniem, stojaki są puste, niszczone, są demontowane. Być może przyczyną jest zbyt niski standard, niedostosowany do potrzeb mieszkańców związanych z bezpieczeństwem roweru (kradzież, wpływ warunków atmosferycznych). *Bezpieczeństwo obejmuje kwestie nie tylko ludzkie – najważniejsze, ale również bezpieczeństwo mienia, czyli pozostawionego roweru. Może to jest odpowiedź na pytanie, dlaczego stojaki rowerowe przy przystankach komunikacji miejskiej się nie sprawdziły. Czy każdy z nas pozostawiłby rower warty ileś tam przy przystanku bez żadnego monitoringu, choćby dachu?*

Mieszkańcy skarżą się na brak możliwości zabrania roweru do pojazdów transportu zbiorowego; opcję taką oferują jedynie Koleje Śląskie. W połączeniu z brakiem lub niską jakością rowerowej infrastruktury punktowej (stojaki, parkingi) skutkuje to daleko posuniętym ograniczeniem roli roweru jako środka mobilności i czynnika zwiększającego dostępność transportu publicznego

Przypomniano, że podczas remontu blisko kilometrowego odcinka ulicy Leśnianka w Żywcu (jedna z dróg dojazdowych do dworca kolejowego!) w ogóle nie przewidziano ścieżki rowerowej.

Uczestnicy narzekali ponadto na brak możliwości dojazdu rowerem na trasie Bielsko-Biała-Żywiec, Żywiec-Sucha Beskidzka (brak ścieżki, a nawet chodników); brak możliwości dojazdu rowerem do Krakowa (a z Krakowa można nawet do Wiednia!), brak pasa dla rowerów przy drodze 945 do Kobielic (droga za 220 mln zł bez ścieżki rowerowej); drogi wojewódzkie bez ścieżek rowerowych i chodników.

Zarząd województwa buduje nową drogę do Kobielic bodajże, chyba 945. Ładnych paręnaście, albo nawet 20 kilometrów. Żeby troszeczkę tylko poszerzyć, żeby tam był jakiś pas dla rowerzystów... Oczywiście, nie dało się tego zrobić. 220 milionów poszło na inwestycje, a o rowerzystach zapomniano.

Proszę się przejechać na dworzec z Żywca do Bielska. To jest koszmar, to jest praktycznie niemożliwe [...] To samo jest z Suchą Beskidzką. We wszystkich tych kierunkach są drogi wojewódzkie bez chodników, bez poboczy, oczywiście bez ścieżek rowerowych, w bardzo złym stanie technicznym.

Rozwiązaniem optymalnym z punktu widzenia bezpieczeństwa chronionych użytkowników dróg byłoby, wg rozmówców, wytyczanie ścieżek rowerowych nie jako wydzielonego pasa drogi, ale traktu równoległego do trasy samochodowej.

Powinny być drogi równoległe, jak najdalej od dróg powiatowych i wojewódzkich, które są bardzo obciążone. Bo to jest bezpieczeństwo. Jeżeli nawet ta dróżka idzie w pobliżu zabudowań, ale nie bezpośrednio przyklejona do drogi wojewódzkiej, to wtedy jest bezpieczniej, jest oddzielający pas zieleni [...] Najlepiej żeby była nieco poniżej poziomu jezdni, [...] żeby nie było ryzyka, że jak [rowerzysta] straci równowagę, to przewróci się bezpośrednio pod jadący pojazd.

(4) Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego

Wg uczestników, należy rozwijać miejsca przesiadkowe typu Bike & Ride jako element infrastruktury turystycznej i czynnik zwiększający atrakcyjność i dostępność regionu dla odwiedzających.

Niedostępność i mała wydolność transportu publicznego przywołano jako czynniki hamujące rozwój turystyki – Żywiecczyzna to region niemal niedostępny dla turystów niezmotoryzowanych, a wskutek dzikiego parkowania w miastach i gminach dużej ilości przyjezdnych pojazdów – mniej atrakcyjny dla turystów i mieszkańców (korki, blokady ciągów komunikacyjnych)

Ograniczona komunikacja zbiorowa odbija się na ruchu turystycznym. Część turystów przyjeżdża własnym samochodem. [...] Czyli np. w piękny, pogodny weekend przez całą długość miejscowości są zaparkowane samochody jeden przy drugim, co uniemożliwia funkcjonowanie dwukierunkowego ruchu samochodowego [...] Część osób, które nie mają z kolei własnego samochodu, jedzie tylko tam, gdzie można dojechać takim transportem. Dla przykładu do gminy Wójtowa nie pojedziemy, nie wyjdziemy sobie na halę, bo nie ma tam transportu w weekendy, a przecież w tygodniu pracujemy. Kolejna kwestia to nieskorelowanie komunikacji gminnej z autobusami, które przyjeżdżają do Żywca.

Przypomniano o braku ścieżki rowerowej wokół jeziora Żywieckiego. Budowa takiej trasy rowerowej mogłoby w opinii uczestników stanowić atrakcję turystyczną i zwiększyć potencjał regionu wymierny także we wpływach z turystyki.

(6) Zmiana zachowań komunikacyjnych

Koszt transportu publicznego vs użytkowanie samochodu prywatnego uznano za zasadniczy motyw kampanii promujących transport publiczny – przywołano motyw kalkulacji wskazujących wymierną różnicę kosztów i oszczędność związaną z wyborem transportu zbiorowego; jednak pośród czynników kosztowych należy wskazywać nie tylko koszt paliwa, ale i amortyzację, koszt utraconego czasu (korki, poszukiwanie miejsca parkingowego), koszt postoju w SPP.

Jeśli chcemy sprawić, żeby ludzie przesiedli się na transport zbiorowy, musimy zaprezentować pewne korzyści, jakie mogą z tego osiągnąć. [...] Trzeba po prostu zaprezentować, ile będzie kosztował przejazd samochodem, ile litrów paliwa [...] Dodatkowo, przyjeżdżając do miasta, ile zapłaci za strefę płatnego parkowania. [...] Możemy w takiej kampanii edukacyjnej pokazać, ile już stracił pieniędzy, wybierając samochód. 2-3 litry paliwa, tu przytrzymał go korek, tu stanął, zaparkował, musiał iść do parkomatu zapłacić za strefę płatnego parkowania.

Istotnymi czynnikami wspierającymi edukację i zmianę postaw będą dobry przykład i transfer wzorców między pokoleniami: rodzice „uczą” dzieci korzystania z komunikacji; ale i starsze dzieci – nastolatki – w miarę możliwości „zarażają” rodziców i rodziny obserwowanym – zwłaszcza w miastach – trendem korzystania z komunikacji zbiorowej.

Wydawało mi się, że w zasadzie powinniśmy się uczyć od dzieciaków pewnej otwartości na komunikację publiczną. Może uczymy też dzieci? Tylko pytanie, czy mówimy cały czas o tych samych dzieciach, czy o różnym segmencie wiekowym. Nie wiem, który kierunek edukacji będzie efektywniejszy. Być może należy traktować to komplementarnie. My przekazujemy dzieciom naszą wiedzę, dobre zwyczaje. Dzieci to chłoną. My z kolei bierzemy od starszych dzieci, dla których podróżowanie komunikacją publiczną jest „trendy”, takie nastawienie.

Po linii autobusów miejskich kursuje autobus szkolny, który zabiera tylko dzieci z zerówki, z pierwszej i z drugiej klasy, z opiekunami. I on jedzie po tej samej linii co autobus normalny. Dzieci w 3 klasie przesiadają się na autobus miejski, bo już wiedzą, są nauczone, jeżdżąc podobnym autobusem po tej trasie, mającym te same przystanki i podobne godziny odjazdów, że to działa. To jest przykład stąd [...] Ci młodzi się uczą. Myślę, że to byłoby dobre, żeby młodym ludziom wpajać, że jest komunikacja zbiorowa, z której mogą korzystać. I że w dobrych warunkach to się odbywa.

To jest takie dobre uczenie się od ludzi młodych, że da się przejechać nie tylko autobusem turystycznym na zajęcia do Żywca, ale i da się przejechać autobusem kursowym. Ja patrzę po moich [dzieciach]: jadą specjalnie po to, żeby przejechać się autobusem do Żywca, z Żywca pociągiem i komunikacją miejską gdzieś tam. Najprawdopodobniej jeżdżą do dużych sklepów.

Koniecznym elementem prowadzenia skutecznej perswazji w zakresie wspierania transportu zrównoważonego będzie poprawa jakości podróżowania środkami innymi niż samochód prywatny: wygodnym, nowoczesnym pociągiem, czystym i punktualnym autobusem, rowerem miejskim czy prywatnym, z dostępną infrastrukturą punktową (B+R, punkty przesiadkowe, parkingi) i liniową (oznaczenie, standard dróg rowerowych)

Obszarów (5) Optymalizacja subregionalnego układu drogowego – poprawa bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego, (7) Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług oraz (8) Usprawnienie transportu towarów nie omawiano podczas spotkania.

Cieszyn, 27 października 2022, sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Cieszynie

W wydarzeniu uczestniczyło 7 ekspertów, 4 mieszkańców i 3 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 14. Lista gości stanowi załącznik umieszczony w końcowej części raportu (jedna osoba z grupy mieszkańców nie wpisała się na listę).

Instytucja/obszar	Liczba osób
Urząd Miejski w Cieszynie	1
Starostwo Powiatowe w Cieszynie	1
Urząd Miejski w Skoczowie	1
Urząd Miejski w Goleiszowie	1
Aglomeracja Beskidzka	1
Ewangelicki Dom Opieki EMAUS (Dzięgielów)	1
Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej OLZA (Cieszyn)	1
Mieszkańcy (Chybie, Dzięgielów, Cieszyn)	4
Prezenterzy/moderatorzy	3
Łącznie osób	14

OMAWIANE KWESTIE WG OBSZARÓW STRATEGICZNYCH:

(1) Subregionalnego komunikacja zbiorowa i (3) Struktury zarządzania mobilnością w subregionie

Ubolewano nad upadkiem kolei w regionie. Dobrym wzorem, do którego można dążyć, jest stan kolei w regionie w latach 80. Na linii kolejowej 190 z Cieszyna do Bielska dotkliwy jest, wg uczestników, brak odcinka Skoczów-Bielsko, brak linii kolejowej z Cieszyna do Wisły. Kolej powoli, acz systematycznie się odradza, choć brak wsparcia władz województwa jest wyraźnie odczuwalny.

Na razie mamy prawie że zakończoną rewitalizację linii 190, w kierunku również Wisły. Ale jest dziura między Skoczowem a Bielskiem i to jest problem. Tak że najgorsze w tym wszystkim jest podejście, szczerze mówiąc, władz wojewódzkich do tego problemu. Jest ekspresówka, każdy się przemieszcza, nie ma problemu, po co kolei?

Podkreślano, że zmiany kolejowych rozkładów jazdy minimum 2 razy do roku wpływają niekorzystnie na skłonność do korzystania z transportu publicznego (rozkład kolei determinuje rozkłady innych przewoźników); dobrym wzorem są działające w pobliskim czeskim Cieszynie České dráhy (koleje czeskie), które w kluczowych połączeniach nie zmieniają czasu odjazdów od 30 lat! By odbudować zaufanie do kolei, trzeba popracować nad siatką połączeń, tak by

możliwy był dojazd do pracy i z powrotem, by środki transportu były lepiej skomunikowane, połączenia – i przewidywalne.

Mamy niedaleko Czeski Cieszyn, gdzie pociąg do Frydek-Mistek 30 lat temu odjeżdżał pierwszy o 4:55 i dzisiaj on też jeździ o 4:50. Możemy zajrzeć do księzek z ostatnich lat, naprawdę różnica w odjazdach jest pięcio-, dziesięciminutowa. Przez 30 lat się nie zmieniła. U nas się te rozkłady zmieniają, nie idzie nadążyć. [...] Praktyka czeska zakłada układanie rozkładów rocznych, bez trzech, czterech zmian w ciągu roku. Z opinii kilku osób wiem, że skutkuje to opóźnieniami podczas modernizacji, ale jak wiemy, w Polsce tych opóźnień także nie brakuje. Dlatego faktycznie warto sobie zadać pytanie, czy aż tyle korekt jest potrzebne w danym roku.

Kolei musi się przyczynić do tego, żeby była atrakcyjna, czyli po prostu działała dla społeczeństwa [...] Dojazd do pracy przykładowo na godzinę 6 musi być tak zorganizowany, żeby ten pociąg dojechał do Cieszyna czy Bielska o odpowiedniej porze. Tak jak to było w rozkładach jazdy z lat 80. I 90. Z Chybia do Cieszyna na dzień dzisiejszy nie mamy ani jednego pociągu, nie ma połączenia., [...] [Gdy jest w rozkładzie], jest niedostosowany, bo jeździ przez Zebrzydowice, [...] [a dodatkowo] na godzinę 8 nie ma tego pociągu. Składy, które przykładowo dojeżdżają do Wisły w okresie sobotnio-niedzielnym, zdarzają się krótkie, przepełnione.

To jest klasyka z tą przewidywalnością kolei. Zlikwidowanie ostatniego kursu powoduje zachwianie całości. [Koleje czeskie] nigdy nie ośmieliły się zlikwidować ostatniego kursu, którym jedzie 5 osób. Dlatego że likwidując ten ostatni, powodują zupełnie zachwianie całego systemu [...] Bo inaczej oni pojadą wcześniej albo w ogóle nie pojadą.

Jest problem z brakiem bezkolizyjnych przejazdów kolejowych w obrębie miasta – 2 z 3 są jednopoziomowe, z zaporami, co powoduje powstawanie gigantycznych korków i ogranicza tym samym możliwość zwiększenia liczby połączeń kolejowych, a także wpływa na rozkłady jazdy innych przewoźników. *W tej chwili musimy zmienić rozkład jazdy jednej linii, bo jest przejazd kolejowy na ulicy Zamkowej i autobus stoi w korku, już później nie nadrobi. Tam chyba 5 minut musimy przyspieszyć, żeby autobus przejechał przed pociągiem. Ale wcale nie jest powiedziane, że od 9 grudnia, gdy ma być zmiana – za chwilę znowu 5 minut przesunę i my znowu będziemy przesuwac autobusy, bo się zmieniło.*

Wydaje mi się, że jakbyśmy nie integrowali, jakbyśmy nie uzgadniali, to dopóki będziemy mieć z trzech przejazdów w centrum miasta dwa zablokowane koleją, to Cieszyn zawsze będzie zakorkowany.

Rozwiązaniem problemu korków przy przejazdach w mieście mogłoby być bezwzględne lub częściowe uprzywilejowanie transportu publicznego (autobusów, ale był też głos za taksówkami: *Uspokojenie ruchu plus przywileje dla tych taksówkarzy, którzy zaoferują tańsze usługi*), tyle że potrzebne jest mądre i elastyczne rozwiązanie z zakresu inżynierii ruchu, bo wydzielenie buspasa na wąskiej jezdni wyeliminowałoby innych użytkowników, a możliwości poszerzenia drogi zasadniczo nie ma (przejazd przy Zamkowej; Prince Polo).

Wystarczy na istniejącym asfalcie dać bezwzględne pierwszeństwo autobusom, a wszyscy inni niech się dostosują.[...] Niech czekają na swoje miejsce między autobusami. I to jest problem

ogólniejszy, który trzeba zastosować wszędzie, bo miejsca na nowy asfalt nie ma. Więc trzeba na istniejącym asfalcie dać pierwszeństwo „zbiorkomowi”.

Problemem wspólnym dla obszarów podmiejskich jest czas funkcjonowania transportu publicznego – większość gminnego transportu publicznego kończy działalność o godzinie 18-19, co wyklucza z komunikacji publicznej osoby wracające po pracy na drugiej zmianie.

Wskazywano białe plamy komunikacyjne: *Ja jestem z gminy Chybie, u nas dojeżdżają prywatne linie do Cieszyna. Są to drogie przewozy.* Zła sytuacja komunikacyjna dotyczy te z obszarów miejskich: Błogocice, ul. Jastrzębia. Likwidacja białych plam, ponieważ wymaga dużych pieniędzy, zawsze musi być poprzedzona rzetelnym rozpoznaniem: *białe plamy polegają często na tym, że do pracy [jeżdżą] 2-3 osoby, a podpisze się cała wieś, [...] a potem się okazuje, że firma uruchamia transport, jeżdżą tam dwie osoby w niedzielę albo w czwartek, piątek na targ, bo to im jest potrzebne. I taki transport też nie ma sensu, bo nikt tego nie uniesie. To są za duże koszty.*

Przywołano hasło „transportu na życzenie” jako formuły zapewnienia dostępu do transportu publicznego na obszarach o znacznym stopniu wykluczenia, przede wszystkim dla osób starszych czy z niepełnosprawnościami. Formuła ta, dzięki współfinansowaniu przez samorząd, może sprawić, że władze lokalne zyskają możliwość wprowadzenia preferencji dla przewoźników (także taksówek) wykonujących takie kursy (np. korzystanie z buspasa – przykład MTON w Warszawie).

„Taksówka na żądanie” jako uzupełnienie transportu zbiorowego. Tu nie chodzi o to, żeby każdy miał takie prawo, ale są osoby wykluczone, starsze, nie mające wsparcia rodziny. I muszą gdzieś coś załatwić, dojechać – i nie są w stanie. A tu jakimiś niewielkimi środkami można by to poprawić. A przy okazji na taksówkarzach, którzy chcieliby się włączyć do tego systemu, wymusić właściwe zachowanie – jeżeli masz na przykład eko auto, możesz z tego korzystać. Gmina, zamawiając taką usługę, mogłaby wpływać na to, kto to robi.

(2) Spójna, subregionalna sieć rowerowa

Podkreślono, że brak dróg rowerowych, chodników, a nawet poboczy przy wielu drogach gminnych stanowi zagrożenie dla uczestników ruchu i zniechęca do pokonywania nawet krótkich dystansów pieszo czy rowerem.

Chybie – zwane niegdyś, ze względu na używanie rowerów jako pojazdu lokalnego „małym Pekinem” – obecnie straciło ten rys swojego charakteru, mieszkańcy nawet lokalnie, na krótki dystans, wykorzystują niemal wyłącznie samochód.

Wszyscy nauczyliśmy się jeździć samochodami. Czy do sklepu, czy po butkę, po pieczywo. Czy choćby dzieci zawieźć do szkoły 200 metrów. Dlaczego? Mamy wszyscy rowery. [...] Cena paliwa jest już lekko zaporowa dla niektórych. A i tak społeczeństwo korzysta z samochodów.

Przyczyną są nie tylko złe nawyki, ale i niewłaściwa organizacja ruchu na miejscu – ciąg pieszo-rowerowy umożliwi jazdę rowerem tylko w jedną stronę (Chybie-Zarzeczce). [...] *W gminie Chybie powstał chodnik między Chybiem a Zarzeczem, niecałe 2 kilometry. I mamy chodnik pieszy i rowerowy. Z zaznaczeniem: rower w jedną stronę. Czyli jedziemy rowerem z centrum Chybia do baru Na Rozdrożu. [Z powrotem] już tylko chodnikiem.*

Uczestnik uznał polskie przepisy dotyczące dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych za nierealistyczne, których wyśrubowane normy często blokują inicjatywę stworzenia infrastruktury dla pieszych czy rowerzystów (upraszczając: albo droga 3,5 m, albo żadna). *Ja myślę, że nam przeszkodziły tu jeszcze przepisy, dosyć sztywne, jeśli chodzi o zarządzanie ruchem drogowym i przepisy dotyczące dróg, które budujemy. Tyle ma być minimalnie. Jak jest więcej, to możemy w dwie strony. Jak jest mniej, tylko w jedną. I tu nie ma właściwie alternatywy, jak mamy jakieś pieniądze, jakiś projekt dofinansowany z szacowanej instytucji, to musimy zrobić zgodnie z normami. I jeździmy w jednym kierunku.*

Podano przykład Słowenii, gdzie podejście do wymogów poprzedzających wytyczenie drogi rowerowej jest dużo mniej rygorystyczne, w efekcie sieć dróg dla rowerów jest gęstsza, lepiej dostępna, zapewniająca większą wygodę i bezpieczeństwo.

(4) Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego

Podano dobry przykład stworzenia sieci pojazdów elektrycznych (typu Melex) do obsługi ruchu turystycznego w centrum – wzór Władysławowa czy Lublany w Słowenii (sieć Green Cavalier) – do przemyslenia w Cieszynie.

Stolica Słowenii Lubljana. Oni są tak przynajmniej 3 prędkości światłne przed nami, [...] szaf rowerowy. Samochodów w centrum poza mieszkańcami nie ma. Miasto nie wymiera. A mają naprawdę fenomenalną usługę, nazywa się to zielony kawaler [kawalerzysta – przyp. aut.] – to są meleksy kursujące głównie po śródmieściu. Wjedzie prawie wszędzie, może nie po schodach [...] Głównie korzystają z niego turyści oraz osoby starsze tudzież osoby z różnego rodzaju ograniczeniami w poruszaniu.

(5) Optymalizacja subregionalnego układu drogowego – poprawa bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego

Duże kontrowersje wśród uczestników wywołał temat uspokajania ruchu w centrum Cieszyna. Zarysowała się wyraźna różnica zdań, czy ograniczanie ruchu sprzyja rozwojowi lokalnego małego biznesu (turystyka, gastronomia, usługi), czy też go ogranicza.

Podano przykłady: *woonefów* w Łodzi, dzięki którym lokalny biznes się odrodził, a przestrzeń miejskie zyskały nowe życie, rynku w Bydgoszczy, który z bezludnego parkingu stał się miejscem życia społecznego. Podano też kontrprzykład – centrum Bytomia jako przestrzeń, która utraciła znaczenie handlowe, przestała być atraktorem ruchu.

Każde następne działanie związane z wyrzucaniem ruchu kołowego ze Śródmieścia skutkuje tym, że centrum będzie coraz bardziej wymierać. I stworzymy sobie fajną subregionalną komunikację zbiorową z uprzywilejowanymi autobusami, z dostosowanymi rozkładami jazdy – tylko dla kogo to będziemy robić, jak w tym centrum za 10 lat będzie mieszkało 50 proc. tego co dzisiaj? Czy my chcemy w Cieszynie powtarzać te same błędy [i problemy], które dzisiaj ma na przykład Rybnik? Którym się często tak zachwycamy, że udało się uporządkować, bo nie ma wjazdu do centrum. Rybnik jest miastem prawie sześciokrotnie większym od Cieszyna.

Podkreślano specyfikę kamienic cieszyńskich, do których dojazd możliwy jest tylko z jednej strony, od rynku, co limituje możliwości ograniczania ruchu. *Różnica między kamienicami w rybnickim albo w bydgoskim rynku a kamienicami w rynku w Cieszynie – do tych kamienic da się dojechać z dwóch stron. Do kamienic na rynku w Cieszynie z jednej strony, przez płytę rynku. Nie ma wejść od tyłu. Często się o tym zapomina, a to ważne. Dwa: w Rybniku czy Bydgoszczy na płycie rynku nie ma w zasadzie żadnej istotnej instytucji generującej potrzebę dojazdu. My mamy Urząd Miasta.*

Przedstawiciel UM w Cieszynie zrelacjonował plany dotyczące ograniczenia ruchu w centrum i budowy 3 parkingów wokół, w tym jednego w formule P+R, dzięki którym łączna liczba miejsc parkingowych, mimo ich redukcji w centrum miasta, zwiększy się o kilkadziesiąt.

Będzie parking [przy ulicy Liburnia], z którego można będzie przejść kładką nad torami i dojść do centrum. Drugi, od strony Czech, na dawnym amfiteatrze, [...] dla tych, którzy chcą wjechać do centrum. Mogą zostawić samochód i przejść 100 metrów, są w centrum miasta. I trzeci parking – na targowisku miejskim, starym przemysłowym, gdzie będzie P+R z komunikacją do centrum.

Odpowiadając na tę kwestię, zwrócono uwagę, że likwidacja parkingu przy ulicy Solnej może doprowadzić do „zatkania” pobliskich osiedli mieszkaniowych, że lokalizowanie parkingów zbyt blisko centrum doprowadzi do nieprzejezdności ulic Stawowej i Katowickiej. Uczestnik (mieszkaniec) przypomniał o dawno przesłanych do UM propozycjach optymalnych w swej opinii lokalizacji parkingów wokół centrum. *To jest generowanie dodatkowego ruchu na tych ulicach, a te ulice powinny być obsługiwane liniami komunikacji zbiorowej z centrum. A miejsca, gdzie powinna nastąpić przesiadka i [powinny być] parkingi, są na obrzeżach. Wskazałem kilka miesięcy temu miejsca, które się doskonale do tego nadają – tam te wszystkie auta mogłyby zostać. A w tych lokalizacjach, które opisujecie, wprowadzacie dodatkowy ruch bliżej centrum.* Propozycja mieszkańca została ponownie udostępniona na profilu FB projektu.

Brak jednego międzygminnego przewoźnika w Cieszynie – przywołany przykład Komunikacji Beskidzkiej uznano za nieosiągalny w miejscowych warunkach ze względów finansowych. Zdaniem uczestnika, finansowe obciążenie gmin uczestniczących w KB jest o rząd wielkości większe od średnich budżetów transportowych gmin podcieszzyńskich, tak więc takie porozumienie nie będzie możliwe bez finansowania centralnego (budżet państwa). Podano przykład: dzięki większej skali finansowania przez gminy bilet Komunikacji Beskidzkiej z Chybia do Bielska kosztuje 4 zł, a na porównywalnej trasie z Chybia do Cieszyna u prywatnego przewoźnika już 10 zł.

W powiecie bielskim samorzady dużo pieniędzy dokładają do Komunikacji Beskidzkiej, swojego przewoźnika. My tego przewoźnika nie mamy. Robią to firmy prywatne[...] Nie wiem, ile samorzady powiatu bielskiego dokładają do tego interesu. I pewnie gdyby dzisiaj miały tę decyzję podejmować, w aktualnej sytuacji budżetowej samorządów by jej nie podjęły.

Podano też inny przykład: by możliwe było porozumienie takie jak w Żywcu pomiędzy miejscowym MZK i 6 gminami, nakłady podcieszyńskich gmin na komunikację musiałyby wzrosnąć z ok. 5 mln do 7,5 mln zł w skali roku.

Wskazano na potencjał sieci tanich pojazdów elektrycznych (typu Melex) do obsługi ruchu w centrum, podając wzór polskiego Władysławowa czy Lublany w Słowenii.

(6) Zmiana zachowań komunikacyjnych

Uczestnicy zgodzili się, że zakazy i blokady (zamknięcia, wyłączenia), by były skuteczne z punktu widzenia wspierania zrównoważonego transportu i życia społecznego w przestrzeniach miejskich, muszą być poprzedzone działaniami edukacyjnymi odwołującymi się do realnych korzyści – i rzeczywistą alternatywną propozycją dla mieszkańców (parkingi wokół miast, poza centrum, rozwój komunikacji zbiorowej i system zachęt)

Podkreślono, że strategią skuteczniejszą od odseparowania, zakazu, zamknięcia jest włączanie – inkluzywność.

Kampanie promujące na przykład współistnienie rowerzysty i pieszego na ciągu pieszo-rowerowym: w Republice Czeskiej to jest coś normalnego, że się tak promuje: słuchaj, uważaj na jednego i na drugiego. My wszystko chcemy odseparować. Tak pojmujemy bezpieczeństwo, że odseparujemy, zrobimy wszędzie pięciopasmowe autostrady.

Dobrym przykładem jest tu formuła *woonerfu*, z powodzeniem wcielana w Łodzi czy Poznaniu, wymagająca jednak uprzednich działań promocyjnych – edukacyjnej „pracy u podstaw”, która zmniejszy skalę występowania postaw typu roszczeniowego, odczy wielu bycia „szeryfem” na drodze czy zminimalizuje skalę podejścia „duży może więcej”.

Obszarów (7) Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług oraz (8) Usprawnienie transportu towarów) nie omawiano podczas spotkania

Załącznik 1 – prezentacja

Załącznik 2 – Zanonimizowana lista uczestników (Czechowice)

Załącznik 3 – Zanonimizowana lista uczestników (Bielsko-Biała)

Załącznik 4 – Zanonimizowana lista uczestników (Żywiec)

Załącznik 5 – Zanonimizowana lista uczestników (Cieszyn)

Załącznik 6 – Uwagi nadesłane drogą mailową (plik xlsx)

Z Załącznik 1 – prezentacja



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji
Beskidzkiej 2040+



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



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



Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej
 Raport z konsultacji społecznych 1



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

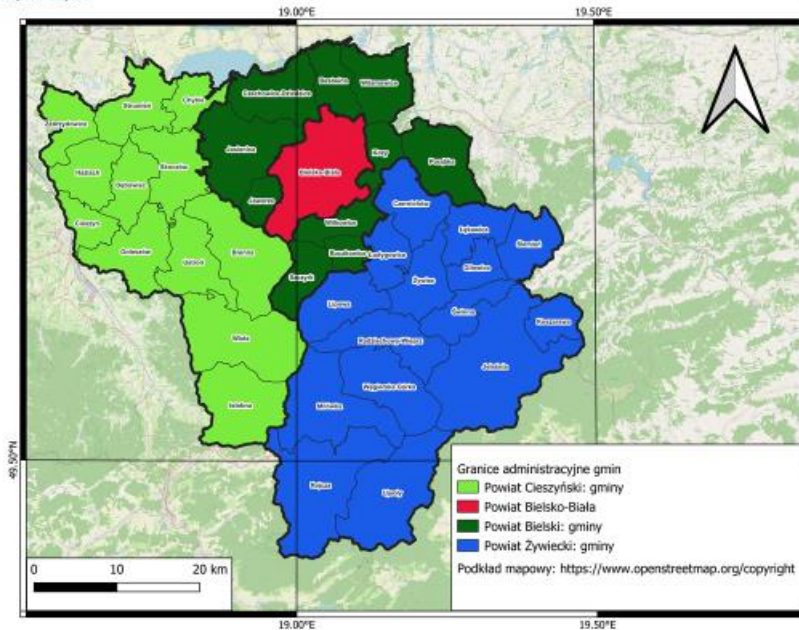
Celem projektu jest opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Ramy czasowe: sierpień 2022 – październik 2023 (gotowy Plan Zrównoważonej Mobilności wraz z Prognozą oceny oddziaływania na środowisko)

Aglomeracja Beskidzka

l.p.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy
1.	m. Bielsko-Biala	Bielsko-Biala
2.	cieszyński	Cieszyn
3.	żywiecki	Zywiec
4.	cieszyński	Ustroń
5.	cieszyński	Wielka
6.	bielski	Szczyrk
7.	bielski	Czechowice-Dziedzice
8.	cieszyński	Skoczów
9.	bielski	Jasienica
10.	bielski	Wilamowice
11.	bielski	Porąbka
12.	żywiecki	Węgierska Górka
13.	żywiecki	Łodygowice
14.	bielski	Wilkowice
15.	cieszyński	Strasimierz
16.	cieszyński	Góleszów
17.	bielski	Katzy
18.	cieszyński	Zebrzydowice
19.	żywiecki	Jeleśnia
20.	żywiecki	Radziechowy-Wiepsz
21.	cieszyński	Istebna
22.	bielski	Bastwinia
23.	cieszyński	Brenna
24.	bielski	Buczkowice
25.	żywiecki	Lipowa
26.	cieszyński	Hadlach
27.	żywiecki	Milówka
28.	cieszyński	Chybie
29.	żywiecki	Rajcza
30.	żywiecki	Świnna
31.	bielski	Jaworze
32.	żywiecki	Czernichów
33.	żywiecki	Gilowice
34.	cieszyński	Dębowiec
35.	żywiecki	Sękawica
36.	żywiecki	Ujsoły
37.	żywiecki	Ślemień
38.	żywiecki	Koszarawa

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+





Interesariusze – z kim się konsultujemy?

Mieszkańcy obszaru Aglomeracji Beskidzkiej

Przedstawiciele jednostek samorządów terytorialnych, w tym samorządowych spółek celowych odpowiedzialni za:

- Transport publiczny
- Drogi, drogownictwo, szlaki wodne i infrastrukturę, rozwiązania z zakresu e-mobilności oraz smart city, car/bike sharing
- Szkolnictwo i zapewnienie transportu do szkół
- Planowanie przestrzenne
- Politykę środowiskową
- Dostępność i likwidację barier

Przedstawiciele nauki, firm i pracodawców, SSE, deweloperów

Przedstawiciele trzeciego sektora z organizacji tematycznie i miejscowo związanych z przedmiotem projektu oraz ograniczoną mobilnością



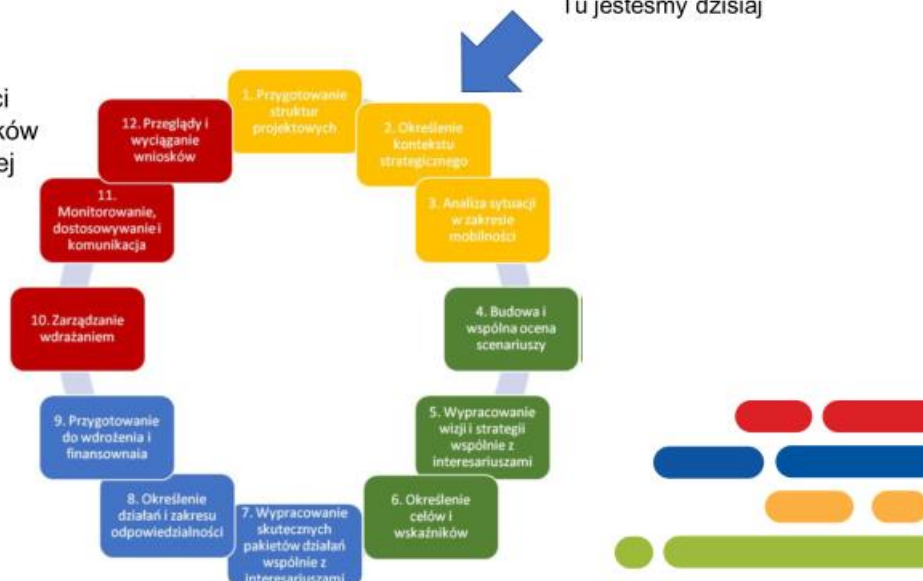
Plan Zrównoważonej Mobilności jest długoterminową strategią działania nastawioną na zapewnienie najlepszych środków dostępu i dróg do celów podróży i usług.

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej:

- Zaspokojenie potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu dla lepszej jakości życia
- Optymalny podział zadań przewozowych między środki transportu
- Ograniczenie roli motoryzacji indywidualnej na rzecz komunikacji zbiorowej (publicznego transportu zbiorowego)
- Priorytetyzacja publicznego transportu zbiorowego, a także podróży pieszych i rowerowych na krótkie odległości
- Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych, hałasu oraz konsumpcji energii
- Optymalne kształtowanie systemów transportowych
- Poprawa bezpieczeństwa transportu
- Rozwój alternatywnych metod podróżowania
- Minimalizacja liczby, czasu i kosztu podróży
- Zmiana zachowań komunikacyjnych podróżnych



Proces tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności opiera się na cyklu 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej



Obszary strategiczne

- Subregionalna komunikacja zbiorowa
- Spójna, subregionalna sieć rowerowa
- Struktury zarządzania mobilnością w subregionie – skonsolidowane zdigitalizowane środowisko
- Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego
- Optymalizacja subregionalnego układu drogowego – poprawa bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego
- Zmiana zachowań komunikacyjnych
- Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług
- Usprawnienie transportu towarów

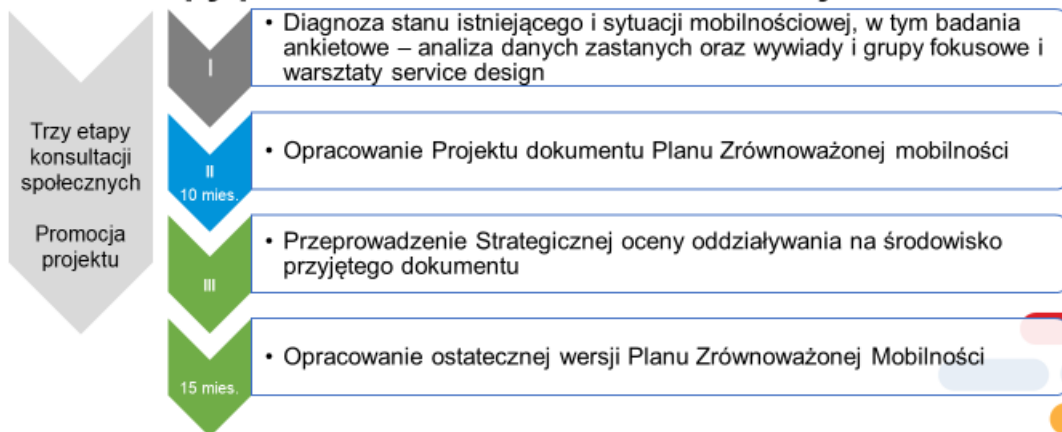


Badania ankietowe

- Na wybranych losowo **1000** mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej
Próba o charakterze kwotowym: zgodnej ze strukturą populacji:
 - 500 ankiet zrealizowana na terenach miast
 - 500 na terenach gmin wiejskich oraz miejsko-wiejskich
- **1000** Wywiadów celowych w Aglomeracji Beskidzkiej w:
 - zakładach pracy
 - szkołach średnich, zawodowych i wyższych
 - centrach handlowych



Główne etapy prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności





Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Wywiady pogłębione (IDI)

30 kluczowych interesariuszy

Wywiady grupowe (FGI) - cztery tematyczne grupy fokusowe

2 spotkania z mieszkańcami (2x 6-8 osób)

1 spotkanie z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i mieszkańcami (6-8 osób)

1 spotkanie z przedstawicielami administracji publicznej i mieszkańcami (6-8 osób)



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Konsultacje społeczne

- Warsztaty w gminach
- III fazy konsultacji społecznych, każda po 4 spotkania
- W trzecim etapie na stronie <https://aglomeracjabeskidzka.eu/> zamieszczona zostanie wersja robocza konsultowanych dokumentów

Uczestnicy

- Mieszkańcy
- Przedstawiciele gmin oraz samorządowych spółek odpowiedzialnych za transport publiczny, drogownictwo i infrastrukturę, szkolnictwo i zapewnienie transportu do szkół, planowanie przestrzenne, politykę środowiskową, dostępność i likwidację barier
- Przedstawiciele firm i pracowników
- Przedstawiciele sektora deweloperskiego
- Przedstawiciele trzeciego sektora z organizacji tematycznie i miejscowo związanych z przedmiotem projektu

Przez cały czas konsultacji funkcjonuje adres mailowy przeznaczony do zgłaszania uwag, pomysłów etc.:
konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl





Porozmawiajmy o...

Subregionalna komunikacja zbiorowa

Rola kolei, docelowy układ sieci komunikacyjnej, komunikacja miejska i powiatowo-gminna; białe plany komunikacyjne, potencjał otwierania zewnętrznych szkoleń, finansowanie zewnętrznych transportu aglomeracyjnego, nakłady gmin, „transport na życzenie”

Spójna, subregionalna sieć rowerowa

Koordynacja działań między gminami, kampanie edukacyjne

Struktury zarządzania mobilnością – skonsolidowane zdigitalizowane środowisko

Model zarządzania, struktury osobne czy jedna?, ich kompetencje; zintegrowane usługi online

Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego

Funkcja rowerów, autobusowe linie specjalne, priorytet dla transportu zbiorowego w obsłudze turystyki

Optymalizacja układu drogowego – poprawa bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego/rowerowego

Obwodnice, punkty przesiadkowe, spowolnienia ruchu, polityka parkingowa, wyzwania bezpieczeństwa

Zmiana zachowań komunikacyjnych

Jakie kampanie?
Jaka edukacja?
Dzień bez samochodu

Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług

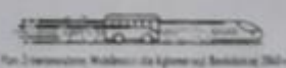
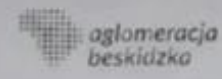
Spójność planowania przestrzennego między gminami, możliwości zrównoważonego rozwoju, lokalizacje obszarów o dobrej dostępności transportu, lokalizacje przyszłych centrów lokalnych

Usprawnienie transportu towarów

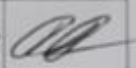
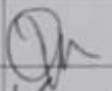
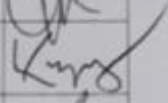
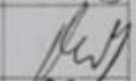


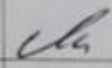
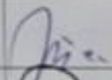
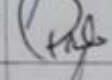
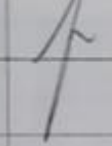
Ograniczenia dla transportu towarowego?
Uporządkowanie ruchu dostawców
Logistyka miejska

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej
 Raport z konsultacji społecznych 1

Załącznik 2 – Lista uczestników (Czechowice)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej
 Konsultacje społeczne
 Czechowice-Dziedzice, 24 października 2022

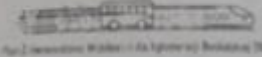

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	RAFAL	KOMUNIKACJA BESKIDZKA S.A	BIŁOSKI-BIALA	
2.	Urszula	KOMUNIKACJA BESKIDZKA	Bielsko-Biala	
3.	RAFAL	PKM CZESKOWICE-DZ.	CZESKOWICE-DZIEDZICE	
4.	MIAN	UJH C-DZ PTC	Bestwina	
5.	Miroslaw	osoba prywatna	Czechowice-Dziedzice	
6.	Miroslaw	osoba prywatna	Czechowice-Dziedzice	
7.	Piotr	Polsta 2050	Czechowice-Dziedzice	
8.	Jery	Radny R.M. CZ-CE-DZ	liqota	
9.	Robert	MIESZKANIEC	Czechowice-Dziedzice	
10.	MARIA	MASZYNIST	BIŁOSKI-BIALA	
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				

Załącznik 3 – Lista uczestników (Bielsko-Biała)

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Hubert	MZK Bielsko-Biała Przewoźnik	Zywiec	[Podpis]
2.	RAFAŁ	KOMUNIKACJA BESKIDZKA S.A.	BIELSKO-BIAŁA	[Podpis]
3.	Julia	MRM Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	[Podpis]
4.	Marta	MRM Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	Kubik
5.	Tymoteusz Dadok	MRM Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	T. Dadok
6.	Mama Piotrczyk	Fundacja Zacznijmy o animatorka	Szczytno	Piotrczyk
7.	[nieczytelne]	Emeroff	[nieczytelne]	[Podpis]
8.	Michał		Bielsko-Biała	[Podpis]
9.	KAMIL		Bielsko-Biała	[Podpis]
10.	Kabela		BB	[Podpis]
11.	[nieczytelne]	MZO Bielsko-B LCA DYR	PARLASCICE	[Podpis]
12.	Artur Panel	MZO Bielsko-B	Bielsko-Biała	[Podpis]
13.	Magdalena	MZO B-B	Jawone	[Podpis]
14.	Zukasz	BESKIDZKA WTAJECIEL	Bielsko-Biała	[Podpis]
15.				
16.				

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej
 Raport z konsultacji społecznych 1

Załącznik 3 – Lista uczestników (Żywiec)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej
 Konsultacje społeczne
 Żywiec, 26 października 2022

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Slawomir	UM w Żywiec	Trzemeszowa	
2.	Tadek	UG Wilkowice	Żywiec	
3.	Jan	UG Wilkowice	Wilkowice	
4.	Szymon		Żywiec	
5.	marek		Lipawa	
6.	Renata	Stowarzyszenie Powiatowe Żywiec	Żywiec	
7.	Krzysztof		Żywiec	
8.	Dariusz	UM Żywiec	Żywiec	
9.	Radosław	Stowarzyszenie Powiatowe Żywiec	Żywiec	
10.	Aneta	Stowarzyszenie Powiatowe w Żywiec ZT	Żywiec	
11.	Krzysztof	UM Żywiec	Żywiec	
12.	Jan	UM Żywiec	Żywiec	
13.	Krzysztof	Wspólnota Gminy Gilowice	Gilowice	
14.		UM ŻYWIEC	ŻYWIEC	
15.	Jan	Stowarzyszenie Powiatowe w Żywiec	Żywiec	
16.	Hennych	Wspólnota Gminy	Żywiec	

Załącznik 5 – Lista uczestników (Cieszyn)

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Adam		Cieszyn	
2.	Achodan	UM Cieszyn		
3.	Meyddan	UM Inwałda	Cieszyn	
4.	Onypon	UG Goleńsz	Cieszyn	
5.	Jack	Stacja Post. w Cieszynie	Cieszyn	
6.	Apata	Aglomeracja Beskidzka	Witnica	
7.	Aliqa	EDO KATUS	Wiszowice	
8.	Ryszard Kom		Diegocin	
9.	Bohdan	SRiNR w Olsztynie/SSiC	Cieszyn	
10.	Holise	pyrocatung	Chybcze	
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				

Ponadto przez kilka osób uwagi zostały zgłoszone drogą mailową. Z reguły dotyczyły uszczegółowienia kwestii, które nie zdążyły wybrzmieć na spotkaniu konsultacyjnym lub też uzupełniały przekazane spostrzeżenia. Dotyczyły one kwestii związanych z korektą przebiegu linii autobusowych, zmianą organizacji ruchu, wyznaczeniem nowych przystanków czy utwardzenia terenów parkingowych. Podkreślane również zostały regionalne, a nawet ponadregionalne aspekty mobilności, m.in. w kontekście poprawy integracji różnych środków transportu czy poprawy połączeń transgranicznych, bliskich powiązań z Czechami oraz Słowacją. Integracja została podzielona zarówno na taryfową jak i rozkładową. Zostały poruszone kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, konieczności uspokajania go, zwłaszcza w rejonach pozbawionych dedykowanej infrastruktury rowerowej, odejścia od utożsamiania roweru wyłącznie ze środkiem rekreacji. Zwracano także uwagę na potrzebę tworzenia warunków do bardziej komfortowych przemieszczeń pieszych, gdyż obecnie przekraczanie ruchliwych arterii jest kłopotliwe, a wręcz stanowi barierę komunikacyjną. Zalecano również nadanie priorytetów dla autobusów komunikacji zbiorowej, szczególnie na terenie Bielska – Białej oraz Cieszyna. Wszystkie uwagi zostaną przeanalizowane pod kątem ich zgodności z celami SUMP oraz możliwości wdrożeniowych. Nadesłane uwagi w oryginalnym brzmieniu są dostępne w załączniku nr 1.