



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Raport diagnostyczno-strategiczny Załącznik B. Raport z badań jakościowych

Wykonawca



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

Spis treści

1. Wyniki Badań Jakościowych	5
1.1. Notatki z Badań FGI.....	6
1.1.1. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami mieszkańców 08.11.2022 r.	6
1.1.2. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami mieszkańców 09.11.2022 r.	14
1.1.3. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz mieszkańców 20.10.2022 r.....	22
1.1.4. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami administracji oraz mieszkańców 19.10.2022 r.	28
1.2. Notatki z badań IDI.....	32
1.2.1. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Istebna 12.10.2022 r.	32
1.2.2. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Węgierka Górka 13.10.2022 r.	37
1.2.3. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta w Wiśle 18.10.2022 r.	41
1.2.4. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Brenna 18.10.2022 r.	45
1.2.5. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Starostwa Powiatowego w Żywcu 18.10.2022 r.	49
1.2.6. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Szczyrk 20.10.2022 r.	53
1.2.7. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Buczkowice 25.10.2022 r.	57
1.2.8. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Ustroń 27.10.2022 r.	60
1.2.9. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Cieszyn 27.10.2022 r.	64
1.2.10. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta w Żywcu 27.10.2022 r.	68
1.2.11. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielami Starostwa Powiatowego w Bielsku-Białej oraz Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego 25.10.2022 r.	74
1.2.12. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Starostwa Powiatowego w Cieszynie 27.10.2022 r.	79
1.2.13. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta w Czechowicach - Dziedzicach 03.11.2022 r.....	82
1.2.14. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Łodygowice 09.11.2022 r.	87

1.2.15. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Bielsko - Biała 10.11.2022 r.	91
1.2.16. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Bielsku – Białej oraz Stowarzyszenia Kolej Beskidzka 07.11.2022 r.	103
1.2.17. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Czechowice - Dziedzice 07.11.2022 r.	105
1.2.18. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku - Białej 09.11.2022 r.	107
1.2.19. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Akademii Techniczno - Humanistycznej w Bielsku - Białej 09.11.2022 r.	109
1.2.20. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Zakładu Gospodarki Komunalnej Cieszyn 10.11.2022 r.	111
1.2.21. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Komunikacji Beskidzkiej 10.11.2022 r.	112
1.2.22. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem PKP Cargo Service 15.11.2022 r.	115
1.2.23. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Kolei Śląskich 14.11.2022 r.	117
1.2.24. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem MZK Żywiec 16.11.2022 r.	120
1.2.25. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem firmy WISPOL 18.11.2022 r.	121
1.2.26. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych w Cieszynie 17.11.2022 r.	123
1.2.27. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Starostwa Powiatowego w Oświęcimiu 18.11.2022 r.	126
1.2.28. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach 18.11.2022 r.	127
1.2.29. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Porąbka 16.11.2022 r.	128
1.2.30. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem firmy Drobisz-Tur 15.11.2022 r.	130
1.2.31. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefy Jastrzębsko – Żorskiej) 29.12.2022 r.	131

1. WYNIKI BADAŃ JAKOŚCIOWYCH

Powodem realizacji badań jakościowych (FGI oraz IDI) jest uzupełnienie informacji pozwalających na opracowanie Raportu Diagnostyczno – Strategicznego. Dzięki badaniom możliwe jest zyskanie perspektywy użytkownika (mieszkańca obszaru funkcjonalnego) oraz skonfrontowanie opracowywanego podejścia z wyzwaniami wskazywanymi przez różne środowiska interesariuszy.

Celem przeprowadzonych badań jakościowych jest:

- Analiza otoczenia lokalnego z uwzględnieniem zagospodarowania przestrzennego – identyfikacja problemów i niezaspokojonych oczekiwań społeczności lokalnej;
- Ocena dostępności i jakości poszczególnych środków transportu publicznego (kolej, autobusy miejskie, komunikacja regionalna) z perspektywy użytkownika oraz obserwatora, w tym zebranie informacji na temat kierunków rozwoju;
- Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego przy uwzględnieniu różnych grup docelowych, wraz ze sposobami zmiany nawyków transportowych;
- Identyfikacja obszarów słabo skomunikowanych bądź całkowicie wykluczonych transportowo, wskazanie tras, na których obecna oferta przewozowa nie jest w pełni satysfakcjonująca dla mieszkańców;
- Analiza zrównoważonej obsługi ruchu turystycznego w regionie;
- Analiza sieci dróg rowerowych oraz pozostałej infrastruktury rowerowej, w tym identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych rowerzystom;
- Ocena koncepcji integracji komunikacji publicznej wraz z zebraniem pomysłów na wdrożenie modelu w rzeczywistości;
- Ocena zasadności budowy na terenie Aglomeracji Beskidzkiej parkingów typu P&R oraz B&R wraz z oceną potencjalnego zainteresowania tym rozwiązaniem przez mieszkańców;
- Identyfikacja miejsc niebezpiecznych z podziałem na pieszych, rowerzystów oraz inne pojazdy;
- Pozyskanie opinii nt. alternatywnych form komunikacji (rower miejski, samochody elektryczne, urządzenia UTO, itd.);
- Ocena infrastruktury dedykowanej pieszym (z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rodziców z wózkami dziecięcymi);
- Analiza trendów społeczno – gospodarczych mających wpływ na zachowania komunikacyjne.

Zogniskowane Wywiady Grupowe (FGI – Focus Group Interview) jest to dyskusja prowadzona przez przygotowanego moderatora na podstawie sporządzonego wcześniej ramowego scenariusza. Zadaniem moderatora jest ukierunkowywanie (fokusowanie) rozmowy na właściwe tory, zachęcanie uczestników do aktywnego udziału oraz zwiększanie ich kreatywności. Zaletą badań FGI jest wykorzystanie zalet procesów grupowych – rozmówcy oddziałując na siebie wzajemnie wykazują wyższą aktywność, kreatywność oraz zaangażowanie. Dodatkowo mogą sami w trakcie dyskusji

weryfikować swoje poglądy, dochodząc do wspólnej konkluzji, co zwiększa wagę uzyskanych informacji. W trakcie stosowania tego typu metody badawczej ważne są również elementy pozawerbalne, takie jak zachowania respondentów oraz interakcje zachodzące pomiędzy uczestnikami wywiadu. W rozdziale 1.1 przedstawiono wykonane notatki ze spotkań w ramach badań FGI.

Pogłębione Wywiady Indywidualne (IDI – Individual In-depth interview) – polegają na bezpośredniej rozmowie moderatora z pojedynczym respondentem bez udziału osób trzecich. Ich celem jest uzyskanie szczegółowych opinii i informacji od konkretnych osób, spełniających określony kryterium doboru próby. Technikę wykorzystuje się w celu wyjaśnienia natury danego zjawiska, dotarcia do istoty rzeczy, otrzymania informacji, które trudno byłoby uzyskać innymi metodami – np. ankietą. Spotkania były przeprowadzone poprzez wideorozmowę przy wykorzystaniu komunikatora internetowego lub drogą telefoniczną w zależności od preferencji respondenta. Czas trwania każdego spotkania wynosił około 60 min, opierały się na przygotowanym wcześniej ramowym scenariuszu. Lista pytań w toku trwania rozmowy mogła być jednak modyfikowana poprzez dodawanie nowych pytań bądź pomijanie niektórych, w celu indywidualnego podejścia do każdego rozmówcy z uwzględnieniem jego osobistych cech. W rozdziale 1.2 przedstawiono wykonane notatki ze spotkań w ramach badań IDI.

1.1. NOTATKI Z BADAŃ FGI

1.1.1. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami mieszkańców 08.11.2022 r.

Notatka z wywiadu grupowego (FGI) z przedstawicielami mieszkańców

Data realizacji: 8 listopada 2022, dodatkowo wywiad z jedną osobą w dniu 19 października 2022 (wypowiedzi tej osoby uwzględniono w niniejszej notatce).

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

1. Jaki zdaniem Państwa powinien być optymalny sposób organizacji transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego?

Aglomeracja (firma) powinna wybierać przewoźników w ramach przetargu. Każda firma musi się dostosować do wymogów przetargu i uzgadniać z innym przewoźnikiem na danej linii sposób obsługi linii. Komunikację zbiorową mogą obsługiwać różne firmy, ale muszą współpracować ze sobą tak, aby autobusy nie jeździły stadami. Przewoźnicy nie mogą organizować kursów pod swoje potrzeby – nie może być dyktatu przewoźników w tym zakresie.

To organizator transportu musi wymagać, aby w roku szkolnym linię obsługiwało np. 5 brygad, a w czasie wakacji 4. Jeżeli w ten sposób dokonałoby się oszczędności – można byłoby zwiększyć liczbę kursów (brygad) w czasie roku szkolnego (tak kiedyś było na kolei).

Związek komunikacyjny (np. zespół osób wyznaczony przez Aglomerację) powinien uzgodnić wzajemne honorowanie biletów, tak jak np. jest to w Katowicach.

Autobusy nie mogą jeździć 'stadami'. Tak kursujące autobusy 'podbierają' sobie podróżnych. Połączenia na ciągu Cieszyn-Skoczów są pod tym względem skoordynowane (Cieszyn ma przygotowane studium transportowe).

Komunikacja w mieście Bielsko-Biała jest dobrze zorganizowana (bo nie ma wielu przewoźników). Można dojechać w każdym kierunku. Problemem jest jednak rzadka częstotliwość kursowania linii poza miasto, szczególnie do powiatu cieszyńskiego. Połączenia z Bielska-Białej do Wisły nie ma. Połączenia do Bielska-Białej z powiatu cieszyńskiego są tylko z przesiadką w Skoczowie. Nic nie jedzie też do Szczyrku z Lipowej. Jest wprawdzie linia Bielsko-Biała – Lipowa – Żywiec, ale ostatnie połączenie z Lipowej do Bielska jest ok. 14.00. Do Górek Wielkich nie ma dojazdu komunikacją zbiorową.

Tam, gdzie kursują linie powiatowe, np. do Gilowic i Jeleśni lub tam, gdzie dociera MZK Żywiec jest lepiej. Jednakże problem jest ze skoordynowaniem odjazdów komunikacji organizowanej przez starostwo i MZK Żywiec. Do Węgierskiej Gorki nie ma połączeń autobusowych.

Dla pasażerów nieczytelne są organizowane przez Komunikację Beskidzką linie okrężne. Przyjezdny, aby dostać się z punktu A do B, zazwyczaj nie wie, czy powinien jechać w prawą czy w lewą stronę trasy.

W powiecie cieszyńskim komunikacja jest lepiej zorganizowana niż w powiecie bielskim. W Cieszyńskim zachowano stare, historyczne ciągi komunikacyjne, do których przyzwyczajeni byli podróżni. W powiecie bielskim tak nie jest. Trudno jest przez to utrzymać stałą cykliczność przewozów. Np. do Szczyrku autobusy z Bielska powinny kursować co 30 minut. Autobusy w Bielsku z dworca PKP powinny kursować co 20 minut.

Zachowania komunikacyjne mieszkańców wynikają z oferty transportowej. Autobusy nie jeżdżą w stałym cyklu. Jeżeli autobusy z danego przystanku odjeżdżały 10' i 40' po pełnej godzinie, nie można tego co roku zmieniać

Nie ma problemu, aby linię Cieszyn – Bielsko-Biała finansował powiat cieszyński. Powinno to odbywać się na zasadzie wymiany wozokilometrów.

Rozkłady jazdy muszą być dostępne dla wszystkich podróżnych. Obecnie brak jest tabliczek z rozkładami na przystankach. Na dworcu autobusowym w Bielsku-Białej brak jest czytelnej informacji skąd, w jakich kierunkach odjeżdżają autobusy.

Przez Bielsko-Białą przechodzi linia kolejowa Katowice – Zwardoń. Kursy autobusowe powinny być zorientowane w poprzek do przebiegu linii kolejowej – powinny obsługiwać dojazd od przystanków PKP w Rajczy, Węgierskiej Gorce i w Milówce w poszczególne doliny, np. z Rajczy do Ujsoł (tak jest zorganizowana komunikacja w rejonie Jablunkova po drugiej stronie granicy). Bilety kolej-autobus powinny być zintegrowane.

Kiedyś, pomimo że nie było integracji taryfowej było połączenie do Łodygowic i stąd skorelowane czasowo połączenie autobusowe do Szczyrku, tak samo – kolej do Żywca i dalej autobus do Korbielowa. Rozkłady autobusowe i kolei muszą być skorelowane. Obecnie w Bielsku jest tak, że autobus odjeżdża 30' po przyjeździe pociągu.

Należy ponownie przeanalizować siatkę połączeń. Konieczna jest pilna odbudowa linii kolejowej Bielsko-Biała – Skoczów (podczas innego wywiadu zasugerowano wprowadzenie kolejowej komunikacji zastępczej na tej linii, tak jak to jest obecnie realizowane do Wisły Głębcze). W przeszłości pociągi z Gdyni i Białegostoku, a także pociąg relacji Szczecin-Zakopane prowadziły wagony do Wisły. Oprócz odbudowy linii potrzebne jest dołożenie drugiego toru na odcinku Skoczów – Golezów lub wprowadzenie samoczynnej blokady liniowej.

System biletowy w autobusach miejskich MZK Bielsko-Biała jest w porządku. Jest możliwość zakupu biletów w autobusie lub w internecie.

PKS nie ma taryfy kilometrowej. Jest jeden bilet w stałej cenie równej 4 zł.

Dlaczego nie można do tej pory zrobić tak, aby linie MZK uzupełniały linie Komunikacji Beskidzkiej, a nie z nimi konkurowały?

Komunikacja rowerem jest jak najbardziej wskazana, ale trzeba mieć możliwość pozostawienia roweru na końcu podróży. W Bielsku-Białej są rowery i hulajnogi miejskie, lecz nie są tak intensywnie wykorzystywane jak np. w Katowicach.

2. Jaki powinien być zakres komunikacji miejskiej, a jaki powiatowo-gminnej?

Komunikacja miejska powinna skupiać się na liniach miejskich, a powiatowo-gminna uzupełniać ją w gminach. Linie PKS powinny funkcjonować jako linie przyspieszone. Wyprowadzanie linii miejskich za miasto nie jest właściwe, gdyż spada częstotliwość połączeń w samym mieście. Jeżeli linie miejskie mają wychodzić za miasto, należy wprowadzić strefy (tak jak to jest w Warszawie) i za dodatkowe pieniądze za bilety strefy drugiej uruchomić nowe kursy. Obecnie wydłużono miejską linię autobusową do Wilkowic, co spowodowało, że autobusy różnych przewoźników jeżdżą na tym kierunku w stadzie i walczą o pasażerów.

Generalnie linie poza miasto powinna obsługiwać Komunikacja Beskidzka.

Rozkłady jazdy obu rodzajów komunikacji muszą być skorelowane. W Skalnej jest wspólna pętla MZK Bielsko-Biała i MZK Żywiec, ale rozkłady odjazdów autobusów nie są skorelowane. Tak samo jest w Międzybrodziu.

Oprócz koordynacji odjazdów potrzebna jest jedna taryfa biletowa.

W pierwszym etapie należy wprowadzić wspólną taryfę dla Bielska-Białej i powiatu bielskiego. Powinna ona objąć następujące przedsiębiorstwa MZK Bielsko-Biała, Komunikacja Beskidzka i PKM.

Dla PKM należy wprowadzić I strefę w mieście Czechowice oraz II strefę w Bielsku-Białej; odwrotnie powinno być w MZK Bielsko-Biała. W Komunikacji Beskidzkiej jest jedna, stała cena biletu. Nie jest to dobre rozwiązanie. Powinny być bilety strefowe lub czasowe. W I etapie należałoby przynajmniej wprowadzić jeden typ biletu miesięcznego dla wszystkich trzech przewoźników.

3. Jak należy określić rolę kolei w systemie transportowym Subregionu, w tym powiązanie tego rodzaju transportu z transportem autobusowym?

W ostatnim czasie kolej podniosła ceny biletów.

Generalnie powinny być połączenia autobusowe od linii kolejowej do dolin. Zdjęcie autobusów z linii idących wzdłuż kolei umożliwiłoby zagęszczenie kursów poprzecznych. Pomimo funkcjonujących

linii kolejowych, nie ma możliwości dojazdu do miasteczek i przysiółków po g.22.00. Nawet w samym Żywcu po g.23.00 nie ma połączeń komunikacją miejską z dworca. Powoduje to, że pracownicy pracujący na drugą zmianę nie mogą korzystać z połączeń kolejowych.

Może koleje śląskie powinny uruchomić autobusowe linie tzw. dowozowe? Przy takim rozwiązaniu przejazd autobusem byłby na jednym bilecie z połączeniem kolejowym. Autobusy powinny odjeżdżać 15' po przyjeździe pociągu.

Parkingi przy stacjach są. Należy skorelować jednak odjazdy autobusów.

Centra przesiadkowe powinny funkcjonować w Rajczy, Milówce, Łodygowicach, Skoczowie, Jasienicy.

Ze względu na brak linii kolejowej na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała, należy wydłużyć linie autobusową Wisła-Skoczów drogą ekspresową do Bielska-Białej. Autobusy na odcinku Wisła-Skoczów powinny zatrzymywać się na każdym przystanku, a za Skoczowem dopiero w Bielsku (lub na przystanku przy ul. Cieszyńskiej w Bielsku). Wispol uruchomił wprawdzie linię Bielsko-Biała – Wisła, ale kursuje ona coraz rzadziej.

Połączenie kolejowe z Żywca do Suchoj Beskidzkiej – jedna para tygodniowo (połączenie studenckie) wydaje się wystarczające, ale tylko dla tego, że ludzie przestali korzystać z kolei jako środka dojazdu do pracy (ze względu na rzadką liczbę połączeń).

Połączenie z Bielska do Wadowic realizowane przez 8 par dziennie wydaje się wystarczające.

Należy utworzyć połączenie Bielsko-Biała – Brenna. Brak jest połączenia z Wisły przez Ustroń do Brennej. Należy wzmocnić połączenie z Bielska-Białej do Bestwiny. Obecna częstotliwość nie jest wystarczająca.

Jest połączenie autobusowe z Żywca przez Gilowice do Krakowa – 4-6 kursów.

System biletowy kolei jest ok. Jeżeli tworzyć wspólny bilet powinien on umożliwiać podróżowanie z Katowic przez Bielsko do Szczyrku. Kiedyś był wspólny bilet umożliwiający podróż do 3 miast metropolii śląskiej. Jeżeli byłby wspólny bilet, konieczna jest synchronizacja rozkładów jazdy – autobus musi poczekać na przyjazd pociągu.

Na stacjach kolejowych nie ma aktualnych rozkładów jazdy. Bardzo często automaty sprzedające bilety są uszkodzone.

4. Jak powinien wyglądać docelowy układ sieci kolejowej oraz przewozów na terenie subregionu?

Mamy linię kolejową z Czechowic-Dziedzic do Oświęcimia, ale Urząd Marszałkowski nie widzi potrzeby rozwijania połączeń na tej linii. Tymczasem Urząd małopolski chciałby utrzymywać połączenia do Czechowic.

Linia kolejowa z Bielska-Białej do Wadowic jest w trakcie modernizacji (aż do Andrychowa). 7 par połączeń na tym odcinku to za mało. Urząd małopolski chce rozwijać połączenia na tej linii, ale tylko do Andrychowa. Należy pomyśleć o połączeniu z Andrychowa do Bielska-Białej. Na tym odcinku są duże miejscowości, które mogą generować duże potoki ruchu. W latach '90 na tej linii było 14 par połączeń i dodatkowo połączenia autobusowe.

Potrzebne przystanki kolejowe w Bielsku: Bielsko-Biała Teatr i Bielsko-Biała Komorowice (dojazd do/z pracy w godz. 5-7, 15-16 i 20-23). W Żywcu potrzebny jest przystanek kolejowy na rogatkach w miejscu, gdzie nad torami jest wiadukt. W kierunku Cieszyna – lokalizacje nowych przystanków wskazano w Studium transportowym.

5. Czy zdaniem Państwa budowa systemu kolei pozwoli na ograniczenie inwestycji w rozbudowę dróg?

Każda rozbudowa kolei zwiększa przepustowość istniejących dróg. Gdyby było połączenie kolejowe do Leśnianki (gm.Lipowa), niepotrzebna byłaby rozbudowa drogi Żywiec-Leśnianka. Obecna przepustowość drogi jest niewystarczająca.

Jak powstają nowe trasy komunikacyjne, ludzie a także zakłady pracy lokują się wzdłuż nich. Gdy powstanie dobre skomunikowanie drogowe i/lub kolejowe do zakładów Hutchinson w Żywcu, ludzie przesiądą się do komunikacji zbiorowej.

Należy wykonać drugi tor na odcinku Wilkowice-Bystra-Żywiec (kolej ma wykupiony teren). Między Bielskiem a Wilkowicami przejeżdża 26 par pociągów w ciągu doby. Rano co 0,5 godziny kursują pociągi do Żywca.

Dlaczego przed Żywcem nie ma łącznicy łączącej Żywiec Sporysz i dalej prowadzącej do Suchej Beskidzkiej? Ostatni autobus do Suchej odjeżdża z Bielska ok. godz. 14.00. Mamy lukę komunikacyjną na linii Bielsko-Biała – Sucha. Do Suchej kursują tylko pociągi sezonowe, a w pozostałej części roku tylko w dni piątek-niedziela.

W Żywcu część pociągów stoi przez 2 godziny. W tym czasie można byłoby wydłużyć połączenie do Jeleśni. Jest tam zintegrowane centrum przesiadkowe. Pomysł ten był wysuwany wcześniej, ale upadł.

6. Gdzie obecnie na terenie Subregionu Południowego występują „białe plamy komunikacyjne” – tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej (proporcjonalnie do ich liczby mieszkańców / stopnia zamieszkania poza gminą zamieszkania), w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze, wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy?

Białe plamy:

- Powiat cieszyński – Cisownica, Leszna – połączenia tylko w dni robocze;
- Połączenie kolejowe Czechowice-Chybie-Cieszyn – za mało par pociągów;
- Milówka, Rajcza, Ujsoły – większość połączeń autobusowych funkcjonuje tylko w dni robocze, z których większość ma rozkłady dopasowane do przewozu dzieci i młodzieży szkolnej;
- Brak autobusów odjeżdżających z dworca kolejowego w Bielsku-Białej po g.22.00; duża część podróżnych przyjeżdża do Bielska pociągami, które są w Bielsku po g.23.00;
- Białe plamy na granicach powiatów, np. linia z Bielska-Białej do Oświęcimia – brak wystarczającego nadzoru nad tą linią sprawia, że funkcjonuje ona źle;

- Łodygowice – Lipowa – Zarzecze – Pietrzykowice i dalej do Gilowic – autobus MKZ Żywiec (linia 6) dojeżdża do Kalnej, linia powinna zostać przedłużona do centrum Lipowej; mógłby tu też dojeżdżać autobus nr 11;
- Brak połączenia do Górek;
- Połączenie z Jasienicy do Bielska-Białej (i Skoczowa) – dwóch przewoźników padło, obecnie liczba połączeń jest niewystarczająca;
- Brak wystarczającej liczby połączeń bocznych od Rajczy i Ujsół;
- Niewystarczająca liczba połączeń na trasie Jeleśnia-Koszarawa i dalej do Przyborowa.

7. Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi?

Cześć uczestników wywiadu proponowała, aby przewozy szkolne były przewozami zamkniętymi, tak np. jest w Milówce, ale część sugerowała, aby były przewozami ogólnodostępnymi. Po co tworzyć specyficzne przewozy szkolne, jeżeli można je wpiąć w cały system transportu zbiorowego? Jeżeli kursy są nieefektywne, należy ograniczyć ich liczbę w czasie wakacji.

Problemem w powiecie cieszyńskim jest dostosowywanie godzin przewozów do potrzeb młodzieży uczącej się, bez uwzględniania potrzeb osób dojeżdżających do pracy.

Należy uruchomić w małych miejscowościach przewozy dla seniorów umożliwiające dojazd do ośrodków zdrowia.

8. Na jakich obszarach optymalnym rozwiązaniem będzie transport na życzenie i czy powinien on być wykonywany jako publiczny transport zbiorowy, czy przewozy okazjonalne?

Dla wycieczek – jak najbardziej. Nie są złym rozwiązaniem, ale nie mogą być stałą ofertą, do której przyzwyczajają się podróżnych.

Raczej należy pracować nad poprawą oferty połączeń stałych. Należy ją zmieniać w dni turystyczne.

9. Czy widzą Państwo miejsca, w których powinny powstać zintegrowane węzły przesiadkowe?

Zintegrowane węzły przesiadkowe:

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

Centra powinny być wyposażone w infrastrukturę handlowo-usługową. Powinny także (gdzie jest to możliwe) być zintegrowane z ośrodkami zdrowia.

W pierwszej kolejności należy poprawić węzeł w Bielsku-Białej: przejście z pociągów do autobusów – schody, brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych (kolej chce się pozbyć terenu w rejonie peronu 1A, można byłoby tu zlokalizować parking).

W Cieszynie funkcjonuje dworzec kolejowy i obok autobusowy.

W Wiśle może być problem z lokalizacją węzła, bo dworce kolejowy i autobusowy są oddalone od siebie. Możliwe jest zatrzymywanie autobusów przy dworcu kolejowym (dawny teren PKS został sprzedany).

W Żywcu dworzec PKS jest oddalony od dworca PKP, ale przy dworcu PKP jest duży plac, który mógłby pełnić rolę parkingu i tam też można doprowadzić linie autobusowe.

W Czechowicach nie daleko (2 minuty pieszo) od dworca kolejowego jest plac, na którym zatrzymują się autobusy. Należy poprawić synchronizację rozkładów i częstotliwość kursów.

Węzły przesiadkowe powinny powstawać nie tylko przy dworcach autobusowych, ale także przy mniejszych przystankach, np. Milówka, Rajcza, Węgierska Górka, Wilkowice, dworzec kolejowy Skoczów. Taki węzeł powstał spontanicznie w Łodygowicach.

Największy problem komunikacyjny jest w subregionie zachodnim – połączenia z kierunku Raciborza i Wodzisławia Śląskiego. Brak jest połączenia kolejowego. Błędem była likwidacja linii PKP z Zebrzydowic do Jastrzębia Zdroju. Obecnie funkcjonuje jedynie połączenie kolejowe z Zebrzydowic przez Bohumin do Chałupek (czas jazdy 1 godzina).

10. W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

Radziechowy Wieprz się rozbudowuje i jest tam dobra komunikacja – wystarczająca częstotliwość kursów i dobry tabor.

Kolejne takie miejsca są w Łodygowicach Górnych – dobry dojazd z Bielska-Białej i Żywca, jest też linia kolejowa. Potencjał rozbudowy stref jest także w gm. Lipowa, chociaż tutaj komunikacja jest wystarczająca jedynie w dni powszednie.

Generalnie należy rozwijać transport tam, gdzie obecnie jest niewystarczający, a wówczas w takich miejscach będą samoistnie powstawać centra aktywności.

W Bielsku-Białej dobrze obsługiwane komunikacyjnie są osiedla Złote Łany, Beskidzkie, Karpackie. Z drugiej strony os. Sarni Stok jest źle obsługiwane komunikacyjnie – częstotliwość kursów autobusów w dzień powszedni jest tu co 1-1,5 godziny. W celu poprawy komunikacji trzeba byłoby wydłużyć linie autobusowe od przystanku Bielsko-Biała Główna (ul. Warszawska – dworzec).

11. W jaki sposób można zachęcać mieszkańców do zmiany nawyków – zwiększenia wykorzystania komunikacji zbiorowej, transportu rowerowego i alternatywnych form komunikacji (rowery/hulajnogę miejskie, carsharing)? Jaki rodzaj komunikacji/ kampanii promocyjnej byłby najbardziej odpowiedni? Jedną kampanią do wszystkich czy podział w zależności od grupy społecznej?

Należy pokazać mieszkańcom, że korzystanie z komunikacji zbiorowej jest modne. W reklamie należy podkreślać stałość oferty, częstotliwość kursów, jakość taboru (wcześniej należy zsynchronizować godziny odjazdów poszczególnych linii).

W kampanii edukacyjnej należy podkreślać ekologiczną stronę transportu zbiorowego. Wśród zalet należy wskazywać stronę finansową – obecne rosnące ceny paliwa, koszty parkowania w mieście

i częsty brak wolnych miejsc parkingowych. Należy też wskazywać, że korzystając z dobrze funkcjonującej komunikacji zbiorowej człowiek mniej się męczy niż prowadząc własny samochód (ale do tego potrzebna jest odpowiednio często kursująca komunikacja; nie może być tak, że po g. 22.00 nie ma transportu publicznego).

Urzędy gmin powinny na bieżąco informować o zmianach linii i rozkładów jazdy – poprzez spotkania i drukowane ulotki. Informacja powinna dotyczyć także punktów przesiadkowych.

Zmiany w siatce połączeń powinny być konsultowane z mieszkańcami – tak dzieje się w Bielsku-Białej.

Najlepszą kampanią informacyjną są tablice z aktualnymi i czytelnymi rozkładami jazdy.

Kampania nie musi być kierowana do osób starszych i młodzieży szkolnej. Powinna być przede wszystkim skierowana do osób dojeżdżających do pracy. W kampanii należy wykorzystywać osoby znane w mieście i w powiecie. Np. wizerunek prezydenta Bielska-Białej, który w Dzień bez samochodu udaje się autobusem do pracy. Z-ca burmistrza Cieszyna dojeżdża do pracy pociągiem z Chybia (z rowerem lub bez). Wiele osób przekonało to do przesiadki do transportu publicznego. Mamy w Bielsku Teatr Polski – pani Aneta Guzik dojeżdża do pracy transportem zbiorowym. Podobnie bracia Golcowie dojeżdżają do pracy koleją. Takie zachowania należy promować.

12. Jak powinna wyglądać kampania promująca dojazdy w sposób zrównoważony do szkół i miejsc pracy?

Kampania powinna być prowadzona w każdym sołectwie. Każde sołectwo powinno prowadzić odrębnie kampanię skierowaną do pracujących, młodzieży, seniorów. Można pomyśleć o dostarczaniu ulotek do każdego z domostw. Kampania powinna być także prowadzona w lokalnej telewizji i radiu.

Nie można pozwalać, aby busy odjeżdżały z przystanków przed określoną w rozkładzie godziną.

13. Jak powinna wyglądać kampania promująca obsługę ruchu turystycznego komunikacją publiczną i transportem niezmotoryzowanym?

W przypadku młodzieży szkolnej kampania nie może być rozwlekła – powinna być ekspresyjna, powinna zachęcać poprzez podawanie ciekawostek dotyczących komunikacji publicznej.

Potrzebna jest kampania w mediach pokazująca jak komunikacja publiczna się zmienia. Należy pokazywać, jak ona działa, jakie są zależności. Ludzie nie rozumieją, że np. przesuwając odjazd jednego autobusu o 5 minut musimy zmienić rozkład jazdy wielu innych połączeń. Trzeba ludzi edukować, jak działa komunikacja.

Jeżeli kursy byłyby wystarczająco częste, ludzie przestaną krytykować funkcjonowanie komunikacji publicznej.

Komunikację należy pokazywać z różnych stron, np. znane osoby dojeżdżające komunikacją publiczną – trzech posłów z Bielska-Białej dojeżdża do Warszawy koleją.

Należy pokazywać korzyści używania różnych rodzajów biletów – bilety weekendowe, dobowe, zniżki z korzystania z komunikacji zbiorowej w czasie świąt. Razem z kolejami śląskimi należy wprowadzić wspólny beskidzki bilet weekendowy. Komunikacja lokalna powinna być 'podpięta' pod

koleje śląskie (być może także pod jakąś inną sieć informującą o połączeniach). Byłaby to zachęta dla podróżnych spoza Aglomeracji.

Należy poprawić rozkłady jazdy, zagęścić częstotliwość połączeń w weekendy.

14. Jakie akcje edukacyjne powinny być realizowane w szkołach (np. bezpieczeństwo poruszania się rowerem, miasteczka dla nauki ruchu rowerowego)?

Powinny i są realizowane akcje edukacyjne na ten temat. Dzieci wiedzą, że muszą chodzić z odblaskami (jak wspomniano wcześniej, problemem jest brak chodników wzdłuż wielu istotnych ciągów komunikacyjnych).

Przy okazji kampanii edukacyjnej dla dzieci należy walczyć z analfabetyzmem wtórnym – ludzie nie potrafią czytać rozkładów jazdy. Rozkłady jazdy należy pokazywać już dzieciom.

Należy stworzyć maskotkę, która będzie promowała transport zbiorowy. Dzieci ze szkół podstawowych powinny mieć organizowane wycieczki autobusem kursowym, podczas których pokazywane byłyby ważne elementy podróży. Dzieci i młodzież ze szkoły średniej – analogiczne wycieczki pociągiem do Bielska-Białej.

Komunikacja rowerowa – sieć połączeń się rozwinęła, ale niestety niewystarczająco, a poza tym ludzie nie potrafią korzystać z map tras i oznaczeń ścieżek.

15. Jak powinna być rozwijana koncepcja Dnia bez samochodu?

Nie jest to zła koncepcja. Ale jednym dniem nie nauczymy ludzi zmiany nawyków. Gdyby jednak pan prezydent dojeżdżał komunikacją publiczną nie tylko z okazji Dnia bez samochodu – warto byłoby to pokazać. Są w Bielsku znane osoby regularnie dojeżdżające do pracy komunikacją publiczną.

W Bielsku-Białej w Dzień bez samochodu tylko właściciele samochodów prywatnych mogli jeździć komunikacją publiczną bezpłatnie (po okazaniu dowodu rejestracyjnego). Należy wprowadzić taką możliwość dla każdego z mieszkańców.

W ub. roku transport w Bielsku-Białej w dniu 11 listopada był bezpłatny. W tym roku już nie. To była dobra akcja promocyjna.

1.1.2. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami mieszkańców 09.11.2022 r.

Notatka z wywiadu grupowego (FGI) z przedstawicielami mieszkańców (grupa 2)

Data realizacji: 9 listopada 2022, plus dodatkowe komentarze po spotkaniu, przesłane maile 13.11.2022

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

1. Proszę o ocenę obecnie istniejącej sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury rowerowej (nawierzchnia, stojaki, wiaty, przejazdy przez ulice). Proszę wskazać miejsca, gdzie zdaniem Państwa system dróg rowerowych jest niewystarczający?

Potrzeba jest więcej dróg rowerowych w centrum Bielska-Białej. Są drogi rowerowe wylotowe z miasta natomiast nie ma dróg w mieście umożliwiających np. dojazd rowerem do sklepu. Jest

infrastruktura rowerowa przygotowana dla turystów i pod rekreację, ale nie służy ona mieszkańcom do codziennych dojazdów. Na ul. Krakowskiej był przeprowadzony remont ulicy, ale drogi rowerowej nie wykonano.

Ścieżki rowerowe nie są połączone, w wielu miejscach trzeba przeprowadzać lub przenosić rower. Nie ma ciągłych ścieżki rowerowej prowadzącej przez całe miasto. Piękna ścieżka rowerowa prowadzi na lotnisko, ale trzeba przeciąć ul. Cieszyńską, gdzie nie ma możliwości przejazdu rowerem. Inna ścieżka zaczyna się przy Ratuszu miejskim, ale także nie ma połączenia z innymi ścieżkami. Kolejna ścieżka zaczyna się przy zakładach Fiata, ale nie ma ciągłości.

Wzdłuż ul. Partyzantów nie ma możliwości przejazdu rowerem, brak jest także chodników. Park Włókniarzy został zamknięty dla ruchu rowerowego.

Powszechną praktyką jest niepodawanie tras objazdów przy zamykaniu drogi rowerowej.

Nie ma wiat rowerowych, stojaki są tylko prywatne przy szkołach i sklepach.

Nie ma ścieżek rowerowych na ul., ul. Spółdzielców, Andersa, Kolistej i Żywieckiej. Wzdłuż ul. Krakowskiej nie przewidziano ścieżek. Nie ma też ścieżek w kierunku na Lipnik i Hałcnów. Z Hałcnowa do Kęt i Porąbki można byłoby zrobić super trasę rowerową. Nie ma ścieżki wokół całego Jeziora Żywieckiego. Jest za to ścieżka na Dębowiec.

Brak jest drogi rowerowej z Węgierskiej Górki do Żywca. Dobra droga rowerowa przez Rajcę kończy się w Ujsołach.

Brak jest drogi rowerowej z Bielska do Czechowic-Dziedzic wzdłuż starej drogi katowickiej i dalej ul. Legionów.

Jeżeli wyznaczenie ścieżki jest nie możliwe ze względów technicznych, zgodnie z wymogami Unii Europejskiej należy wprowadzić strefę Tempo 30.

Dodatkowe komentarze z maila z 13 listopada:

Chciałbym także zwrócić uwagę, że w stosunkowo niedawnej przeszłości organizowano w Bielsku-Białej spotkania konsultacyjne na temat sieci rowerowej (od tego czasu niewiele się zmieniło) jak i na temat remontu linii kolejowej 139 (co jest o tyle zastanawiające, że remont tej linii prowadzono kilka lat temu) oraz na temat strategii miasta Bielska-Białej w perspektywie 10 letniej. Być może wnioski z tamtych spotkań również przysłużą się Państwu.

2. Jakie widzą Państwo główne osie komunikacyjne pod kątem codziennych i rekreacyjnych dojazdów rowerowych?

Główne osie komunikacyjne powinny prowadzić od osiedli mieszkaniowych. Osią komunikacyjną powinna być cała ul. Piastowska.

Infrastrukturę rowerową tworzy się obecnie wzdłuż szlaków turystycznych, np. wzdłuż ul. 11 listopada.

Należy udostępnić całe centrum Bielska-Białej rowerom, np. poprzez realizację kontrapasów na ul. Podwale i ul. Mickiewicza.

Oprócz osi komunikacyjnych należy wyznaczyć ścieżki, z których mogliby korzystać mieszkańcy, np. Lipnik – Cygański Las.

3. Jaki powinien być standard wykończenia dróg rowerowych na terenie Aglomeracji (nawierzchnia, oznaczenia, bezpieczeństwo)?

Na ul. Cieszyńskiej, tam, gdzie jest ścieżka rowerowa, jej standard jest w porządku – są dobre przejazdy i przejścia dla pieszych. Nawierzchnia ścieżki to chropowaty asfalt.

Na ścieżkach rowerowych nie może być uskoków. W ul. Partyzantów jest wprowadzie ścieżka, ale co chwila są wyniesione krawężniki obramowujące wjazdy na posesje.

Istniejące ścieżki są poprawnie oznakowane, ale pomimo tego piesi także z nich korzystają. Brak jest oznaczeń końca ścieżki rowerowej, co jest szczególnie niebezpieczne dla dzieci. Znak jest bardzo istotny, ale trzeba pomyśleć o samym zakończeniu ścieżki – wtopione krawężniki, ustawienie znaku ustęp pierwszeństwa.

Należy oddzielić drogi rowerowe od ciągów pieszych. Należy uświadamiać pieszych na temat niebezpieczeństw wynikających z wtargnięcia na ścieżkę rowerową. Szczególnie jest to istotne wobec planów wprowadzenia miejskiego roweru elektrycznego. W przypadku wspólnych tras pieszo-rowerowych brak jest stosownych oznaczeń oraz informacji, że piesi mają pierwszeństwo na takiej drodze.

4. Jak zdaniem Państwa należałoby skoordynować działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, tak aby system tych dróg w Aglomeracji stanowił spójną całość?

Powinna być jedna organizacja koordynująca budowę ścieżek rowerowych w Aglomeracji.

5. Jak powinny być prowadzone kampanie edukacyjne (dotyczące wykorzystania rowerów), aby dotarły do jak największej grupy odbiorców?

Kampania edukacyjna powinna zaczynać się już w szkołach. Na razie akcje promocyjne organizowane są sporadycznie.

Najlepszą formą promocji jest dobra jakość dróg rowerowych – najpierw zrobimy coś porządnego, a potem to promujemy.

W Bielsku były organizowane dni ruchu drogowego przed pandemią.

Była kampania dotycząca używania odblasków i to był dobry pomysł.

Należy prowadzić kampanię dotyczącą właściwego oświetlenia rowerów (a także samych dróg rowerowych). Za niewłaściwe oświetlenie rowerów lub jego brak należy karać mandatami.

6. Czy zdaniem Państwa należy wprowadzić system 'roweru miejskiego' dla całego obszaru?

W Bielsku pomysł roweru miejskiego upadł. System roweru miejskiego był w mieście, ale okazał się bardzo awaryjny, a poza tym gęstość stacji rowerowych była niewystarczająca. Była stacja na ul. Dmowskiego i tam był duży popyt na korzystanie z rowerów. Obecnie stacje rowerowe są likwidowane.

W mieście powinien być zarówno rower tradycyjny jak i elektryczny. Hulajnogi miejskie nie obsługują całego miasta. Np. nie można dojechać hulajnogą do Hałcnowa.

Problemem jest brak poszanowania hulajnóg przez mieszkańców – wrzucane są do rzeki Białej.

System roweru miejskiego powinien być powtórnie wprowadzony, ale po wykonaniu spójnej sieci ścieżek rowerowych. Powinna być możliwość odstawienia roweru w innych gminach (w BB bike nie można było rowerem wyjeżdżać poza miasto).

Warto byłoby związać opłatę za wypożyczenie roweru z biletem uprawniającym do korzystania z komunikacji zbiorowej.

7. Czy rower może pełnić funkcję obsługującą ruch turystyczny – jeżeli tak to w jaki sposób i w jakim stopniu?

Coraz więcej osób korzysta z rowerów w celach turystycznych. W naszym przypadku są to osoby z aglomeracji katowickiej – do nich też należy kierować promocję wykorzystania tego środka transportu. Należałoby poza miastem stworzyć parkingi, gdzie można byłoby zostawić samochód a dalej podróżować rowerem lub najpierw Komunikacją Beskidzką a potem rowerem.

8. Jakie są główne problemy dotyczące bezpieczeństwa ruchu pieszego na terenie Subregionu Południowego?

Należy wprowadzić w formie pilotażu buspasy w mieście – szczególnie na ul. Cieszyńskiej i ul. Krakowskiej.

Należy bezwzględnie egzekwować zakazy parkowania. Początkowo powinna to być akcja edukacyjna – wkładane za wycieraczkę kartki informujące o zakazie parkowania, a potem kary w formie mandatów. Tak to zostało rozwiązane w Tychach, gdzie na początku, przez cały miesiąc straż miejska informowała o zakazie parkowania.

Niebezpieczne dla pieszych miejsca w mieście to przede wszystkim niewidoczne dla kierowców przejścia dla pieszych, np. w ul. Stojałowskiego i ul. Sobieskiego. Przejścia powinny być należycie oświetlone i/lub wyposażone w czujniki informujące migającym światłem o zbliżaniu się pieszego. Trzeba jednak dodać, że miasto wprowadza program doświetlenia przejść.

Na przejściach dla pieszych w ul. Spółdzielczej jest sygnalizacja świetlna zmieniająca się na światło czerwone tuż przed nadjeżdżającym samochodem. Wymusza to gwałtowne ograniczenie prędkości, ale z drugiej strony mieszkańcy, którzy przyzwyczaili się do czerwonych świateł, które za chwilę zmieniają się na zielone – nie respektują ich. Lepszym rozwiązaniem byłyby tu progi zwalniające lub wyniesione przejścia dla pieszych.

Problemem są także prawoskręty, gdzie zaraz po skręcie kierowca wjeżdża od razu na przejście dla pieszych/ przejazd dla rowerów. Przejścia/ przejazdy powinny być oddalone od łuku skrzyżowania o ok. 50 metrów. Umożliwiłoby to kierowcom po zwróceniu się w prawo dojrzenie nadchodzących pieszych i nadjeżdżających rowerów. Obecnie stojąc na skrzyżowaniu kierowca musi odwrócić się niemalże do tyłu, aby sprawdzić, czy wzdłuż ulicy nie nadjeżdża rower. Oddalenie przejazdów od samego skrzyżowania spowodowałoby konieczność wykonania łuków na drogach rowerowych, co dodatkowo ograniczyłoby prędkość rowerzystów w rejonie skrzyżowań. Dotyczy to całego Bielska-Białej, lecz w szczególności zjazdów z ul. Cieszyńskiej w ul. Broniewskiego i w ul. Skrzydlewskiego.

Na ul. Michałowicza przejścia są usytuowane w znacznym oddaleniu od przystanków autobusowych. Powoduje to, że osoby wysiadające lub dochodzące do przystanków nie korzystają

z przejść i przebiegają przez jezdnię zaraz za lub przed autobusem. Przejścia powinny być zlokalizowane przy przystankach.

Na ul. Dmowskiego należy ograniczyć ruch samochodowy ze względu na duże osiedle mieszkaniowe wokół.

Dodatkowe komentarze z maila z 13 listopada:

Wracając do tematu przejść dla pieszych: wcale nie uważam, że są one tworzone zbyt blisko skrzyżowań, zawsze jest pozostawiona przestrzeń przynajmniej na jeden samochód. A przepisy dotyczące świateł kolizyjnych i tzw. strzałek warunkowych są ogólnie znane i tłumaczone na kursie prawa jazdy, więc nie uważam za stosowne zmienianie tych przepisów dla kilku powiatów. Patrząc natomiast ze strony nie kierowcy a pieszego, uważam wręcz, że przejść dla pieszych często przy skrzyżowaniach brakuje – nagminnie są tworzone tylko po trzech, a nie czterech stronach skrzyżowania, czasem można też spotkać bardzo długie odcinki bez możliwości bezpiecznego przejścia (np. na ulicy Żywieckiej między ulicą Lenartowicza a przejściem podziemnym przy ulicy Łagodnej). To jedynie skłania część osób do przechodzenia "na dziko".

9. W których miejscach widzą Państwo potrzebę realizacji obwodnic i nowych dróg, a w których korytarzach należy z budowy dróg zrezygnować?

W Bielsku-Białej są trzy obwodnice, a pomimo tego tworzą się korki, np. w ul. Krakowskiej, ul. Komorowickiej, ul. Dmowskiego (od skrzyżowania z ul. Sempołowskiej), w Rybarzowicach (zjazd w Mikuszowicach). Spowodowane to jest brakiem wystarczającej liczby zjazdów z obwodnic i dróg szybkiego ruchu (lub dróg zbiorczych). Rano wjazd do Bielska-Białej z Żywca jest zablokowany. Aby temu zaradzić mógłby być zrobiony dodatkowy zjazd do Straconki.

Z dróg zbiorczych powinny być częstsze zjazdy.

Przy zjazdach z dróg mogłyby być zlokalizowane centra przesiadkowe – Hałcnów, Komorowice. Funkcjonujące obecnie na ul. Dmowskiego trzy duże parkingi w godzinach szczytu są kompletnie zakorkowane. Przy stacji kolejowej Bielsko-Biała Lipnik jest duży parking (plac targowy czynny w czwartek i w sobotę). Plac nie jest w pełni wykorzystywany ze względu na brak odpowiednich oznaczeń.

Budowany jest węzeł Suchy Potok, który zapewni wyjazd w kierunku Oświęcimia i Krakowa.

Nowe drogi należy budować, ale logicznie. Należy zbudować więcej dróg dla rowerów, co spowoduje, że ludzie przesiądą się na ten rodzaj transportu. Parkingi należy ulokować m.in. w Bystrej.

Należy wykorzystać linię kolejową w Bielsku jako metro. Ludzie z Czechowic korzystają z kolei w dojazdach do Bielska. Potrzebny jest nowy przystanek przy Gemini Parku (należy zrezygnować z dużej infrastruktury przystankowej, którą można zastąpić wiatami przystankowymi).

Szynobus mógłby kursować od Kóz do Bielska-Białej – 15 minut (oraz od Kaczańca i Kęt). Byłby także potrzebny na linii przez Wapiennicę oraz z os. Polskich Skrzydeł.

Obecnie przystanek Bielsko-Biała Leszczyny wykorzystywany jest w przesiadkach z pociągów z kierunku Rajczy i Żywca.

10. Gdzie powinny być perspektywnie zlokalizowane ciągi przesiadkowe?

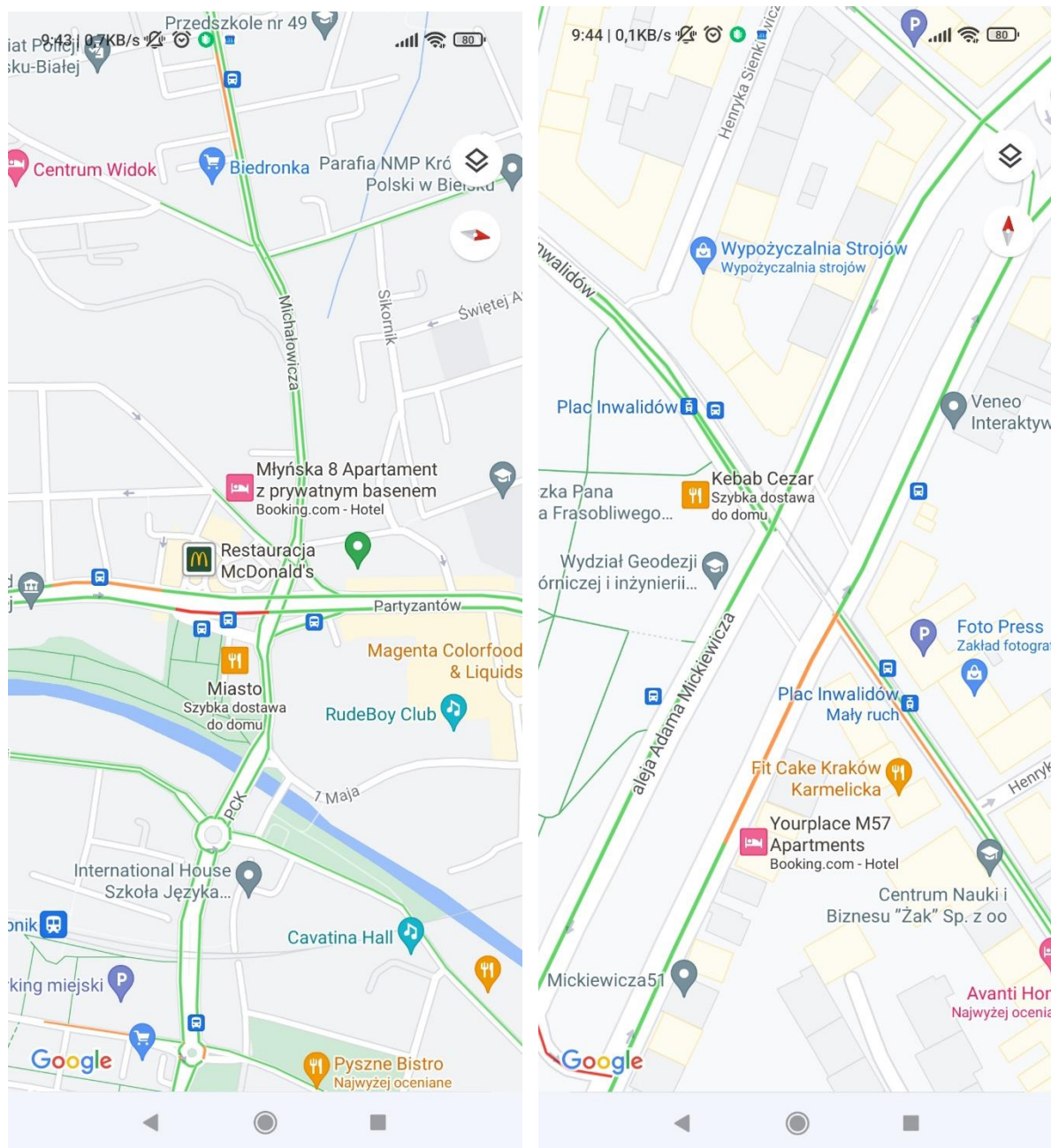
Nie wykorzystuje się potencjału skrzyżowań jako naturalnych centrów przesiadkowych. Przystanki powinny być lokowane w zatokach na czterech dojazdach do skrzyżowań. Powinny zatrzymywać się na nich wszystkie linie przecinające skrzyżowanie.

Obecnie na skrzyżowaniu ul. Mickiewicza z ul. Partyzantów zatrzymują się tylko autobusy kursujące w kierunku pn-pd. Na skrzyżowaniu ul. Partyzantów z ul. Andersa są tylko 2 przystanki.

Dodatkowe komentarze z maila z 13 listopada:

W załączniku przesyłam jedno ze skrzyżowań, które w sposób szczególny powinno pełnić rolę przesiadkowe (przecięcie Michałowicza i Partyzantów). Proszę zwrócić uwagę na nieintuicyjne rozmieszczenie przystanków, uniemożliwiające zatrzymanie kilku kluczowych linii. Dla porównania przesyłam także przykład z jednego skrzyżowań z Krakowa, gdzie regułą jest umieszczanie przystanków po wszystkich stronach skrzyżowania.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport diagnostyczno-strategiczny



Brak jest linii autobusowej w ul. Leszczyńskiej, a zlokalizowane są tutaj duże zakłady. Obecnie wszystkie linie poprowadzono ul. Żywiecką. Powinny zostać wykonane badania potoków ruchu generowanych przez zakłady w Kozach, Czechowicach oraz zlokalizowanych przy ul. Komorowickiej.

Węzeł przesiadkowy w miejscu Dworca trzeba należycie oznaczyć i udostępnić podróznym plan połączeń, tak aby nie musieli biegać w poszukiwaniu miejsca odjazdu swojego autobusu. Należy przesunąć postój taxi dalej, tak aby wszystkie przystanki autobusów znalazły się razem.

Nowe parkingi mogą być ulokowane na jednej z płyt dworca autobusowego, przy Cavatinie, na klepisku przy ZDZ. Ogromny wolny teren dla stworzenia parkingów (przed wjazdem do miasta) jest naprzeciw dawnego Tesco i przy centrum handlowym Merkury.

Problemem jest nieuporządkowane parkowanie w rejonie Klimczoka (są to tereny prywatne).

11. W których miejscach zaakceptowali by Państwo zawężanie ulic i w jaki sposób należy to robić nie powodując konfliktów społecznych?

Nie ma gdzie zwężać ulic. Rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (jak we Wrocławiu), np. na ul. Żywieckiej.

Należy ograniczyć ruch pod Zamkiem i hotelem Prezydent.

Trzeba wyprowadzić tranzyt z miasta, np. przez ul. Żywiecką.

12. Jak należy reagować na prognozowany wzrost ruchu na obszarze Subregionu Południowego?

Należy promować wybór innych środków transportu niż samochód osobowy. Trzeba promować także połączenia kolejowe. Przy większych stacjach powinny znajdować się parkingi P&R, np. Bielsko-Biała Główna, Kozy, ul. Leszczyńska w Bielsku-Białej, Czechowice, Wapiennica.

Dobrym miejscem na parking P&R w Bielsku jest przystanek Bielsko-Biała Mikuszowice. Od parkingów P&R powinny zostać wyprowadzone nowe połączenia autobusowe.

13. Jaka powinna być polityka parkingowa na obszarze Subregionu Południowego?

Polityka parkingowa powinna być skoordynowana w całym Subregionie.

Miejsca na parkingi na wjazdach do Bielska to: centrum handlowe Merkury, stacja Bielsko-Biała Lipnik (obecnie ½ parkingu jest zamknięta), duży parking przy Intermarche przy ul. Żywieckiej, Mikuszowice.

14. Czy infrastruktura piesza jest dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnością fizyczną/rodziców dzieci przewożonych wózkami - gdzie są trudności/zapotrzebowanie na zmiany?

Wszystkie komentarze dotyczące zjazdów dla rowerów, np. wyniesione krawężniki mają zastosowanie także w odniesieniu do potrzeb osób z niepełnosprawnością. Osoby na wózkach jadą często ulicą, gdyż ze względu na wysokość krawężników nie mają jak wjechać na chodnik.

15. Czy, a jeżeli tak - na jakich zasadach i w jakich lokalizacjach powinno się wprowadzać strefy uspokojonego ruchu - Tempo 30?

W ścisłym centrum jest strefa Tempo 30, np. w ciągu ul. Mickiewicza i ul. Słowackiego. Strefa jest także w Lipniku na Hałcnowie.

Aby uspokoić ruch należy budować wyniesione skrzyżowania i wyniesione przejścia dla pieszych. Nie należy robić fikcyjnych, nie respektowanych przez kierowców ograniczeń prędkości.

Należy w jasny sposób komunikować mieszkańcom o wprowadzanych strefach i ograniczeniach (część uczestników spotkania nic nie wiedziało nt. strefy Tempo 30 w centrum miasta).

Dodatkowe komentarze z maila z 13 listopada:

Wczoraj specjalnie zwróciłem uwagę na strefę 30 w centrum miasta, o której wspominałem na spotkaniu. Ma ona obecnie inny kształt, niż to widać na street view – widocznie zmiany wprowadzono niedawno, lub to wynik jakiegoś błędu. Nie znam dokładnie granic tej strefy, najlepiej sprawdzić to osobiście lub zwrócić się z zapytaniem do MZD.

Niezależnie od tego postuluję, aby w ścisłym centrum oraz na osiedlach strefy 30 jak najbardziej powstawały. Oprócz znaków muszą obejmować także fizyczne uspokajanie ruchu. To po to, aby ruch był płynniejszy i bezpieczniejszy. Ma to również znaczenie prawne – tylko przy prędkościach do 30 km/h można poruszać się hulajnogą elektryczną po ulicy, a także można wtedy utworzyć kontra-ruch rowerowy.

Przesyłam link do planu optymalizacji komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Plany mają już kilka lat, stopniowo zmiany są wdrażane, ale w nieco innym zakresie niż opisane w tym planie.

<https://komunikacja.um.bielsko.pl/index.php/optimalizacja-sieci-komunikacyjnej/>

1.1.3. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz mieszkańców 20.10.2022 r.

Notatka z wywiadu grupowego (FGI) z przedstawicielami organizacji pozarządowych i mieszkańcami

Data realizacji: 20 października 2022

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

1. Czy zdaniem Państwa ruch turystyczny w Subregionie jest w większości obsługiwany przez transport indywidualny czy przez transport zbiorowy? Dlaczego tak się dzieje? Czy istnieją destynacje, w przypadku których można byłoby zwiększyć udział transportu zbiorowego? Jakim środkiem transportu?

W powiecie żywieckim, pomimo że część osób jest obsługiwana przez zbiorowy transport autobusowy, większość mieszkańców a także turystów korzysta z transportu indywidualnego. Kolej działa słabo. Szczególnym problemem jest połączenie w kierunku Suchej Beskidzkiej. Połączenie w kierunku Zwardonia jest obsługiwane z większą częstotliwością.

Transport jest uciążliwy, gdyż powiat jest dość rozległy. Problemy zgłaszają osoby dojeżdżające do szkół. Po wprowadzeniu w Żywcu strefy płatnego parkowania, więcej młodzieży powinno korzystać z transportu zbiorowego. Obecnie część z nich dojeżdża samochodami prywatnymi, umawiając się na przejazd w kilka osób.

Transport z zewnątrz do Żywca nie jest problemem.

W weekendy komunikacja autobusowa nie działa, albo są to jedynie 1-2 kursy dziennie. Należy ją przywrócić także w te dni. Szczególnie powinny być obsługiwane kierunki Koszarawa, Korbielów i Sopotnia. Jest kilka kierunków obsługiwanych przez kolej, choć także na tych kierunkach połączenia są rzadsze. Dodatkowymi połączeniami realizowanymi w weekendy są połączenia kolejowe z Warszawy i z Gdańska.

Sieć ścieżek rowerowych jest skromna, a dodatkowym utrudnieniem jest górzyste ukształtowanie terenu. Ścieżki są dość dobrze rozwinięte w Milówce i w Węgierskiej Górcie. Brak jest jednak ich skomunikowania z samym Żywcem. Próbuje się organizować budowę ścieżek w kierunku jeziora Żywieckiego.

W wielu miejscach podróżowanie rowerem jest niebezpieczne. Spowodowane jest to m.in. brakiem poboczy wzdłuż dróg.

W powiecie bielskim jest lepiej. Komunikacja Beskidzka działa lepiej niż poprzednio. Problemem jest komunikacja z Jasienicy do Porąbki. Głównym środkiem transportu jest tu samochód prywatny. Komunikacja autobusowa jest niewystarczająca, szczególnie w weekendy. Można poruszać się rowerami, ale ze względu na trudność ścieżek, mogą to robić tylko wytrawni rowerzyści.

W kierunku Buczkowic można korzystać z pociągu.

Ruch turystyczny jest w większości korzysta z samochodów prywatnych. Widać to szczególnie na parkingach przy atrakcjach turystycznych. Miejsce parkingowe trzeba znaleźć wcześniej rano, bo potem parkingi są wypełnione. Jako że większość parkingów jest płatnych, duża część turystów parkuje swoje samochody na dziko. Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, gdyż komunikacja publiczna nie zapewnia turystom możliwości powrotu do miejsca zamieszkania. Należy zwiększyć dostępność komunikacji publicznej w godzinach powrotów turystów do domów.

W Bielsku-Białej ukształtowanie terenu – przewyższenia uniemożliwiają szersze korzystanie z rowerów. Ostatnio problem ten wydaje się mniejszy, ze względu na możliwość korzystania z rowerów elektrycznych. Jednak generalnie rowery miejskie cieszą się średnim zainteresowaniem mieszkańców. W niektórych miejscach miasta są zawsze, zaś w niektórych nie ich można znaleźć.

Komunikacja miejska z Bielska-Białej do miejscowości powiatu bielskiego jest zerowa. Ponieważ w Bielsku organizowanych jest dużo imprez, uczestniczące w nich osoby muszą wcześniej je opuszczać, gdyż ostatnie kursy autobusów tzw. nocnych odjeżdżają z przystanków miejskich o godz. 22 z minutami. Ludzie albo rezygnują z uczestnictwa w imprezach albo opuszczają je wcześniej. Należy dostosować rozkłady jazdy autobusów.

Ścieżki rowerowe w Bielsku-Białej – na ul. 11 listopada przy ul. Cechowej wymalowano symbole ścieżki rowerowej, które pokazują, że cała ulica jest ścieżką, co powoduje, że nie ma jak po tej ulicy poruszać się pieszo.

2. Czy transport publiczny powinien posiadać priorytet dla obsługi ruchu turystycznego i większą dostępność przestrzenną (np. możliwość dojazdu „pod drzwi”)?

Generalnie transport publiczny powinien mieć taki priorytet, pod warunkiem, że obsługiwałyby np. dolne stacje kolejek linowych, a nie parkingi oddalone 800 m od nich. Powinny to być autobusy elektryczne.

W weekendy powinny być uruchomione dodatkowe kursy do miejsc atrakcji turystycznych.

Należy zrobić dobry dojazd do parkingu na granicy Szczyrku, a dalej należy zapewnić dojazd ski-busami. Podobnie w Korbielowie i w Zwardoniu. W takich przypadkach transport publiczny powinien posiadać priorytet. Można pomyśleć o komunikacji wahadłowej obsługiwanej przez busy elektryczne.

3. Czy rower może pełnić funkcję obsługującą ruch turystyczny – jeżeli tak to w jaki sposób i w jakim stopniu? Czy zdaniem Państwa należy wprowadzić system ‘roweru miejskiego’ dla całego obszaru?

System roweru miejskiego – tak, zwłaszcza gdyby były to rowery elektryczne. Ale należy przemyśleć lepiej niż obecnie funkcjonuje w Bielsku-Białej system hulajnog miejskich, w którym korzystający z hulajnog porzucają je tam, gdzie wyczerpie się akumulator.

Aby rower mógł obsługiwać ruch turystyczny, musi być spójna sieć dobrych ścieżek rowerowych. Obecnie w wielu miejscach są one niebezpieczne. Trudno z plecakiem załadować się na rower. System taki powinien być wspomagany rowerami elektrycznymi. Powinna być informacja o dostępności tych rowerów. Obecnie znalezienie roweru jest loterią.

Rowery powinny być raczej używane do obsługi atrakcji turystycznych w miastach (rower miejski nie nadaje się do jeżdżenia po górach). Poza obsługą turystów byłyby także alternatywą dla mieszkańców korzystających z innych środków komunikacji.

W Cieszynie rower miejski raczej się nie sprawdzi – jest duży ruch samochodowy, miasto położone jest w pagórkowatym terenie, a konserwator ma swoje wymagania co do przebudowy ulic.

Generalnie w terenie górskim nie ma możliwości korzystania z roweru, gdyż ponad 90% populacji nie potrafi poruszać się rowerem w takim terenie. Gdy wprowadzono do użytku rowery elektryczne, liczba wypadków w górach spowodowanych przez rowerzystów wzrosła 3-krotnie.

Na trasy MTB ludzie przywożą swoje rowery. Trasy MTB są nieoznakowane – wiąże się to się z własnością terenu.

4. Czy należy wprowadzić linie autobusowe dedykowane dla obsługi ruchu turystycznego? Czy widzą Państwo jakieś szczególnie ważne kierunki, które takie linie powinny obsługiwać?

Zdecydowanie tak. Beskidzka 5 próbowała takiego rozwiązania na linii Zawodzie-Ustroń, ale było niewielkie zainteresowanie turystów. Należy pracować nad zmianą mentalności społeczeństwa. Póki ludzie będą mieli, gdzie parkować, nie przesiądą się do komunikacji publicznej (w Cieszynie za niewłaściwe parkowanie straż miejska natychmiast karze mandatem).

W Cieszynie, gdy wprowadzono autobus elektryczny, był popyt na takie przewozy. Autobusy na wodór to kolejne możliwe rozwiązanie.

Miejsca, gdzie można byłoby organizować taki transport to Ustroń i Wisła. Takie kursy można byłoby uruchomić na liniach Bielsko-Biała – Szczyrk, Wisła-Ustroń-Cieszyn, Korbielów-Żywiec, Żywiec-Lipowa. Autobusy te muszą być wyposażone w stojaki do przewozu nart zimą i rowerów latem.

5. Jak powinna wyglądać kampania promująca obsługę ruchu turystycznego komunikacją publiczną i transportem niezmotoryzowanym?

W Bielsku-Białej konieczne jest wcześniejsze ujednoczenie cen biletów (np. trasa Bielsko-Biała – Buczkowice). Należy stworzyć wspólny bilet Aglomeracyjny. Autobusy, w których akceptowany byłby taki bilet powinny być specjalnie oznakowane.

Kampania powinna być oparta o zalety biletu aglomeracyjnego. Należy w niej podkreślać, że podróżny nie będzie musiał stać w korkach ani poszukiwać miejsca na zaparkowanie. Należy walczyć ze stereotypem, że transport zbiorowy jest gorszy od podróżowania własnym samochodem. W Czechach korzystanie z transportu zrównoważonego jest wyrazem odpowiedzialności i jest modne.

Mamy dwie marki turystyczne: Śląsk Cieszyński oraz Beskidy. W Śląsku Cieszyńskim myślimy o karcie rabatowej powiązanej z biletami. W przypadku takiej kampanii (opartej o markę turystyczną) łatwiejsze jest dotarcie do firm i organizacji zajmujących się turystyką. Należy docierać do takich firm, gdyż one, we własnym interesie, rozpropagują transport zrównoważony.

6. Jak oceniają Państwo otoczenie, w którym Państwo mieszkają? Co się Państwu podoba, a co nie podoba? Dlaczego?

Mieszkam w Komorowicach, pracuję w Wapienicy. Jeżeli miałbym wybierać komunikację zbiorową, muszę wyjechać godzinę wcześniej – nie ma bezpośredniego połączenia, muszę się przesiadać w centrum Bielska-Białej. Komorowice to specyficzna część Bielska-Białej. Jesteśmy na uboczu, nie ma tłoku komunikacyjnego. Jest tu dużo miejsc do wypoczynku, dobry dojazd do drogi ekspresowej. Problem jest ze żłobkami i przedszkolami. Najbardziej potrzebne sklepy są, do pozostałych należy dojechać do centrum.

Śródmieście Cieszyna – wszystkie aspekty planowania przestrzennego są na bardzo dobrym poziomie z wyjątkiem aspektów środowiskowych. Problemem Cieszyna jest brak miejsc do wypoczynku mieszkańców (pewnie w Bielsku-Białej jest to też problemem).

Hałas komunikacyjny i kongestia są problemem wszystkich miast.

Infrastruktura usługowa i handlowa w centrum Cieszyna jest ok.

Poszczególne dzielnice Żywca są zróżnicowane. Problematyczna jest dzielnica Żywiec-Zabłocie. Jest tu jak po wojnie – stare kamienice, zniszczone ulice. Parki, skwery, deptaki – gorzej tu niż po drugiej stronie mostu (centrum Żywca to park). Największy problem Żywca wiąże się ze środowiskiem naturalnym. Problemem tym jest stężenie smogu. Żywiec położony jest w kotlinie stąd niska emisja jest problemem. Jest ona głównym powodem poszukiwania innych miejsc zamieszkania przez mieszkańców. Gdy w Bielsku-Białej świeci słońce, w Żywcu jest mgła. Czasem smog z Żywca dociera także do Bielska-Białej.

Problem niskiej emisji jest problemem całego subregionu.

Miejsc wypoczynku w Żywcu jest niewiele. Lepiej pod tym względem jest w Węgierskiej Górze. W Żywcu jest dość ciasno. Poza centrum (park) niewiele się robi w kwestii wypoczynku. Poprawiono tereny nad Leśnianką – w ramach inicjatywy społecznej. Żywiec jest płaski – powinna tu powstać sieć ścieżek rowerowych.

Infrastruktura komunalna – żłobki, przedszkola wygląda znacznie lepiej, choć mało jest miejsc w placówkach dla dzieci młodszych niż 3 lata. Brak też jest przedszkoli pracujących popołudniami. Problem jest tym bardziej istotny, że w Żywcu mieszka dużo dziewczyn z Ukrainy (z dziećmi) pracujących na zmiany. Brak jest także świetlic szkolnych i środowiskowych. Brak jest zorganizowanej opieki dla dzieci 0-3 lat i opieki popołudniowej.

Liczba u usytuowanie bibliotek są odpowiednie.

Infrastruktura handlowo-usługowa została w ostatnich latach skoncentrowana w 'marketach' w centrum miasta. Powinny one jednak znajdować się poza jego centrum.

Restauracje po Zabłockiej stronie miasta nie funkcjonują. Są tu jedynie budki i fast-food'y. Za wyjątkiem browaru jest to mało odwiedzana część Żywca.

7. Proszę o wskazanie głównych stref aktywności społecznej na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Chodzi o strefy, które można określić generatorami ruchu – będące miejscem docelowym podróży z miejsca zamieszkania.

W Bielsku-Białej instytucje kulturalne zlokalizowane są w ścisłym centrum – Teatr Polski, Bielskie Centrum Kultury, Sala koncertowa Cavatina (doskonałe wyposażenie – najlepsza sala koncertowa na świecie).

Wapienica – na granicy jest lotnisko plus zlokalizowane są tutaj zakłady przemysłowe – funkcjonują tu specjalne linie autobusowe plus autobusy zakładowe.

W powiecie bielskim okoliczne gminy są sypialniami miasta. Wilamowice, Kozy – mieszkańcy rano jadą do Bielska do pracy a po południu wracają. Komunikacja w ciągu tygodnia jest dobra. W weekendy jest problematyczna.

W Żywcu wszędzie jest blisko, tak że inwestycje/ obiekty oddziałują na całe miasto. Osiedla mieszkaniowe zlokalizowane są w jednej części Żywca, mają dobry system drogowy.

Zabłocie – dzielnica przemysłowa. Poza tym zakłady ulokowane są w Jeleśni i w Żywcu Sporyszu.

W godzinach 13.50-15.30 Żywiec jest zupełnie zakorkowany. Ogromny korek tworzy się przy McDonalddie – przyczyną są powroty z Bielska-Białej (zjazd z S-ki).

W Żywcu jest jedno kino i jedna szkoła z salą koncertową. Dostęp do kultury jest jednak tylko dla osób dysponujących własnym samochodem. Podobnie jak w Bielsku problem jest z komunikacją miejską, która nie kursuje w późnych godzinach. Brak – oprócz MOSiR – innego ośrodka sportowego, np. lodowiska, rolkowiska, pływalni.

Komunikacja z Żywca do okolicznych gmin rozchodzi się promieniście od centrum miasta. Nie ma powiązań pomiędzy gminami. Brak jest bezpośredniej komunikacji na trasie Żywiec – Cieszyn. Trzeba się przesiadać w Bielsku-Białej.

Duże korki tworzą się obecnie w Węgierskiej Górcie – spowodowane jest to dużym ruchem samochodowym na drodze przelotowej do Zwardonia.

W Cieszynie, pomimo że jest on relatywnie małym miastem, znajdują się dwie uczelnie wyższe: prywatna Akademia WSB oraz Uniwersytet Śląski (2 wydziały). Jest kampus studencki.

Strefy przemysłowe funkcjonują w centrum Golezowa i w Parzanowicach.

Patrz: MAPY i notatki uczestników spotkania.

8. Jak Państwo oceniają skomunikowanie stref aktywności społecznej? - skomunikowanie osiedli peryferyjnych z centrum obszaru, skomunikowanie gmin z centrum Aglomeracji Beskidzkiej, skomunikowanie gmin pomiędzy sobą.

Nie ma komunikacji nocnej, ostatnie autobusy odjeżdżają kilka/kilkanaście minut po g. 22.00.

W Żywcu brak jest dobrego skomunikowania Osiedla Socjalnego z pozostałą częścią miasta. Jedyne skomunikowanie jest od ul. Wesołej. Jest to jednak daleko, a częstotliwość kursowania autobusów jest rzadka.

W Bielsku-Białej trudnym jest przejazd przez ul. Stojałowskiego. Światła regulujące ruch nie są skoordynowane. Nie dobre jest skomunikowanie ze Skoczowem i Pszczyną.

Brak jest linii kolejowej od Skoczowa w kierunku Bielska-Białej. Jest możliwość komunikacji kolejowej przez Zabrzeg, ale zajmuje to ok. 2 godzin, podczas gdy bezpośrednio byłoby to 50 minut (czas przejazdu drogą ekspresową wynosi tylko 20 minut).

9. Czy ustalenia dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin wchodzących w skład Aglomeracji Beskidzkiej są ze sobą spójne?

Platforma OLZA (Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej 'Olza' w Cieszynie) jest dobrym przykładem uzgadniania dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin. Stowarzyszenie zachęca także do uzgodnień jednostki z Czeskiego Cieszyna. Dobrym przykładem uzgadniania działań jest tu skate-park i pump-track – w Czeskim Cieszynie został wybudowany dla młodzieży, natomiast w Cieszynie (polskim) przygotowywane są takie same obiekty dla maluchów.

Także w Zebrzydowicach Czesi są zapraszani do uzgodnień dokumentów polskich.

Jednakże, jako że uzgodnienia nie są obowiązkowe – dużo jest na tym polu do zrobienia.

Od 5 lat próbuje się stworzyć linię transportu publicznego obsługującą polski i Czeski Cieszyn – niestety bez rezultatów. Istnieje natomiast komunikacja kolejowa. Linia obsługiwana jest przez 8 par pociągów. Z centrum polskiego Cieszyna do dworca w Czeskim Cieszynie jest 10-15 minut piechotą. Jest porozumienie pomiędzy miastami, aby polskie taksówki mogły poruszać się po Czeskim Cieszynie i odwrotnie – czeskie po polskim.

10. Czy w dokumentach gmin znajdują Państwo kierunki zagospodarowania, które się wzajemnie wykluczają?

Nie znam takich przypadków.

11. Czy dostrzegają Państwo jakieś braki w kontekście planowania przestrzennego w Aglomeracji?

Żywiec – brak jest planów dotyczących budowy ścieżek rowerowych, np. przy planach remontu dróg. Żywiecka Fundacja Rozwoju Fundacja "Partnerstwo Dorzecza Kocierzanki i Koszarawy" sama przygotowała plany ścieżek, aby w przyszłości można było je gdzieś wykorzystać.

Na ścieżce rowerowej w Żywcu za niski jest prześwit wiaduktu nad ścieżką rowerową przy moście kolejowym nad rzeką. Były remonty mostu, a nie naprawiono barier architektonicznych: schody są strome, brak jest podjazdów dla wózków.

Brak jest miejsc zadaszonych, gdzie mieszkańcy i turyści mogliby w razie niepogody spędzić czas. Brak jest parkingów w mieście. W planach zagospodarowania uwzględniono jedynie miejsca dla dzieci i seniorów. Nie uwzględniono potrzeb młodzieży.

Nie ma w mieście ławeczek, drzew, które by dały cień podczas spaceru i odpoczynku. Stare drzewa są wycinane. Brak jest przestrzeni, która mogłaby służyć mieszkańcom, np. do odpoczynku lub spotkań. Brak jest miejsc zielonych (oprócz parku w centrum miasta). Ścieżki w parku pokryte są żwirkiem, co utrudnia chodzenie w butach na obcasach.

Plac przy Dworcu Autobusowym to patelnia - brak jest drzew i ławek. Przystanki z pleksi bardzo się nagrzewają w słoneczne dni.

12. Czy rozkład przestrzenny funkcji daje możliwość wdrażania zrównoważonego rozwoju Aglomeracji?

W Bielsku-Białej sporo się zmienia i to w dobrym kierunku, np. budynki zakładów Bielska Wełna zostały przebudowane i zrobiono w nich lofty. Tereny poprzemysłowe są w trakcie zagospodarowywania lub zostały już na nowo zagospodarowane.

Niedobrze jest jednak z rozkładem funkcji w Aglomeracji Beskidzkiej. Bielsko i Żywiec są ulokowane centralnie, ale Cieszyn jest położony na skraju obszaru Aglomeracji.

Funkcje turystyczne są skumulowane w kilku ośrodkach. Przemysł skoncentrowany jest w Skoczowie i w Goleszowie.

13. Jakie potencjalne obszary o dobrej dostępności do transportu publicznego wskazują dokumenty planistyczne? Gdzie są zlokalizowane takie obszary? oraz 14. W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, aby maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

Są to obszary przy trasie linii kolejowej Katowice-Zwardoń, w szczególności Żywiec - Bielsko-Biała. Jednak w centrum Bielska-Białej i Żywca jest dość ciasno.

SUMP powinien uwzględniać otoczenie zagraniczne. Cieszyn ma dobre skomunikowanie z Istebną i Wisłą przez Czechy. Przed pandemią Covid mieszkańcy Aglomeracji dojeżdżali do pracy w Czechach: do Frydka Mistka i Ostrawy. Dużo osób z Zebrzydowic pracuje w Jastrzębiu-Zdroju.

1.1.4. Notatka z wywiadu grupowego z przedstawicielami administracji oraz mieszkańców 19.10.2022 r.

Notatka z wywiadu grupowego (FGI) z przedstawicielami administracji i mieszkańcami

Data realizacji: 19 października 2022

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

1. Jak powinno zarządzać się transportem publicznym, ruchem rowerowym i drogami na obszarze Subregionu Południowego Województwa Śląskiego?

W przypadku ruchu rowerowego decyzje podejmuje departament turystyki Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach. Tam podejmowane są ostateczne decyzje, gdzie i jak poprowadzić ruch rowerowy na Śląsku. Z pracownikiem tego departamentu omawia się problemy, a potem on koordynuje kontakty z instytucjami zewnętrznymi.

Oдноśnie ścieżek rowerowych w subregionie działa grupa, której celem jest połączenie ścieżek na terenie powiatów bielskiego i żywieckiego.

Powołania jednej instytucji tylko dla powołania nie ma sensu. Istotniejsze jest, aby problemy na styku powiatów były dyskutowane pomiędzy zainteresowanymi stronami.

Nie sądzę, aby ktoś z Bielska-Białej był w stanie rozwiązać problem np. w Ujsołach. Potrzebny jest jednak ktoś, kto by koordynował rozmowy.

Bardziej ogólnego spojrzenia wymaga problem przesiadek. Należy dostosować rozkłady jazdy do rozkładu kolei. Jednakże częste zmiany rozkładów kolejowych uniemożliwiają dostosowywanie rozkładów jazdy autobusów. Częste zmiany rozkładów jazdy PKP sprawiają, że ludzie nie mogą nauczyć / przyzwyczaić do nowych godzin kursowania pociągów.

2. Czy powinno się wyodrębnić struktury dla każdego rodzaju mobilności (transportu) czy zasadnym jest wskazanie jednej struktury całościowej?

Należy pozostawić osobne zarządzanie dla każdego z rodzajów transportu.

Jedna instytucja zarządzająca wszystkimi sprawami dotyczącymi mobilności mogłaby sobie z tym nie poradzić. Mogłaby nie dać rady z zarządzaniem dużą liczbą różnorodnych tematycznie projektów.

Kwestia modernizacji przystanków (np.Kozy) – PKP stoi na stanowisku, że wszystkie takie projekty muszą przechodzić przez PKP PLK.

3. Jakie jest Państwa zdanie nt. integracji komunikacji publicznej?

Wadą braku integracji komunikacji publicznej jest brak współpracy pomiędzy powiatami Aglomeracji Beskidzkiej; powinno być porozumienie pomiędzy powiatami. Skutkiem braku porozumienia są rozbieżności w cenach biletów komunikacji publicznej – w powiecie cieszyńskim wyższe niż w powiecie bielskim.

4. Jakie podmioty powinny wchodzić w struktury zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej?

Taka instytucją mogłoby być Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka. Mogłaby zajmować się koordynacją zadań dotyczących mobilności. W skład struktury powinny wchodzić powiaty i Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny.

Należy jednak się zastanowić czy rzeczywiście jest to potrzebne. Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny zrzesza 11 gmin, dołączyły do niego gminy spoza powiatu i województwa. Jest to struktura, która dobrze działa.

W powiecie żywieckim jest 11 linii i obsługuje je 8 operatorów. W powiecie funkcjonuje porozumienie 8 gmin i powiatu. Propozycja porozumienia została też złożona staroście cieszyńskiemu.

5. Jakie kompetencje powinny mieć te struktury i jak powinny być finansowane?

Nie wiem.

6. Czy widzą Państwo konieczność stworzenia alternatywnego planu dla wdrożenia struktur zarządzania? Jeżeli tak – jak powinien wyglądać ten plan, co należy w nim ująć?

Rolą starostów jest koordynacja połączeń między powiatowych i ewentualne uzgodnienia z Urzędem Marszałkowskim. Starostwa powinny scalać projekty i zapewniać ich koordynację.

7. Czy widzą Państwo zasadność angażowania ekspertów zewnętrznych do realizacji działań związanych z tworzeniem struktur zarządzania mobilnością? Jeżeli tak - w jaki sposób powinni być angażowani eksperci – do jakich działań?

Tak, należy zatrudniać ekspertów zewnętrznych do analiz bieżących potrzeb - wskazywania najbardziej odpowiedniego rodzaju transportu, analiz rozkładów jazdy i potrzeb utrzymywania określonych połączeń. Eksperti mogliby być zatrudniani do badań ruchu, kontroli terminowości połączeń. Osoba z zewnątrz widzi problemy i ograniczenia lepiej niż mieszkańcy/ pracownicy urzędów.

Powinny to być osoby, które potrafią wskazać rozwiązania dobrze funkcjonujące gdzie indziej.

8. Jak zapewnić zintegrowane usługi online na terenie obszaru Subregionu Południowego?

Starostwo w Żywcu testuje od stycznia 2022 połączenia z Dworca PKP do Zwardonia i Ujsoł, a także do Korbielowa.

Jest możliwość synchronizacji rozkładów z Kolejami Śląskimi.

Wspólna platforma transportowa dla całej aglomeracji – autobusy, kolej, przewozy okazjonalne jest dobrym pomysłem. Starostwo żywieckie przygotowało taką platformę.

O zmianach rozkładów należy wcześniej informować. Należy zmieniać rozkład połączeń autobusowych w zależności od zmian rozkładu jazdy pociągów.

9. Jakie są główne szlaki komunikacyjne w Aglomeracji dla transportu towarów?

- Szlak w stronę Zwardonia i Słowacji - cały ruch towarów przechodzi przez Węgierską Górkę i Milówkę (w tym dużo przewozów nienormatywnych, np. elementy wiatraków). Czekamy na ukończenie obwodnicy Węgierskiej Górki.
- Trasa z Bielska-Białej do Krakowa – w planach jest Beskidzka Droga Integracyjna
- Trasa Żywiec-Sucha Beskidzka

10. Czy W Aglomeracji Beskidzkiej występuje chaos w ruchu pojazdów dostawczych?

- Gros przewozów to artykuły spożywcze.
- Żywiec - przewozy drewna ze Słowacji (wywóz surowca drzewnego z lasów nie jest problemem).

Problemy sieci drogowej:

- Połączyć drogi 945 z S1 – wejście w okolicach Katowickiej Strefy Ekonomicznej
- Obwodnica Żywca (droga 945) – zmodernizować odcinek dojazdowy do szpitala
- Planowane są trzy ronda w Grodźcu – w okolicy Jasienicy, przy urzędzie i zjazd do Grodźca z S1.

Dodatkowa informacja przekazana mailem dnia: 20.10.2022:

W uzupełnieniu zgłoszonych uwag przez Powiat Żywiecki podczas wczorajszego (tj. 19.10.2022 r.) spotkania chcemy dodać kilka słów o zgłoszonym projekcie dotyczącym Budowy obwodnicy Żywca. Inwestycja ta jest niezbędna do realizacji w bieżącej perspektywie, aby rozwiązać problemy komunikacyjne Miasta Żywiec oraz poprawić komfort podróżowania przez Powiat Żywiecki.

Przedmiotowa inwestycja stworzy korytarz transportowy łączący drogę krajową S1 z drogą wojewódzką DW 945, uzupełniając istniejącą sieć TEN-T. Co w znaczący sposób ułatwi wszelkiego rodzaju komunikację na pograniczu PL-SK, przy jednoczesnym usprawnieniu dojazdu do nowo wybudowanego Szpitala w Żywcu. Skróceniu ulegnie również czas przejazdu służb ratowniczych co pozwoli na szybsze dotarcie m.in. ratowników medycznych do poszkodowanych i potrzebujących pomocy. Powstaną lepsze i bezpieczniejsze powiązania komunikacyjne między Szpitalem w Żywcu, a obsługiwany gminami. Realizacja inwestycji przyczyni się również do zlikwidowania barier komunikacyjnych w Mieście Żywiec, wpływając pozytywnie na zdrowotność mieszkańców Aglomeracji. Ponadto przyczyni się do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej Żywiecczyny, a to z kolei pozytywnie odbije się na kondycji ekonomicznej regionu i rozwoju przedsiębiorczości. Podsumowując

realizacja przedmiotowej Inwestycji wpłynie pozytywnie na mieszkańców, przedsiębiorców jak również zakłady produkcyjne.

Jednocześnie informujemy, że przedmiotowa inwestycja wpisuje się w Plan Zagospodarowania Województwa Śląskiego 2020+, Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”, Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego oraz Strategii Rozwoju Powiatu Żywieckiego 2030+. Ponadto ww. inwestycja została zgłoszona przez Powiat Żywiecki jako projekt kluczowy.

11. Czy i jak należy planować logistykę miejską?

W miastach na pewno należy wprowadzić ograniczenia godzin dostaw towarów. Jednakże duże sklepy same z siebie regulują czas dostaw tak, aby dostawy nie koordynowały z ruchem miejskim.

W Skoczowie jest nowa organizacja ruchu – zaopatrzenie w centrum może być realizowane tylko w godzinach 06.00-10.00 (sklepy pracują do g.17.00).

Problemem są kurierzy, którzy kursują cały dzień i zatrzymują się wszędzie.

12. Czy zdaniem Państwa jest potencjał rozwoju transportu intermodalnego na obszarze Aglomeracji? Czy widzą Państwo potencjalne centra transportu intermodalnego?

Tak, jest potencjał rozwoju transportu intermodalnego. Centra transportu intermodalnego to m.in.:

- Hale magazynowe przy S52 niedaleko MAKRO
- Hale w Czechowicach.

13. Czy należy ograniczyć transport towarowy (dostawy) w godzinach szczytu?

Omówiono przy pytaniu 11.

14. Jak pozyskują Państwo zewnętrzne źródła finansowania aglomeracyjnego transportu publicznego (FRPA, dopłaty do ulg ustawowych)?

- Zewnętrzne źródła finansowania: FRPA, dopłaty ustawowe do biletów – marszałek.
- MZK Żywiec korzysta z dopłat UE do projektów.
- Komunikacja Beskidzka – zakupiła gazowe autobusy ze środków UE

15. Jakie są obecne nakłady reprezentowanych przez Państwa gmin na organizację transportu przez samorządy na terenie Subregionu Południowego (w tym na przewozy szkolne)?

- Dopłaty do transportu publicznego w gm. Jasienica wynoszą ok. 1,3 mln zł
- Gmina Kozy – nie mam wiedzy
- Gmina Skoczów – 200 000 zł dopłat do transportu realizowanego przez powiat.

1.2. NOTATKI Z BADAŃ IDI

1.2.1. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Istebna 12.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 12 października 2022, g.10.00-11.20

Respondent: pan Józef Michałek, inspektor (planowanie inwestycji, strategie rozwoju, plany zagosp.) – UG Istebna

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Gm. Istebna obejmuje trzy wsie: Istebna, Jaworzynka i Koniaków. Transport zbiorowy w gminie realizowany jest przez powiat cieszyński. Gmina płaci 70.000 zł rocznie za organizację transportu. Transport publiczny realizowany jest po drogach wojewódzkich i powiatowych. Dotarcie do przysiółków nie jest możliwe ze względu na niewystarczające parametry techniczne dróg gminnych (teren górski).

Częstotliwość kursowania autobusów – co godzinę w dni powszednie i rzadziej w dni świąteczne – jest z punktu widzenia mieszkańców odpowiednia. Taki system transportu zbiorowego działa od wielu lat, jest dla mieszkańców czytelny i przejrzysty.

Problemem jest brak połączenia z powiatem żywieckim i dalej z Bielskiem-Białą (trasy Istebna-Skoczów-Bielsko-Biała oraz Istebna-Milówka-Żywiec- Bielsko-Biała). Są natomiast dobre połączenia z Cieszynem: Istebna-Wisła-Skoczów (lub przez Golezów) -Cieszyn.

Ze względu na korkowanie się połączenia do Bielska-Białej przez Wisłę (w okresach lato i zima), wybierane jest połączenie drogowe do tego miasta przez Zwardoń. Ukończenie obwodnicy Węgierskiej Górki powinno stymulować uruchomienie połączeń do Żywca.

Warto stworzyć centrum przesiadkowe w Zwardoniu ze względu na funkcjonującą linię kolejową Katowice – Zwardoń – granica państwa (Czechy). Umożliwiłoby to połączenie ze wschodnią częścią subregionu.

Końcowa stacja to Wisła Głębcze. Co godzinę realizowane są połączenia autobusowe z Wisły Centrum do Koniakowa przez Istebną. Brak jest połączeń ze stacjami kolejowymi w Milówce i w Zwardoniu. W strategii rozwoju transportu województwa Śląskiego pojawił się zapis o realizacji połączenia kolejowego Wisła-Zwardoń (było planowane przed II wojną światową).

Połączenia autobusowe są zsynchronizowane z kolejowymi, częstotliwość połączeń autobusowych jest odpowiednia. Problem z dostępnością transportu pojawia się w trakcie weekendów.

Trwa modernizacja linii kolejowej do Wisły Głębcze. Po modernizacji będzie należało odpowiednio skorelować połączenia autobusowe.

Linia Katowice- Bielsko-Biała-Zwardoń jest już zmodernizowana. Zwardoń jest stacją graniczną (dalsze połączenia na Słowację, do Czech, Węgier i Austrii). Funkcjonuje też linia kolejowa Cieszyn-Jabłonków (CZ). Zwardoń powinien stać się centrum przesiadkowym. Stworzyłyby to dodatkowe

możliwości rozwoju dla wsi Rajcza i Ujsoły, które zagrożone są wykluczeniem. Zwardoń jest centrum turystyki rowerowej.

Bilety – nie ma problemów z zakupem biletów on-line. Respondent nie ma informacji nt. automatów biletowych.

Ludzie przyzwyczajeni są do funkcjonującego od kilkudziesięciu lat systemu transportu zbiorowego i uważają go za dobry – linia Koniaków-Istebna-Wiśla i dalej do Cieszyna.

Jest problem z centrami przesiadkowymi. Gmina Istebna będzie przygotowywać place manewrowe dla transportu zbiorowego. Czesi są zainteresowani uruchomieniem połączenia Ostrawa-Istebna, ale wymaga to przygotowania odpowiedniej infrastruktury.

Należy poprawić dostępność drogową do przysiółków, szczególnie w dolinie Olzy. Gmina modernizuje obecnie drogę 'Zaolzie' w celu umożliwienia realizacji ruchu dwukierunkowego i dostosowania jej do potrzeb komunikacji publicznej. W tej części gminy są wyciągi narciarskie i jest duży ruch turystyczny.

Należy wydłużyć autobusowe połączenia tranzytowe w kierunku powiatu żywieckiego. W latach '90 były 3 połączenia dziennie na trasie Wiśla-Żywiec. Niestety, na razie powiaty działają osobno – nie ma połączenia Cieszyn-Żywiec.

System sprzedaży biletów – u kierowców, plus funkcjonują bilety miesięczne i pracownicze. Dobrze byłoby uruchomić aplikację elektroniczną umożliwiającą zakup biletów autobusowych.

Połączenie z centrum Aglomeracji (Bielskiem-Białą) jest utrudnione. Są pojedyncze połączenia z przesiadką w Wiśle. Przewoźnicy nie lubią połączeń przez Wisłę ze względu na korkowanie się dróg w okresach letnim i zimowym. Dlatego też w tych okresach transport (indywidualny) do Cieszyna realizowany jest przez Czechy.

Za dwa lata nie powinno być problemu z komunikacją do Żywca i Bielska-Białej przez Milówkę ze względu na ukończenie obwodnicy Węgierskiej Górki. Są takie obszary. Jest to spowodowane trudną dostępnością geograficzną. Nie można spełnić wymagań technicznych dla dróg, aby umożliwić na nich komunikację autobusową, głównie przez strome zjazdy/podjazdy. Przykładem jest tu centrum Jaworzynki ulokowane na grzbiecie górskim. Poniżej mamy dolinę Czadeczek, a dalej znowu grzbiet Zapasieki. Rozwiązaniem byłby tu wiadukt, ale ze względu na konieczną wysokość wiaduktu (przykład podobnej inwestycji na Słowacji) byłoby to bardzo drogie rozwiązanie.

Gmina jest w trakcie uzgodnień dotyczących dróg wojewódzkich. Ze względu na konieczne odstępnstwa spowodowane ukształtowaniem terenu, uzgodnienia trwają bardzo długo.

Jeżeli są jakieś wykluczające się kierunki, są one na bieżąco korygowane.

Jeżeli Aglomeracja Beskidzka ma być tworem stałym, racjonalniejszym rozwiązaniem byłoby zarządzanie transportem w Aglomeracji z poziomu Bielska-Białej. Za dwa lata powinno być łatwiejsze połączenie z Istebnej do Bielska-Białej przez powiat żywiecki.

Nie należy utrzymywać podziału tej części subregionu na powiat żywiecki i powiat cieszyński.

Finansowanie – z poziomu Aglomeracji, jako że Aglomeracja będzie odbiorcą dodatkowych środków. Do tego wkład gmin.

Komunikację miejską i powiatową należy traktować razem – ciągi komunikacyjne łączą się. Np. nie ma problemu z dojazdem do Cieszyna, ale podróżujący gubią się w mieście, gdyż nie znają systemu komunikacji miejskiej. Dlatego też przyjezdni na terenie miasta wybierają przemieszczanie się pieszo.

Wspólny bilet dostępny poprzez aplikację elektroniczną jest jak najbardziej celowy. Łatwiej byłoby, gdyby Aglomeracja zarządzała systemem sprzedaży biletów.

Centra przesiadkowe i P&R – tak. Stoimy przed tym problemem w gminie i myślimy o odpowiednich rozwiązaniach.

W gminie funkcjonuje przewóz taxi, ale przeważa jednak transport prywatny – ludzie umawiają się indywidualnie na przewóz. W gminie nie ma specjalnych przewozów szkolnych. Gmina wykupuje dopłaty do biletów miesięcznych dzieci.

Nakłady na transport:

- Gmina dopłaca do transportu organizowanego przez powiat 70.000 zł/rok,
- Gmina dopłaca do biletów miesięcznych uczniów (głównie dojazdy do szkół w Wiśle i w Skoczowie),
- Nie ma finansowania zewnętrznego transportu zbiorowego.

Inicjatywę w zarządzaniu transportem (publicznym, rowerowym, drogowym) powinna przejąć Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka jako jednostka powołana do tego celu. Nie powinny to być poszczególne powiaty, które powielają dotychczasowe rozwiązania.

Różne rodzaje transportu uzupełniają się (co szczególnie widać w centrach przesiadkowych). Dlatego też wszystkie rodzaje mobilności powinny być zarządzane jako jedna całościowa struktura.

W skład struktury zarządzania transportem – oprócz Stowarzyszenia – powinny wchodzić samorządy oraz być może przedstawiciele przewoźników.

Nie wiem, jak taka struktura powinna być zorganizowana pod kątem prawnym.

W proces zarządzania transportem powinni być zaangażowani eksperci. Jednak problemem może być tutaj brak znajomości obszaru (obszar górski). Eksperti powinni pokazać, jak to działa w podobnych obszarach, np. Wogezy. Powinni pomóc zaadoptować doświadczenia zagraniczne.

Aplikacja do wspólnego biletu powinna być jedna. Powinna podpowiadać połączenia transportem publicznym na terenie całej Aglomeracji Beskidzkiej.

Nie ma współpracy pomiędzy gminami w uzgadnianiu dokumentów planistycznych, gminy nie realizują tego obowiązku (ustawowego).

Dokumenty są uzgadniane jedynie w odniesieniu do dróg rowerowych.

Skomunikowanie realizowane jest drogami wojewódzkimi 941 i 943 i dalej siecią gminnych dróg dojazdowych (w większości ślepe). Komunikacja realizowana jest w osiach wsch-zach – Milówka-granica państwa i pn-pd z Wisły do drogi 943 i dalej do Jaworzynki (starym układem drogowym wsi Istebna).

Prowadzone są inwestycje w drogi rowerowe, np. w dolinie rz. Olza. Finansowane są m.in. z Funduszu Dróg Samorządowych oraz programu Interreg. Modernizowane drogi będą wyposażane w drogi rowerowe.

Sieć dróg rowerowych w gminie praktycznie nie istnieje (respondent użył terminu 'jest w powijakach'). Sieć dróg rowerowych jest bardziej rozbudowana na terenach nizinnych niż w górskich – takich jak teren gminy. Dotychczas ruch rowerowy odbywa się po drogach publicznych.

Wzdłuż dwóch tras należy wybudować drogi rowerowe: Wisła-Istebna oraz Istebna-Milówka i dalej do Ujsz.

Trasę rowerową w dolinie Olzy należy połączyć z trasami do Wisły i do Milówki.

Należy wyprowadzić ruch rowerowy z dróg wojewódzkich i przenieść na mniej uczęszczane drogi gminne. Inwestycje w drogi rowerowe są konieczne. Drogi wojewódzkie należy poszerzyć w tych miejscach, gdzie będą wydzielone drogi rowerowe.

Gmina ma plany odnośnie budowy dróg rowerowych, lecz czeka na działania dotyczące dróg wojewódzkich, aby inwestycje w drogi rowerowe były spójne z budową/ modernizacją dróg wojewódzkich.

Inwestycje rowerowe mają sens. Należy zrobić połączenie z pasem rowerowym trasy Czadeczka (przedłużenie drogi rowerowej 17) do przejścia granicznego ze Słowacją (od Milówki i Rajczy przez Koniaków i przeł. Rupienka do trójstyku).

Powinno się wymalować pasy ruchu dla rowerów.

Najważniejsze potrzeby:

- Budowa nowych tras rowerowych,
- Odpowiednie oznakowanie tras na drogach gminnych,
- Realizacja miejsc obsługi.

Transport publiczny powinien być wykorzystywany do obsługi ruchu turystycznego. Tak jest zorganizowany transport po stronie Słowackiej, gdzie samochodem własnym dojeżdża się do Oszczadnicy, a dalej turystów do wyciągów rozwozi transport publiczny.

Po polskiej stronie problemem jest przełęcz Kubalonka, blokowana często przez prywatne samochody osobowe.

Atrakcjami turystycznymi w gminie są wyciągi narciarskie. One głównie generują ruch turystyczny (szczyty przedpołudniowy i popołudniowy). Na razie nie ma żadnej propozycji obsługi tego ruchu przez transport publiczny.

Przy wyciągach narciarskich zlokalizowane są parkingi. Mógłby z nich korzystać publiczny transport zbiorowy. Brak jest jednak odpowiedniego systemu komunikacji publicznej. Brak jest także parkingów, na których można byłoby zostawić samochody w gminach Milówka i Wisła. W Lalikach jest centrum przesiadkowe, z którego zapewniony jest transport do Aquaparku i wyciągów.

Podobne problemy odnotowuje się w Wiśle. Miejsca przesiadkowe powinno się ulokować na przedmieściach Wisły lub nawet Ustronia. Mogłoby być też centrum przesiadkowe przy dworcu

kolejowym w Wiśle, na którym można byłoby się przesiąść z pociągu do autobusów dowożących turystów do wyciągów.

Należy też stworzyć centrum przesiadkowe przy dworcu w Zwardoniu.

Raczej należy modernizować drogi istniejące. Potrzebna byłaby też obwodnica Wisły.

Niewykorzystane są możliwości transportu kolejowego.

Z punktu widzenia Istebnej – należy udrożnić połączenia ze Słowacją i Czechami, np. połączenie do Cieszyna przez Jabłonków i Bukowiec oraz wykonać bezpośrednie połączenie do gm. Rajcza (bez objazdu przez Laliki) – po śladzie drogi leśnej.

Gmina porządkuje ruch rowerowy w dolinie Czadeczki oraz dolinie Olzy.

Problemem jest bariera mentalna – przyzwyczailiśmy się, że wszędzie można dojechać samochodem. Należy jednak przyjąć, że jeżeli będą odpowiednie połączenia, infrastruktura, np. sieć tras rowerowych czy centra przesiadkowe – wówczas zmieni się podejście mieszkańców do tego problemu.

Działania edukacyjne na temat korzystania z rowerów prowadzone są w szkołach – pogadanki z policją oraz przy okazji egzaminów na karty rowerowe. Promocję rowerów wśród ludzi młodych realizuje się dzięki wybudowanemu „pump track’owi”. Warto takie kampanie prowadzić.

W gminie realizowane są rodzinne rajdy rowerowe, promowany jest dojazd rowerem na wydarzenia organizowane przez gminę.

Aby takie akcje mogły być szerzej realizowane, musi być wcześniej przygotowana odpowiednia infrastruktura.

Sytuacja pod tym względem jest bardzo trudna – zabudowa jest w górach, drogi muszą być realizowane w poprzek gór.

Mamy dużo terenów zielonych. Nowe są niekoniecznie potrzebne. Gmina realizuje nowe nasadzenia wzdłuż dróg. Korzysta też z polityki realizowanej przez Lasy Państwowe dotyczącej rozwoju turystyki.

Są takie obszary. Jest to spowodowane trudną dostępnością geograficzną. Nie można spełnić wymagań technicznych dla dróg, aby umożliwić na nich komunikację autobusową, głównie przez strome zjazdy/podjazdy. Przykładem jest tu centrum Jaworzynki ulokowane na grzbiecie górskim. Poniżej mamy dolinę Czadeczki, a dalej znowu grzbiet Zapasieki. Rozwiązaniem byłby tu wiadukt, ale ze względu na konieczną wysokość wiaduktu (przykład podobnej inwestycji na Słowacji) byłoby to bardzo drogie rozwiązanie.

Gmina jest w trakcie uzgodnień dotyczących dróg wojewódzkich. Ze względu na konieczne odstępstwa spowodowane ukształtowaniem terenu, uzgodnienia trwają bardzo długo.

Usprawnienie transportu towarów

Duże sklepy uzgadniają tak godziny dostaw, aby nie były one realizowane w godzinach szczytów. Nie ma potrzeby 'odgórnego' ograniczania godzin transportu towarów.

Ruch towarowy generują:

- Po stronie przywozu – przywóz towarów masowych i zaopatrzenie sklepów
- Po stronie wywozu – surowiec drzewny.

1.2.2. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Węgierka Górka 13.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 13 października 2022

Respondent: pan Wiesław Bednarz, kierownik Referatu Rozwoju Gospodarczego i Funduszy Zewnętrznych – UG Węgierska Górka

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Transport na terenie gminy realizowany jest przez przewoźników prywatnych: Thermo-car i Krisbus. Od 2 lat dopłaty do przewozów pochodzą z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Bez tych dopłat transport zbiorowy w gminie nie mógłby funkcjonować.

Główne szlaki:

- Węgierska Górka-Cisiec-Milówka
- Węgierska Górka-Żabnica
- Węgierska-Górka-Cięcina.

Obecnie w gminie nie ma miejsc, do których nie docierałaby komunikacja autobusowa.

Dzięki przechodzącej przez gminę trasie przelotowej jest zapewniona możliwość dojazdu transportem zbiorowym do sąsiednich gmin i najbliższych większych miast.

Można też korzystać z linii kolejowej na trasie Żywiec-Cięcina-Milówka. Obecnie kursują na tej linii 2 składy pociągów, kiedyś były 4. Obecnie – nawet te dwa składy często kursują puste.

Linia kolejowa przebiega przez gminę. Funkcjonują: dworzec Węgierska Górka i przystanek w Cięcinie. Oprócz tego mamy 2 centra przesiadkowe i 6 mniejszych centrów przesiadkowych. Rozkład kursów autobusów został skorelowany z rozkładem kolejowym (uwzględniony został także w nim czas na dojście z/do centrum przesiadkowego).

Rozmowy nt. modernizacji linii kolejowej trwają wiele lat, a ich efektów nie widać. Została pozostawiona rezerwa terenu na rozbudowę linii kolejowej. Obecnie jest jeden tor z mijanką na dworcu w Węgierskiej Górcie.

Modernizacji wymaga zabytkowy budynek dworca w Węgierskiej Górcie. Gmina chciała wykupić budynek od kolei, niestety bez powodzenia.

Jak działa system biletowy – nie wiem. Pracują jednak w Węgierskiej Górcie osoby z Bielska-Białej i na g.07.30 udaje się im zdążyć do pracy. Pomimo że jest to tylko 30 km, czasowo - ze względu na liczbę przystanków pośrednich – podróż koleją trwa dłużej niż samochodem prywatnym.

Gmina w każdym wniosku o dofinansowanie z Funduszu Autobusowego wprowadza mniejsze lub większe modernizacje/ zmiany tras komunikacji zbiorowej.

Była też propozycja, aby powiat przejął transport na przelotówkach, lecz powiat nie zgodził się na nią tłumacząc się brakiem środków (obecnie poziom dopłat gminy do transportu publicznego wynosi 30.000 zł/rok).

W najbliższym czasie o jeden przystanek zostanie wydłużone połączenie Węgierska Górka-Cięcina Górna.

Automaty biletowe nie są stosowane, bilety kupuje się u kierowców, plus funkcjonują bilety miesięczne kupowane w Żywcu (w Żywcu przewoźnicy mają swoje siedziby).

Czas jazdy autobusem z Węgierskiej Górki do Bielska Białej wynosi 40-60 minut – w zależności od czasu przesiadki w Żywcu. Czas jazdy koleją to ok. 30 minut.

Najbardziej problematyczna jest komunikacja ponadgminna (powiatowa). Gminy jakoś sobie radzą z organizacją komunikacji zbiorowej na ich terenie. Czasami muszą wydłużać kursy.

Trudno powiedzieć, czy są obszary, gdzie warto rozwijać transport na życzenie. Postój taxi był w Węgierskiej Górcie, ale zmniejszył się popyt na taki przewóz, gdyż mieszkańcy korzystają z samochodów prywatnych.

Mamy przewozy szkolne, ale tylko do niektórych szkół (tam, gdzie inny rodzaj transportu zbiorowego nie dociera). Są dwa takie przypadki: dowóz do szkoły i przedszkola w Żabicy oraz szkoły i przedszkola w Ciężynie.

Co roku ogłaszamy przetargi na wybór operatora przewozu dzieci w danym roku szkolnym.

Obecnie struktury transportu podzielone są wg jego rodzajów. Sądzę, że przez najbliższe lata nic się nie zmieni w tym zakresie. Kolejami zarządzają Katowice, infrastrukturą rowerową gminy.

Należy porozumieć się w sprawie łączenia tras.

Eksperci powinni wskazywać dobre praktyki stosowane w innych organizacjach.

Czy należy wprowadzić wspólny bilet? – nie wiem.

Jeżeli wspólny bilet – to raczej nie elektroniczny, a w formie aplikacji na telefon.

Wspólne tworzenie rozkładów – każda z gmin obecnie robi to dla siebie. Nie ma sensu wprowadzać rozkładów elektronicznych, skoro autobusy nie kursują punktualnie – spóźniają się. Najpierw należy poprawić punktualność kursowania. W Ciężynie Górnej i Żabnicy Górnej należy zorganizować transport publiczny. Do przysiółków w górach jest dostęp jedynie transportem własnym.

Integracja i zarządzanie transportem

System zarządzania transportem publicznym funkcjonuje indywidualnie. Zbiorczego systemu zarządzania nie ma.

Czy jedna organizacja powinna organizować transport publiczny? – nie ma to znaczenia. I tak każdy – gmina lub powiat – odpowiada za przewóz na swojej trasie. Dogadywać należy jednak ‘styki’ poszczególnych linii.

Wspólny bilet – tak. Ale zależy to od trwałości połączeń. Obecnie, gdy umowy na świadczenie usług transportowych zawiera się na okres jednego roku, przewoźnikom nie opłaca się inwestować w infrastrukturę wspólnego biletu. Należy wypracować gwarancje obsługi linii przez przewoźnika w czasie dłuższym niż rok.

Mamy 6 miejsc przesiadkowych – 2 duże i 4 mniejsze. Planujemy organizację jeszcze jednego lub dwóch. Funkcjonują Parkingi P&R. Wyposażone są one w wiaty dla rowerów. Jeżeli okaże się to opłacalne parkingi te zostaną wyposażone także w stanowiska ładowania samochodów elektrycznych.

Nakłady na transport w 2022 roku:

- Praca przewozowa – 85.500 wozo-km/rok,
- Deficyt 300.000 zł,
- Dofinansowanie 256.000 zł,
- Gmina dopłaca 50 gr do jednego wozo-km.

Sieć dróg rowerowych nie pokrywa całego obszaru gminy.

Funkcjonuje droga rowerowa 17 od Radziechowych (k.Żywca) przez Węgierską górkę do Milówki. Teraz buduje się trasy w kierunku Żabnicy oraz w kierunku Cięciny.

Istnieją także bardziej wymagające trasy MTB.

Trasy rowerowe na terenie gminy są połączone z trasami na terenie innych gmin – Milówka i Radziechowy.

Szczególnie niebezpieczne miejsca to te, gdzie korzysta się z niewydzielonych dla rowerów pasów ruchu, np. wejście na most nad Żabniczką. Niebezpieczne są też styki miejscowości i gmin, gdzie droga powiatowa rozdziela drogi rowerowe po obu jej stronach.

Samo tworzenie infrastruktury rowerowej jest zachęcające do korzystania z rowerów, szczególnie latem w pogodne dni.

Zimą drogi rowerowe wykorzystywane są także w celach rekreacyjnych. Na oświetlonych odcinkach urządzone są ‘podręczne’ trasy biegowe.

Węgierska Górka ma mapę ścieżek w formie cyfrowej. Gminy powinny porozumieć się w sprawie tworzenia map u siebie, a dopiero potem powinno się je scalić. Kto ma to zrobić? – nie wiem.

Planowane są spotkania wójtów w sprawie wyznaczenia tras nowych ścieżek rowerowych.

Trasy rowerowe do Żabnicy oraz do Cięciny prowadzą drogą powiatową, na której jest duży ruch samochodowy. Brak jest drogi rowerowej od szkoły do Żabnicy.

Koszt budowy ścieżek rowerowych jest bardzo wysoki. Ostatnio była realizowana ścieżka rowerowa w Cięciny o szer. 3,0-3,5 m. Koszt budowy 1km ścieżki wyniósł 1 mln zł.

planujemy budowę nowych dróg rowerowych: wzdłuż trasy rowerowej 17 oraz drogi do Milówki i Radziechowych.

Trudno powiedzieć jakie mogą być potencjalne korzyści a jakie bariery ze współpracy międzygminnej w sprawie polityki parkingowej. W Żywcu wprowadzono ostatnio strefy płatnego parkowania – zobaczymy jak będzie to funkcjonować. W Węgierskiej Górcie nie planuje się na razie wprowadzenia stref płatnego parkowania.

Mamy nową organizację ruchu. Są w niej strefy ograniczonego ruchu.

Budowane jest obejście Węgierskiej Górki. Po jego ukończeniu droga przez Węgierską Górkę stanie się drogą lokalną.

Czarnych punktów w gminie nie ma.

Problemem jest natomiast duże natężenie ruchu. W Węgierskiej Górcie i w Żabnicy planowana jest budowa dwóch pół-rond. Nie wiadomo jednak, kiedy ruszą te inwestycje.

Potrzebne jest wydzielenie pasów ruchu rowerowego. Nie zawsze jest to możliwe przy samych drogach, w niektórych miejscach należy drogi rowerowe odsunąć od samochodowych.

Ze względu na szczupłość budżetu nie mamy dużych możliwości stworzenia kursów dedykowanych obsłudze ruchu turystycznego. Jednakże dostosowujemy godziny kursów autobusów do potrzeb ruchu turystycznego – szczyty weekendowe (w dni powszednie szczyty mamy w godz. 07.00-08.00 i 16.00-18.00).

W soboty i niedziele notuje się duży ruch samochodów osobowych przy atrakcjach turystycznych. Ok. 1500 turystów dojeżdża nimi do Żabnicy, skąd są m.in. podejścia na Halę Boraczą.

Należy stworzyć jeden duży punkt przesiadkowy skąd co godzinę busy dowoziłyby turystów do wyjść na szlaki turystyczne.

Atrakcyjna turystycznie jest cała gmina, w szczególności Hala Boracza. Funkcjonuje linia Węgierska Górka-Żabnica umożliwiająca dojazd do Żabnicy. Pomimo to obserwuje się na tej trasie duży ruch samochodów osobowych.

W Górnej Żabnicy powinno powstać centrum przesiadkowe lub przynajmniej parkingi. Niestety okoliczny teren należy do lasów państwowych co utrudnia decyzję w tej sprawie.

Zamierzamy budować parkingi w Węgierskiej Górcie, Ciscu i Ciężynie. Miejsca na te inwestycje są. Mieszkańcy nieodpłatnie użyczają teren, np. w Ciscu zawarto 200-230 umów dotyczących użyczenia terenu.

Kampanie edukacyjne może i warto realizować, ale najpierw należy stworzyć odpowiednią infrastrukturę rowerową. Trzeba mieć fizyczną możliwość przejechania drogą rowerową dłuższego odcinka bez przeszkód i przerw w podróży.

Mamy plan zagospodarowania przestrzennego Węgierskiej Górki - nowy i aktualny. Niestety stosunek terenów pod zabudowę w gminie do terenów zielonych osiągnął wartość graniczną. Ogranicza to dalsze możliwości rozbudowy – nie ma wolnych terenów pod inwestycje. Dodatkowo rezerwat przyrody i park krajobrazowy ograniczają możliwości zabudowy. Poza centrum miejscowości są dostępne pewne tereny inwestycyjne, choć są problemy z zajmowaniem terenów zielonych.

W gminie nie ma takich miejsc pod nowe inwestycje. Tereny przeznaczone pod planowane inwestycje są już skomunikowane.

Problematyczne są styki gmin. Problemy występują także na styku z terenami lasów państwowych, wód polskich, czy kolei (przejścia przez tory). Np. uzgodnienia przebiegu drogi w obszarze stanowiącym otulinę linii kolejowej trwają już ponad ½ roku.

Obszary styków są niedopracowane, np. droga w stronę Boraczej: droga powiatowa – droga gminna – droga lasów państwowych.

Usprawnienie transportu towarów

Obecnie ruch towarowy jest duży.

Współpraca z dużymi firmami na terenie gminy dobrze się układała. W Ciężynie, gdy istniał zakład Żywiec Zdrój – dokładali do budowy chodników. Po przeniesieniu się zakładu pomoc ustała.

Nie ma potrzeby ograniczania ruchu towarowego w gminie.

1.2.3. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta w Wiśle 18.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 18 października 2022

Respondent: pan Burmistrz Tomasz Bujok – UM Wisła

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Transport zbiorowy na terenie gminy podporządkowany jest przede wszystkim transportowi uczniów, a mniej obsłudze ruchu turystycznego. Mieszkańcy w 70% korzystają z usług transportu zbiorowego.

Sieć transportowa jest wystarczająco rozbudowana, nie ma 'białych plam' – obszarów, do których nie dociera transport zbiorowy. Ale częstotliwość kursów nie jest wystarczająca.

Specyfika obszaru – 7 odnóg/ dolin i rozproszona zabudowa sprawiają, że nie do wszystkich miejsc uzasadnione jest doprowadzenie transportu zbiorowego.

Transport dzieci jest zapewniony. Brakuje jednak odpowiedniego transportu publicznego w weekendy oraz w lipcu i w sierpniu w celu obsługi wzmożonego ruchu turystycznego.

Jeżeli chodzi o powiat cieszyński – mamy połączenia do Cieszyna bezpośrednio lub z przesiadką. Do Bielska-Białej i Katowic są tylko połączenia z przesiadką, co wydłuża czas przejazdu.

Częstotliwość kursów jest wystarczająca do obsługi dzieci dojeżdżających do szkół, ale niewystarczająca w weekendy do obsługi mieszkańców i turystów.

Kolej kilka lat temu była na poziomie dramatycznym. Dzisiaj realizowany jest dwuletni kontrakt przebudowy linii kolejowej do Wisły. Od 2018 r. notujemy 100% wzrost liczby podróżnych z roku na rok.

Jeden węzeł przesiadkowy jest w Wiśle Centrum. Miasto wykupuje tereny od PKP. Za dwa-trzy lata, pod warunkiem dostępności środków, ma szansę powstać kolejny węzeł przesiadkowy w Wiśle Centrum skąd komunikacja autobusowa obsługiwałaby okoliczne doliny.

Nie jestem w stanie ocenić teraz połączenia kolejowego, gdyż linia kolejowa jest w remoncie i funkcjonuje jedynie komunikacja zastępcza. Bo przebudowie linii poprawi się obsługa transportowa mieszkańców i turystów.

Kluczowym jednak jest połączenie Skoczów – Bielsko-Biała, którego wciąż brakuje. Obecna linia kolejowa jest zdewastowana. Przygotowywana jest koncepcja odbudowy tej linii.

Po modernizacji linii do Wisły zostanie przywrócone połączenie wykorzystywane przez młodzież korzystającą ze szkół średnich w Cieszynie. W XI/XII.2022 modernizacja powinna być zakończona. Przy okazji tej modernizacji m. Wisła wyremontowało główny dworzec w Wiśle. PKP remontuje przystanek Wisła Głębcze. Remont będzie zakończony w przyszłym roku.

Komunikacja autobusowa na terenie powiatu cieszyńskiego obsługiwana jest przez prywatną firmę i koordynowana przez Starostę. Komunikacja powiatowa jest odpowiednia do potrzeb.

Brak jest jednak połączenia Szczyrk-Wisła, niewygodne jest także połączenie z Brenną (przesiadka w Skoczowie).

Nie potrafię wypowiedzieć się szerzej na temat systemu biletowego. Bilety kupowane są u kierowców.

Skomunikowanie Wisły z Bielskiem-Białą nie jest wystarczające – są tylko połączenia autobusowe przez Skoczów (bezpośrednie i z przesiadką). Stąd tak ważna jest modernizacja linii kolejowej.

Powinna być jedna organizacja odpowiedzialna za transport na terenie Aglomeracji. Zawsze jeden system będzie korzystniejszy dla podróżnych. Ale ukształtowanie terenu sprawia, że trudno unieść koszty przez gminy bardziej oddalone od centrum Subregionu.

Parkingi P&R powinny być realizowane, choć nie jestem teraz w stanie wskazać, w których gminach.

Jako społeczeństwo nie jesteśmy teraz gotowi budować węzły przesiadkowe poza centrami miast. Węzły przesiadkowe powinny powstawać w centrach miast tak, jak np. w centrum Wisły. Lecz w każdej miejscowości może to wyglądać inaczej – chociażby ze względu na dostępność terenu.

W przyszłym roku będziemy próbowali rozwijać transport na życzenie. W niektórych dolinach nie ma tylu mieszkańców, aby realizować regularne kursy, więc komunikacja na życzenie (na kartę mieszkańca) byłaby tu odpowiednia. Pilotaż byłby realizowany w pierwszej połowie przyszłego roku. Inne potrzeby są jednak w trakcie zwykłych miesięcy roku, a inne w trakcie sezonu turystycznego.

Przewozy szkolne realizowane są w formie przewozów otwartych. Komunikacja dostosowana jest do potrzeb dzieci i młodzieży dojeżdżającej do szkół. Na dwóch odcinkach przewozy organizuje gmina, w reszcie przypadków są to linie obsługiwane przez powiat (z Istebnej przez Wisłę do Cieszyna).

Nie korzystamy ze środków zewnętrznych. W gminie wydatkowane jest ok. 150.000 zł na komunikację gminną.

Skupiamy się na swojej gminie. W Bielsku-Białej będzie się zapewne miało inny pogląd nt. sposobu zarządzania transportem.

Ujednolicony system daje nam możliwości łatwiejszego poruszania się. Do biletu elektronicznego nikogo nie trzeba przekonywać. Ta świadomość już jest.

Powiat bielski zrobił duży krok naprzód tworząc Komunikację Beskidzką.

Nie widzę barier do współpracy, natomiast jest wiele korzyści ze współpracy z innymi gminami.

Barierą może natomiast być mentalność mieszkańców i zwracanie uwagi na to, że w jednej gminie coś powstało, a w drugiej jeszcze nie. Jest to taka forma ściągania się.

Problemem jest odmienność naszej interpretacji zapisów dokumentów planistycznych od interpretacji wydziałów architektury.

W ogóle nie porównujemy dokumentów strategicznych z dokumentami gmin ościennych. Każda gmina skupia się na swoich zapisach.

Styków ścieżek rowerowych, gdzie mogłyby być problemy mamy niewiele.

Dzisiaj przy kolejnych zmianach PZP koordynacja przebiegu ścieżek rowerowych z innymi gminami wydaje się jednak potrzebna.

Specyficzne warunki górskie (spadki, szerokości tras) ograniczały rozwój sieci dróg rowerowych.

Funkcjonuje Wiślana trasa rowerowa – ze Skoczowa i Brennej do centrum Wisły. Należy wykonać jeszcze połączenie z Bielska-Białej do tzw. 'Żelaznego szlaku' oraz połączenie z gm. Istebna.

Należy poprawić nachylenia (spadki) tras oraz ich szerokość.

Opracowane parę lat temu przez Urząd Marszałkowski warunki techniczne dla ścieżek zabijają inwestycje w terenie górskim – zbyt ostre wymagania zmuszają do odstępstw lub rezygnacji z budowy. Opracowywane są nowe wytyczne, które będą stosowane w obecnej perspektywie finansowej UE.

Należy dalej rozbudowywać drogi rowerowe do Bielska-Białej i Cieszyna (umożliwiające jazdę rowerem elektrycznym). Należy wybudować drogi do Brennej, Istebnej i Szczyrku.

Należy określić kolorami standardy trudności dróg rowerowych.

Generalnie – dużo braków w drogach rowerowych jest w Wiśle, Istebnej, Szczyrku i Brennej – rowerzyści muszą poruszać się drogami wojewódzkimi, które są mocno obciążone ruchem samochodowym szczególnie w miesiącach turystycznych, a przez to są niebezpieczne dla rowerzystów.

Cała Wisła jest niebezpieczna dla rowerzystów ze względu na duży ruch samochodowy.

Połączenie Istebna-Wisła – nie ma ścieżki rowerowej. Należy wybudować wzdłuż ciągu kolejowego drogę, która jednocześnie zapewniłaby dojazd do nieruchomości.

Brak jest ścieżek rowerowych na trasach: Wisła Malinka – Nowa Osada i Wisła Czarne – Nowa Osada.

Ścieżki rowerowe – nie ma połączonych map tras rowerowych. Jest to wyzwanie dla Aglomeracji. Lecz będzie to możliwe do zrealizowania dopiero gdy zostaną wykonane połączenia tras rowerowych pomiędzy gminami. Na razie takich połączeń w większości nie ma.

Parkingów generalnie nie brakuje, choć oddalone są od centrum. Turyści chcieliby mieć bezpłatne parkingi i to w centrum miasta.

Należy rozbudować/ zmodernizować drogę wojewódzka do Wisły. Gdy skończy się remont linii kolejowej i ruszą pociągi będzie problem z przejazdami kolejowymi, które będą wstrzymywać ruch.

Konieczna jest przebudowa drogi na odcinku Ustroń Polana do ul. Gahura, dzięki której zmniejszyłaby się liczba przejazdów kolejowych przez drogę.

Potrzebna jest rozbudowa dwupasmówki od Manhatanu do Polany.

Oczywiści strefy ograniczonego ruchu można wprowadzić na małych osiedlach.

Nie można jednak ograniczać ruchu na drodze wojewódzkiej lub powiatowej.

Nie ma czarnych punktów na drogach w gminie Wisła.

Są odcinki dróg wojewódzkich i powiatowych bez chodników, poboczy i oświetlenia – należy to uzupełnić.

Problemem dla bezpieczeństwa jest zachowanie się pieszych na przejściach – wchodzenie bezpośrednio przed nadjeżdżające pojazdy – brak myślenia pieszych kategoriami kierowcy samochodu, który natychmiast nie może się zatrzymać.

Nie prowadzimy takich działań edukacyjnych. Korzystanie z rowerów rozkręca się samo jako forma aktywnego spędzania czasu. Brak jest jednak wystarczającej infrastruktury co zniechęca ludzi do korzystania z roweru. Komunikacja publiczna ma oczywiście duży sens, ale najpierw trzeba ją zbudować – musi mieć wystarczającą częstotliwość i zapewniać komfort podróży. Bez zbudowania tak działającej komunikacji trudno jest namawiać ludzi do korzystania z niej. Jeżeli połączenie kolejowe do Wisły będzie funkcjonowało należycie, będzie ono samoczynnie zachęcać mieszkańców do korzystania.

Obecny system transportu zbiorowego jest niewystarczający do obsługi ruchu turystycznego. Stąd pomysł uruchomienia linii 'na żądanie'.

Brakuje połączenia do Wisły Czarnej. Należy uruchomić busy na linii Wisła Malinka-Wisła Czarne-Wisła. Tu jednak rodzi się konflikt z powiatem: jeżeli gmina uruchomi swoje kursy wówczas powiat zlikwiduje swoje.

Mamy kilka rentownych linii, ale od tych linii mamy odnogi do dolin, których obsługa jest kosztowna.

Atrakcje turystycznie to szlaki górskie: do Białej/Czarnej Wisetki, na Baranią Górę poza tym Zameczek Prezydenta, Zapora, Przeł. Salmopolska, dostęp do szlaków w Szczyrku, skocznia im.A.Małysza, wiadukt w Wiśle Łabajów, ściśle centrum Wisły i ul.Bukowa, dolina Jawornika.

Każda dolina ma coś ciekawego, np. dolina Gościejowa.

Do obsługi ruchu turystycznego brakuje autobusów, które obsługiwałyby doliny. Takie kursy są nierentowne z punktu widzenia powiatu. Dlatego, aby tu dojechać ludzie korzystają z samochodów prywatnych albo Taxi.

Rower miejski nie jest dobrym rozwiązaniem ze względu na różnice wzniesień. Rower elektryczny byłby tu lepszą alternatywą. Gmina myśli o wprowadzeniu rowerów elektrycznych przy okazji budowy węzła przesiadkowego w centrum Wisły.

Być może sensownym byłoby stworzenie węzła przesiadkowego na Polanie i zapewnienie transportu busikami (lub rowerami elektrycznymi) do centrum Wisły.

Przy obecnym układzie komunikacyjnym nie widzę takich możliwości.

Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług

Problemem jest brak możliwości zamieszczenia szczegółowych zapisów w PZP, które wynikają z intencji autorów tworzących PZP. Obowiązujące w Polsce przepisy w szeregu przypadków odbiegają od realiów budownictwa realizowanego w terenie górskim. To urzędnicy samorządu lokalnego powinni interpretować plany zgodnie z ich wiedzą. Nie powinni tego robić natomiast osoby oddalone od naszego terenu i tym samym nie mające wystarczającej wiedzy na jego temat.

Funkcje terenu pozwalają na zrównoważony rozwój gminy.

Nie powinniśmy mieć z tym problemu. Dalsze zagęszczanie zabudowy nie skutkuje koniecznością wprowadzania dodatkowych linii transportu publicznego, ale podnosi jego rentowność ze względu na większą liczbę podróżujących.

Problemem może być układ dróg wojewódzkich, który w przypadku rozwoju nowych terenów staje się niewydolny. Trzeba myśleć o jego rozbudowie.

Usprawnienie obsługi towarów

Szczyt komunikacyjny przypada w sobotę i niedzielę. W tych dniach nie ma dostaw towarów. Nie ma więc potrzeby ograniczania terminu dowozów towarów. Poza tym dostawa towarów odbywa się drogami wojewódzkimi. Trudno jest więc wprowadzić tutaj jakieś ograniczenia.

1.2.4. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Brenna 18.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 18 października 2022

Respondent: pan Wójt Jerzy Pilch - UG Brenna

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Jako gmina funkcjonujemy w systemie transportu zbiorowego powiatu. Przewoźnik wyłoniony w procedurze przetargowej obsługuje naszą gminę. Na dzień dzisiejszy - po trudzie usprawniania komunikacji - nowy przewoźnik, który zastąpił poprzednio wybranego realizuje usługi transportowe poprawnie.

Przewoźnikiem jest WISPOL. Firma obsługuje też Wisłę, Ustroń, Goleszów, Skoczów, Cieszyn. Transport publiczny obsługuje drogi powiatowe. Brenną obsługuje też przewoźnik KUŹNIA Polska ze Skoczowa.

Liczba autobusów i tym samym częstotliwość kursów mogłaby być większa.

Dowóz dzieci i młodzieży jest realizowany odpowiednio do potrzeb. W gminie nie ma szkół ponadpodstawowych. Młodzież w tym wieku dojeżdża poza gminę transportem zbiorowym. Transport ten funkcjonuje dobrze.

Pracujemy nad uruchomieniem transportu wewnętrznego w gminie.

Są możliwości bezpośredniego dojazdu lub dojazdu z przesiadką. Kręgosłupem systemu jest linia Skoczów-Cieszyn. Korzystamy z węzła przesiadkowego w Skoczowie. Są stąd m.in. połączenia do Cieszyna i Bielska-Białej. Kursy są zsynchronizowane. Ze Skoczowa jest też możliwość dojazdu do Dębowca.

Połączenia z przesiadkami są uciążliwe, ale są i funkcjonują.

Na terenie gminy nie ma linii kolejowej.

Działamy razem ze Skoczowem, aby linia kolejowa 190 Bielsko-Biała – Cieszyn wróciła do dawnej świetności. Jest taka potrzeba.

Przez Skoczów mieszkańcy podróżują też koleją do Katowic i Wisły. Transport autobusowy i kolejowy jest zsynchronizowany. Fajnie byłoby, aby połączenie autobus-kolej funkcjonowało na jednym bilecie.

W okresie letnim wydłużyliśmy czas funkcjonowania linii autobusowych – doszły kursy wieczorne. Komunikacja się poprawiła. Nie mam żadnych sugestii na temat zmian.

Bilety kupuje się u kierowcy. Można też zaopatrzyć się w karnet miesięczny.

Funkcjonuje tylko jedna linia Skoczów - Bielsko-Biała. Z Cieszyna, tą trasą są także kursy do Krakowa. Nie umiem powiedzieć, czy częstotliwość jest wystarczająca.

Dobrze byłoby wzmocnić połączenie drogowe połączeniem kolejowym.

Transport na życzenie mógłby obsługiwać atrakcje turystyczne łącząc je z bazą noclegową. O takim przedsięwzięciu się rozmawia. Oprócz turystów skorzystaliby na tym mieszkańcy mieszkający blisko tych miejsc.

Sezon turystyczny się wydłuża i trwa już prawie cały rok.

W obszarze gminy przewozy szkolne dostosowane do potrzeb dzieci przedszkolnych i klas 0. Potrzeba jest, aby przewieźć te dzieci do przedszkoli/ szkół w których są wolne miejsca – nie zawsze najbliższe miejsca zamieszkania.

Nie mam informacji o braku połączeń autobusowych.

Jedno przedsiębiorstwo w ramach Aglomeracji? – trudno byłoby coś takiego utrzymać. Z punktu widzenia podróżnego ma mniejsze znaczenie czy za transport odpowiada jedna czy wiele firm.

Istotniejszą sprawą byłoby stworzenie systemu wspólnego biletu. Dobrze byłoby rozważyć zasięg takiego biletu także poza Aglomerację.

Nasza gmina już pomyślała o P&R. Wyznaczyliśmy nawet miejsce na parking nad Brennicą – dochodzi tu wiele szlaków turystycznych. Jednak jest ono we władaniu Lasów Państwowych więc rozmowy są trudne.

Główne centrum przesiadkowe powinno być w Bielsku. Poza tym centra takie należy ulokować w Ustroniu i w Skoczowie.

W ramach Beskidzkiej Piątki rozmawiamy o uruchomieniu busów/ ski-busów. Wisłę, Ustroń i Brenna należy połączyć wspólnym transportem. Parking w Ustroniu może obsługiwać także Wisłę i Brenną.

Nakłady finansowe: ramach transportu powiatowego – dwa lata temu była to kwota 4000 zł. W 2021 i 2022 starostwo powiatowe finansowało nasz transport z własnego budżetu, gdyż program naprawczy gminy wykluczał możliwość finansowania innego samorządu.

Na 2023 założyliśmy na transport 10.000 zł środków własnych plus 250.000 zł na transport dzieci niepełnosprawnych poza obszar gminy.

Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka jest w trakcie prac, aby to zarządzanie faktycznie zafunkcjonowało. Wymaga to zaangażowania i determinacji 40 samorządów.

Grupa robocza pracuje nad usprawnieniem procesu zarządzania.

Jakby się udało – fajnie byłoby, gdyby była jedna struktura. Łatwiej byłoby ogarnąć wszystkie problemy.

Podmioty – samorządy i ich komórki, przewoźnik obsługujący Aglomerację (lub ci, którzy obecnie działają w ramach powiatów), doradcy.

Potrzebni są eksperci zewnętrzni, np. od transportu rowerowego – którzy widzieliby potrzeby organizacji turystycznych (obecnie Krajowa/ wojewódzka Rada Przewoźników).

Poza tym – zespoły robocze w ramach Aglomeracji.

Wspólny bilet – tak, podkreślaliśmy, że należy ułatwić turystom poruszanie się po gminie.

Zintegrowany rozkład – tak. Plus organizacja wspólnych punktów postojowych.

Uczestniczymy w projekcie realizowanym przez Urząd Marszałkowski dotyczącym trasy rowerowej 604 Bielsko-Biała – Cieszyn.

Otrzymaliśmy dofinansowanie na trasę Brenna-Ustroń-Wisła.

Mamy zrealizowane ponad 3 km trasy wzdłuż rzeki Brennicy. Do zrealizowania pozostał odcinek 1,2 km. Po zrealizowaniu będziemy mieli ok. 4,5t km tras. Z naszych tras można zjechać na Wiślańską trasę rowerową lub trasę Green Way Kraków-Wiedeń.

Planujemy wydłużenie trasy Brenna-Górki.

Potrzeby budowy dróg: centrum gm.Brenna i obszar wsi Górki. Są to obszary najbardziej odwiedzane przez turystów.

Drogi rowerowe są połączone. Droga 604 łączy wszystkie gminy leżące na trasie.

Połączenie drogi ze Szczyrkem – obecnie jest realizowane opracowanie mapowe. Pracujemy nad połączeniem Wisła-Ustroń-Szczyrk.

Miejsca niebezpieczne to obszary, w których rowerzysta styka się z drogami gminnymi.

Trasy górskie są omapowane, ale wymagają większych umiejętności jazdy rowerem.

M.in. takim działaniem są rodzinne rajdy rowerowe organizowane przez Ośrodek Promocji Kultury i Sportu. Funkcjonują wypożyczalnie rowerów – prywatne i obsługiwana przez podmiot OPKiS.

Funkcjonuje 'pump-track'. Są tu organizowane zawody sportowe.

Przez trenerów prowadzimy edukację młodzieży.

Ścieżki rowerowe – w informacji turystycznej mamy mapy ścieżek w gminie. Powstał zespół (razem ze Szczyrkem i Ustroniem), którego celem jest zintegrowanie 100 km ścieżek rowerowych. Mapy ścieżek zostały przekazane Aglomeracji i jesteśmy gotowi do współpracy w tym temacie.

Problemem jest wjazd tysięcy samochodów prywatnych na teren gminy. Turyści starają się być samowystarczalni pod względem mobilności.

Jest potrzeba budowy parkingów w Górkach i Brennej.

Ze względów bezpieczeństwa powinny powstać miejsca obsługi rowerów (MOR).

Na terenie gminy jest 130 km dróg gminnych – należy poprawić na nich bezpieczeństwo. Potrzeba jest też budowy nowych dróg po trasie dróg leśnych.

Gmina nie dysponuje terenem, na którym można byłoby prowadzić nowe inwestycje drogowe.

Należy prowadzić wspólną politykę parkingową. Bardzo ważnym jest węzeł w Skoczowie. Potrzebny jest węzeł przesiadkowy na wjeździe do gm. Brenna, aby tam można było zostawić samochody prywatne.

Obszary wymagające poprawy:

- Wjazdy do przysiółków, np. Brenna Leśnica (7 km od szkieletu komunikacyjnego)
- Brenna Węgierski
- Górki Wielkie.

Połączenie przez Lipowiec do Ustronia – trzeba usprawnić dojazd, utwardzić pobocza.

Należy rozważyć nowe połączenie drogowe z Ustroniem, Wisłą i Szczyrkem.

Problemem są także krótkie (1-dniowe) pobyty. Brak jest w gminie miejsc noclegowych. Trzeba coś zrobić, aby zatrzymać turystę na drugi, trzeci dzień.

Atrakcje turystycznie koncentrują się wokół ścieżek turystycznych.

Są to także:

- Muzeum Zofii Kossak
- Chlebowa chata
- Obserwatorium nietoperzy
- Beskidzki dom zielin – Przytulnia
- Tyrolski dworek myśliwski
- Kozia zagroda
- Chata grabowa
- Kilka bacówek (obsługa pasterska)
- Szlak kamyka.

Jest dojazd do 50% powyższych atrakcji. Do każdego miejsca można też dojechać rowerem.

Urbanistycznie gmina jest rozregulowana. Mamy bardzo dużo zawężonych przejazdów, gdzie byłoby wskazane wyłączenie ruchu samochodowego.

Stąd też wzdłuż Brennicy jest miejsce na drogę dla pieszych i rowerów.

Brakuje busów i ski-busów.

Organizowane są kuligi. Trzeba na nie dowieźć turystów z hoteli i miejsc noclegowych.

Miejscami, gdzie trzeba dowieźć turystów jest stadnina koni huculskich, trasy biegowe zimą oraz dwa wyciągi narciarskie. Do tych miejsc potrzebny jest transport busami.

Północ powiatu, Strumień, Chybie, Drogomyśl – są tu kręte dróżki bez poboczy i dróg rowerowych.

Przywiązanie do samochodu własnego jest olbrzymie. Stworzenie bezpiecznej i przyjaznej infrastruktury zachęciłoby turystę do zmiany przyzwyczajeń.

Staramy się ustawiać przeszkody mechaniczne, aby ograniczać wjazdy.

Zagospodarowanie przestrzenne jest ogromnym problemem – nie jesteśmy w dobrej kondycji wizualnej.

W Brennej jest ok. 5000 domów. PZP jest z 2004 roku. W 2017 zostało stworzone nowe studium zagospodarowania. Pracujemy nad nową urbanistyką. Spotykam się z pretensjami, że nie pozwalamy rozszerzać terenów pod zabudowę.

Od 2018 realizujemy 4 obszary przestrzenne, powstaje nowy PZP. Dotyczy to m.in. obszaru Górek.

Są miejsca, do których nie ma dojazdu. Staramy się uporządkować siatkę dróg.

Gm. Brenna jest w kształcie podkowy – nie mamy połączenia z gminami ościennymi. Jest wjazd od strony Skoczowa.

Istnieje potrzeba, aby otworzyć gminę na sąsiednie miejscowości, nawet kolejką gondolową przez góry.

Są obszary łączące się z parkami krajobrazowymi w województwie – trwa intensywna dyskusja, aby pewne rzeczy wyczyścić. Teraz teren Parku nakłada się na obszar zabudowy w gminie.

W przypadku zmiany PZP każda gmina występuje o opinie do gmin sąsiednich. Techniczne rozmowy są prowadzone.

Usprawnienie transportu towarów

Ruch pojazdów dostawczych jest uporządkowany. Odbywa się we wczesnych godzinach rannych. Nie ma też problemu z wywózką surowca drzewnego – kornik drukarz uszkodził znaczne części drzewostanu. Teraz prowadzi się odbudowę lasów.

1.2.5. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Starostwa Powiatowego w Żywcu 18.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 18 października 2022

Respondent: pan Michał Urbaniec – kierownik Zespołu ds. transportu (wydawanie zezwoleń, licencji, nadzór nad komunikacją zbiorową) – Starostwo w Żywcu

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

W 2021 transport publiczny opierała się na transporcie komercyjnym (zgodnie z ustawą). Uruchomiono 8 linii, Starosta wystąpił do wojewody o dofinansowanie tych przewozów z Funduszu Autobusowego.

Pewne problemy są z dowozem młodzieży do szkół.

Część gmin w oparciu o dofinansowanie z Funduszu dowozi młodzież do głównego ciągu komunikacyjnego, a potem z Ujsoł, Rajczy, Milówki na tym samym bilecie młodzież podróżuje do Żywca. Linie obsługuje od przystanku w Ujsołach komercyjnie firma Thermo-Car.

Są miejsca, z których nie kursują autobusy do ciągu głównego. To są Łysina i Mutne (gm. Jeleśnia) – nie ma możliwości dojazdu ze względu na szerokość drogi i brak możliwości zawrótowania autobusu.

Przewozy powiatowe – dopłata 3,34 zł do jednego wozu-km.

Połączenie do sąsiednich gmin obsługuje firma Krzysztof Janowiec – linia Sucha Beskidzka-Żywiec-Bielsko-Biała.

Jest problem z połączeniami gmin od strony Cieszyna: Istebna, Koniaków, Zwardoń, przejście graniczne z Czechami.

Częstotliwość kursów – rozkłady konsultowane z gminami. Nie ma z tym problemu, gdyż linie są komercyjne i muszą być opłacalne.

Dowozy młodzieży – były spotkania z dyrektorami szkół, aby byli bardziej elastyczni co do godzin rozpoczynania zajęć. Jeżeli autobus przyjeżdża do dwóch szkół położonych po tej samej stronie Żywca na mniej więcej taką samą godzinę, to do trzeciej, po przejeździe przez centrum miasta musi dojechać później. Trzeba to uwzględnić w planach zajęć.

Duża część młodzieży przyjeżdża do szkoły samochodami prywatnymi. Nie wiadomo jak to będzie po podwyżkach cen paliw i wprowadzeniu płatnego parkowania w Żywcu.

Kolej – jest centrum przesiadkowe koło dworca PKP i umożliwia przesiadkę do autobusów.

Główny kierunek to Katowice-Zwardoń. Sporo osób korzysta z połączenia kolejowego, gdyż jest to najszybsze połączenie.

Rozkłady jazdy są zintegrowane umożliwiając przesiadkę do autobusów w kierunku gm. Świnna i gm. Jeleśnia.

Powiat uruchomił z Kolejami Śląskimi turystyczne połączenie weekendowe – działa od stycznia 2022. Dzięki temu jest możliwe wyjście na szlak turystyczny w kierunku Złatnej i Żabnicy i zejście w stronę Sopotni Korbielowie. Można też wysiąść z PKP w Żywcu i autobusem jechać dalej do Żabnicy.

Prowadzona jest modernizacja linii kolejowej 97 Sucha Beskidzka-Żywiec. Na razie uruchomiono połączenia wakacyjne i weekendowe.

Należy dokończyć prace na odcinku Cięcina-Zwardoń (remont mostu) i na linii Bystra-Wilkowice-Żywiec.

W Żywcu powinny powstać nowe przystanki PKP: Żywiec Łączna, Żywiec Browar i trzeci koło kładki pod Grojcem – Żywiec Grojec.

Po wykonania obwodnicy Żywca (linia do Suchej B.) część kursów ominie Żywiec Centrum.

Nie ma potrzeby wydłużania/ skracania kursów.

Na temat systemu biletowego nie potrafię się wypowiedzieć.

Sprzedaż biletów na liniach komercyjnych i powiatowych leży w kwestii przewoźników. Bilety sprzedaje kierowca, miesięczne sprzedawane są w Żywcu.

W przypadku linii powiatowych, przewoźnik jest zobowiązany co miesiąc do podania liczby sprzedanych biletów.

Przewozy (kierunki) zlikwidowane przez przewoźników komercyjnych zostały uzupełnione przewozami powiatowymi dofinansowanymi przez wojewodę.

Nowe linie – w 2021 doprowadzono linie do szpitala. Korzystają mieszkańcy miasta i gminy. Wszystkie linie dochodzące do szpitala dojeżdżają do centrum miasta.

Białe plamy komunikacyjne mogą pojawiać się w weekendy.

Należy poprawić skomunikowanie autobusowe z Bielskiem-Białą. Połączenie kolejowe jest ok.

Np. należy wprowadzić bezpośrednie połączenia do Bielska-Białej z Ujsoł i Węgierskiej Górki oraz z Jelesni i Świnnej. Obecnie trzeba przesiadać się w Żywcu do pociągu lub innego autobusu.

Za transport powinna odpowiadać Aglomeracja Beskidzka.

Potrzebne są parkingi w Rajczy, W.Górcie i Milówce – umożliwienie przesiadki do pociągu oraz parkingi w Istebnej i Koniakowie i uruchomienie linii autobusowej z tych parkingów do Bielska-Białej.

Bilety – gdyby był jeden organizator przewozów łatwiej byłoby rozliczać wpłaty samorządów i dopłaty z Funduszu.

W Żywcu funkcjonuje komunikacja miejska i na mocy porozumienia obsługuje też część gmin. Komunikacja miejska wychodzi poza Żywiec do gmin Czernichów, Gilowice, Łodygowice, Świnna, Radziechowy. Do gmin dalszych – Ujsoły, Koszarawa dociera komunikacja powiatowa.

Jest 'bus na telefon' – informacja jest na stronie Starostwa. Grupy zorganizowane mogą umówić kurs okazjonalny. Dogadują się bezpośrednio z przewoźnikiem.

Duża część młodzież jeździ swoimi samochodami. Zapewne zmieni się to po podwyżkach cen paliwa i wówczas przesiądą się oni do komunikacji publicznej.

Jeżeli będzie taka konieczność, Starostwo będzie rozmawiać z dyrektorami szkół.

Nakłady 2021:

- Wnioskowali o 2,49 mln zł
- Przyznano dopłatę wojewody 1.952.287,50 zł
- Wydano 1,245 mln zł. (mniej, bo niektóre połączenia uruchomiono dopiero w marcu)

- Z Funduszu wykorzystano 1.748.865 zł
- Środki własne 198.204,62 zł.

Rok 2022:

- Dotacja wojewody 3.430.363 zł
- Wkład powiatu 411.644 zł.

Sieć rowerowa nie pokrywa całego powiatu i nie jest wystarczająca w stosunku do potrzeb.

Jako powiat nie realizujemy dróg rowerowych (nie jest to w moich kompetencjach). Robią to gminy.

Widzę konieczność rozbudowy systemu dróg rowerowych.

Miejsca niebezpieczne:

- Gm. Jeleśnia i gm. Świnna - brak ścieżek rowerowych wzdłuż/ koło dróg wojewódzkich.
- Przebudowana droga Żywiec-Czernichów.

Generalnie brakuje ścieżek przy drogach wojewódzkich.

Nie prowadzimy takich działań edukacyjnych. Jest to w kompetencjach policji i gmin.

Każdy samorząd sam reguluje sposób zarządzania transportem.

Byłoby dobrze, gdyby jedna firma nadzorowała wszystko. Obecnie jest w tym pewien chaos.

Koleje Śląskie 5x w roku zmieniają rozkład jazdy. Ludzie nie nadążają z dostosowaniem się do nowych godzin połączeń. Gdyby była jedna firma łatwiej byłoby to koordynować.

Podmioty: PKP. MZK Komunikacja Beskidzka, konsorcjum przewoźników (w żywcu pracuje się nad utworzeniem konsorcjum przewoźników, aby z każdym z nich nie rozmawiać oddzielnie)

Jest to zasadne (jeden podmiot zarządzający). Ale dopóki nie powołamy jednego operatora, będzie to trudno zrealizować. Łatwiej to zrobić za pomocą konsorcjum. Warto przy pomocy ekspertów, którzy mają wiedzę nt. tworzenia i koordynacji rozkładów jazdy.

Wyszukiwarka połączeń – Starostwo pracuje nad tym. Chcą, aby pojazdy wyposażać w GPS, tak aby ich czas przyjazdu wyświetlał się na tablicach.

Powiat uruchomił dwie linie turystyczne w kierunkach Ujsoł i Korbielowa. Podwożą pod dworce kolejowe w Rajczy, Górcie i Jeleśni. Pozostali przewoźnicy dostosowują rozkłady do potrzeb turystów.

Atrakcje turystycznie mające wpływ na ruch turystyczny to:

- Jez. Żywieckie – obsługuje MZK
- Góra Żar
- Browar Żywiec (nowy przystanek PKP)
- Park w Żywcu i Zamek (mamy przystanek k. kładki)
- Szlaki turystyczne.

Miejsca te obsługuje PKP i przewoźnicy komercyjni.

Fajnie byłoby zrobić system roweru miejskiego w Żywcu. Są hulajnogi i mieszkańcy z nich korzystają.

Parking jest koło dworca PKP i możliwa jest też tutaj przesiadka do autobusów.

Problem jest parkingami przy szlakach – są małe, często brakuje miejsc. Stąd dobrym rozwiązaniem byłyby busy dowożące turystów w te miejsca.

Należy zwiększyć liczbę miejsc parkingowych przy mniejszych stacjach. Ludzie zostawiają tu samochody i dalej jadą pociągiem.

Do punktów wyjścia na szlaki należy doprowadzić nowe linie autobusowe lub rozszerzyć ofertę busów.

To pytanie jest do Powiatowego zarządu Dróg (tel. 33 862 0572). Kolejne 25-27 także.

Należy zachęcać do korzystania z komunikacji publicznej. Kampanie edukacyjne należy kierować zarówno do mieszkańców jak i przewoźników.

Aby takie akcje zadziałały, koniecznym jest zwiększenie liczby taboru.

Myślę, że takie kampanie przyniosą efekt szczególnie z powodu podwyżek cen paliwa.

1.2.6. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Szczyrk 20.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 20 października 2022

Respondent: pan Burmistrz Antoni Byrdy – UM Szczyrk

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Transport zbiorowy na terenie gminy oceniam pozytywnie. Oczywiście byłaby potrzeba dodatkowych kursów, ale to kosztuje. Do każdego wozu-km gmina dopłaca 3,1 zł.

Potrzebne byłyby dodatkowe połączenia w weekendy, ale limitem są tu możliwości finansowe gminy.

Są obszary, do których nie dociera komunikacja publiczna, np. Biały Krzyż

Istnieje możliwość dojazdu do gmin sąsiednich i do Bielska-Białej. Nie mamy bezpośredniego połączenia z Żywcem, jest tylko połączenie łamane autobusowo-kolejowe.

W zimie oferujemy na terenie Szczyrku bezpłatne ski-busy – autobusy wjeżdżające na teren Szczyrku w jego granicach są bezpłatne. Kursują co 15-20 minut.

Nie dotyczy

Powinno być więcej przewozów w weekendy. Potrzebujemy też więcej kursów wewnątrz miasta, ale należy na to patrzeć ekonomicznie.

Godziny kursowania należy lepiej dostosować do potrzeb mieszkańców – obsługa dojazdów do pracy na I, II i III zmianę oraz obsługa uczniów i młodzieży szkolnej rano 07.30-08.00 i po południu 14.00-15.00.

Stała opłata za bilet równa 4 zł zachęca do dalszych przejazdów. Mówi się o nowej cenie – 5 zł, choć dla korzystających z przejazdu na odcinku jednego przystanku może to być dużo.

Bilety jednorazowe i wielorazowe sprzedawane są u kierowców.

Skomunikowanie z centrum Aglomeracji jest odpowiednie.

Obecnie problemem jest skomunikowanie do Szczyrku Biłej (przewoźnik zrezygnował i z konieczności wydłużono przebiegi 3 innych linii tak, aby dojeżdżały do Biłej).

Transport organizuje związek powiatowo-gminny. Formuła jest dobra. Docelowo myśli się o nawiązaniu współpracy ze spółką z Bielska-Białej. Wiązałoby się to z uruchomieniem centrum przesiadkowego.

Gdyby jedna firma zarządzała transportem, byłoby to ok. Należy dążyć do integracji. Komunikacja Beskidzka mam wspólny bilet i jest to ok.

W Szczyrku potrzebne jest centrum przesiadkowe, aby ograniczyć wjazd samochodów prywatnych – powinien być możliwy dojazd tych samochodów do rogatek, a dalej transport komunikacją publiczną. Gdyby był jeden organizator transportu, centrum przesiadkowe miałyby rację bytu. Mniej kursów by się też dublowało. Na razie jest opór mieszkańców przed koniecznością przesiadek.

Transport na życzenie to sprawa przewoźników. Związek powiatowo-gminny zamyka taką możliwość, gdyż możemy dopłacać tylko do kursów jednego przewoźnika.

Duże hotele organizują transport swoich grup.

Reszta osób korzysta z bezpłatnej komunikacji ski-busami co jest korzystne.

Przewozy szkolne realizowane są przez Komunikację Beskidzką. Są to osobne kursy – rano w trzy miejsca plus dowóz na basen.

Koszty gminy związane z transportem:

$194.000 \text{ km} \times 3,1 = 601.400 \text{ zł}$ plus 35.000 zł – koszty biura. To w sumie daje ok. 650.000 zł.

W tym (2022) roku będzie to ok. 850.000 zł. Komunikacja Beskidzka korzysta z dopłat Funduszu Autobusowego.

Nigdy nie będziemy mieli połączonej sieci dróg rowerowych, bo przez miasto idzie jedna droga i nie ma jak i gdzie łączyć się z innymi drogami rowerowymi.

Są budowane ścieżki rowerowe trudne.

Budujemy też połączenie rowerowe z Bielskiem-Białą, ale mamy problemy z nadleśnictwem.

Nie ma gdzie realizować dróg rowerowych. Wzdłuż ulicy jest gęsta zabudowa, a sama ulica wąska.

Chcielibyśmy połączyć ścieżki górami ze Skrzycznem i Klimczokiem, ale nadleśnictwo jest nastawione negatywnie do tego pomysłu.

Na ten dzień formuła współpracy z Komunikacją Beskidzką sprawdza się.

Należy lepiej dopasować połączenia autobusowe do połączeń kolejowych. Istotne są tutaj dworce autobusowe przy przystankach i stacjach kolejowych.

Finansowanie: Każda gmina dopłaca 3,1 do wozu-km. Jest w porządku – każdy płaci za swoje.

Plus są dopłaty z Funduszu Autobusowego.

Oprócz tego wykorzystano środki pomocowe UE na zakup przez Komunikację Beskidzką 26 nowych autobusów zasilanych gazem.

Komunikacja Beskidzka się rozwija – było 3 mln wozu-km, w tym roku przybył dodatkowy 1 mln. Było 70 autobusów, teraz potrzeba ok. 100. Moim zdaniem Komunikacja Beskidzka nie powinna się dalej rozrastać.

Ekspertów należy zatrudniać w zależności od potrzeb, a nie w formie etatu. Można im zlecać potrzebne analizy.

Wspólny bilet to dobre rozwiązanie. Tak jest w Komunikacji Beskidzkiej.

Wspólne rozkłady, wspólna mapa – tak. Tylko kto to ma zrobić i za czyje pieniądze.

Lepszy byłby tutaj układ tyrolski – jest jedna organizacja turystyczna, zainteresowani się na nią składają, a ona organizuje turystykę.

Należy pomyśleć o źródłach finansowania. Podmioty funkcjonujące na terenie gminy (firmy) powinny uczestniczyć w dofinansowywaniu turystyki. Jest to przecież dobro wspólne.

Nie dla bezpłatnej komunikacji całorocznej.

Jest normalna komunikacja i kursów jest dość dużo. Problem jest w weekendy – mało kursów. Nie ma w gminie możliwości uprzywilejowania komunikacji turystycznej – jest jedna przelotowa droga, każdy musi mieć do niej dostęp.

Atrakcje turystycznie to narty i szlaki turystyczne. Dodatkowo parolotnie, sporty ekstremalne. Sezon trwa cały rok.

Poza tym rozwija się turystyka weselna – w Szczyrku organizowanych jest 1000 wesel w roku.

Pracujemy nad rozwiązaniem dotyczącym kolei linowej, która by zabierała ludzi z parkingu na granicy miasta i dowoziła do centrum miasta.

Turyści uważają, że potrzebna jest budowa nowych parkingów, ale to jest spowodowane tylko tym, że coraz mniej bezpłatnych parkingów jest przy wyciągach.

Konieczna jest rozbudowa chodników wzdłuż drogi wojewódzkiej i budowa traktów pieszych. Chodnik wzdłuż drogi 942 jest na etapie regulowania spraw własnościowych. Przebudowa drogi trwa.

Najistotniejszym problemem jest w tej chwili kwestia własności.

Szczyrk jest specyficzny – jest nakierowany na turystykę. Jest współpraca z Wisłą.

Przy obecnym układzie komunikacyjnym nie widzę takich możliwości. Nie można zewężać drogi, ludzie muszą jakoś się przemieszczać i nie można im tego ograniczać. Czarnych punktów w gminie nie ma. Są jednak wypadki na przejściach pomimo ograniczenia prędkości do 50 km/h. W wielu wypadkach jest to spowodowane przez samych pieszych – nie rozglądają się przed wejściem na drogę.

Nie ma innych potrzebnych pilnie działań. Chodniki można poprawiać tylko wzdłuż drogi wojewódzkiej. Przy drogach gminnych nie ma na to miejsca.

Akcje promocyjne – tak.

Cierpeliśmy jako społeczeństwo na brak własnych samochodów, a teraz ludzie cieszą się że mają samochód. Dlatego muszą sami dojść do tego, że lepiej jest poruszać się komunikacją zbiorową.

Aby jednak tak się stało należy poprawić komunikację zbiorową. W ostatnich latach sknociliśmy temat transportu kolejowego i transportu publicznego.

Najważniejszy problem to niespójności prawa dotyczącego zabudowy szeregowej – w oparciu o to prawo zamiast domów jednorodzinnych budowane są przez deweloperów bloki. Mieszkania w tych blokach sprzedaje się osobom spoza Szczyrku, które wynajmują mieszkania krótkoterminowo.

Drugi temat to 10.000 samochodów osobowych wjeżdżających do Szczyrku. Temat wydaje się nie do rozwiązania.

Miasto rozwija się pomimo niestabilności prawa. Koniecznym jednak jest:

- Stabilizacja prawa
- Określenie co to jest zabudowa deweloperska
- Określenie linii rozgraniczających (związane z utrzymaniem dróg)
- Wprowadzenie innych wymogów technicznych dla obiektów realizowanych w górach, np. dotyczących minimalnej odległości od rzek.

Należy też wprowadzić, inaczej niż w terenach nie-turystycznych, opłatę za parkowanie w weekendy.

Skomunikowanie z Bielskiem-Białą i ośrodkami w powiecie jest w porządku, skomunikowanie z powiatem cieszyńskim – słabe.

Do Białego Krzyża jest 6 kursów w ciągu dnia.

Nie ma takich obszarów. Życie koncentruje się wzdłuż głównej ulicy

Nie, raczej nie ma takich kierunków. Miasto jest jednolite – nie ma przemysłu tylko turystyka.

Trudno uznać że dokumenty gminy są spójne z dokumentami innych gmin. Szczyrk ma swoją specyfikę.

To jest istotny temat, który należy uporządkować. Podobnie jak dostawcy, ruch zakłócają pojazdy obsługujące budowy.

Dużo dostaw realizowanych jest w soboty, czyli w czasie wzmożonego ruchu na drodze. Dostawcy muszą zrozumieć, że towar musi być do starczony do g.07.00. Mamy plan wprowadzenia ograniczenia czasu dostaw. Na razie podejmujemy działania edukacyjne.

Różnimy się od miast nie-turystycznych.

Mamy problemy z drogą wojewódzką, która nie jest własnością gminy a regularnie korkuje się po weekendach.

1.2.7. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Buczkowice 25.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 25 października 2022

Respondent: pani Agata Artymaska - Sekretarz Gminy

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Gmina jest członkiem Beskidzkiego Związku Powiatowo Gminnego (BZPG).

Oceniamy funkcjonowanie systemu transportu zbiorowego dobrze. Komunikacja w gminie dociera wszędzie. Czasami są okresy, gdy częstotliwość jest mniejsza niż byłoby to potrzebne, ale jest to uwarunkowane dostępnymi funduszami gminy. Jednakże autobusy docierają do każdej wsi.

Dojazd do gmin sąsiednich jest zapewniony: do Szczyrku, do Wilkowic, do gm. Łodygowice – z Buczkowic do Rybarzowic.

Buczkowice leżą na głównym kierunku komunikacyjnym do Bielska-Białej, więc komunikacja z centrum subregionu jest także zapewniona.

Nic nie należy zmieniać – pozostawić tą samą sieć komunikacyjną, taką samą częstotliwość kursów.

Obecny system biletowy – bilety nabywane są u kierowców.

Skomunikowanie z centrum Aglomeracji jest odpowiednie – najpierw należy dojechać do Bielska-Białej, a stąd koleją do Katowic.

Raczej powinien być jeden podmiot i wspólny bilet. Powinno się dogadać z miastem (Bielskiem-Białą) i komunikacją miejską.

Powołanie jednego podmiotu organizującego transport publiczny byłoby rozsądne, choć nie wiem czy możliwe w obecnym systemie prawnym. Z drugiej strony prawo zostało tak zmienione, że możliwe było powołanie Związku Beskidzkiego (BZPG)

Mamy taxi i jest to wystarczające, nie popieram transportu na żądanie.

Nie mamy autobusów dowożących dzieci do szkół. Dzieci nie dojeżdżają do szkół – w każdej wsi jest szkoła. Dowozimy jedynie osoby/ dzieci niepełnosprawne. To jest transport wydzielony.

Koszty gminy związane z udziałem w Związku Beskidzkim:

- 450.000 zł obsługa przejazdów
- 30.000 zł biuro.

Koszt dowozu dzieci niepełnosprawnych to wydatek gminy rzędu 20-30 tys. złotych.

Istniejąca sieć dróg rowerowych jest superrozwinęta. Mamy prawie 10 km dróg rowerowych wzdłuż potoku Żylica – od granicy ze Szczyrkem do Łodygowic. Od głównej trasy odchodzą odnogi

boczne, np. do Jez. Żywieckiego. Nasze ścieżki przebiegają w pięknym krajobrazie. Wiele osób (także przyjezdnych) korzysta z tego systemu dróg rowerowych.

Planujemy budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej z Bielska-Białej do Szczyrku.

Brakuje fragmentu obwodnicy Buczkowic do centrum.

Projektujemy ścieżkę w ul. Jagodowej do ul. Bielskiej.

Jak będzie połączenie przy ul. Bielskiej, sieć będzie spójna. My jesteśmy wewnętrznie skomunikowani siecią ścieżek. Inne gminy powinny teraz do nas dołączać. Są takie projekty, np. Łodygowice chcą skorzystać w tym celu z dróg technicznych wzdłuż S1.

Można tu co prawda wymienić brakujący fragment ścieżki w Buczkowicach przy ul. Bielskiej, ale można go objechać jadąc ul. Wójtową.

Nie musieliśmy przeprowadzać specjalnych kampanii. Wybudowaliśmy dobrą, super oświetloną ścieżkę i nie trzeba było nikogo przekonywać do korzystania z niej.

Chociaż, jako że był to projekt dofinansowywany ze środków UE, musieliśmy go promować poprzez ulotki i imprezy okolicznościowe.

Mamy szkołę sportową, co sprawia, że ścieżki użytkowane jest przez cały rok.

Ścieżki reklamują się same.

To trudna sprawa. Nie ma obecnie wspólnego systemu zarządzania transportem.

W przypadku zarządzania drogami rowerowymi może to być wspólny podmiot.

Jeżeli cały system byłby w jednych rękach i do jego zarządzania byłoby jedno wspólne oprogramowanie – na pewno byłoby to z korzyścią dla mieszkańców. Takim systemem łatwiej byłoby zarządzać. Narzędzia teleinformatyczne powinny być w jednych rękach. W przypadku jednego zarządzającego łatwiej byłoby też występować o środki unijne.

Jest stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka i ma ono swoje cele statutowe.

Każda inwestycja opiera się na wiedzy eksperckiej. Ekspertów zewnętrznych należałoby zatrudniać na początku projektu, nie przez cały czas jego trwania.

Tak, jak najbardziej. Bilet elektroniczny jest zasadny.

To jest z korzyścią dla mieszkańców. Przy projektowaniu systemu należy pamiętać, aby nie eliminować osób wykluczonych (nie mających komputerów, nie posiadających dostępu do internetu).

W rozkładach należy wskazywać różne formy komunikacji – także przewozy prywatne.

Ktoś musi koordynować rozkłady jazdy.

Jesteśmy gmina małą, leżącą na trasie przelotowej do Szczyrku. Nie jesteśmy gminą turystyczną. Turyści zazwyczaj wożą rowery samochodem prywatnym. Nie korzystają z komunikacji zbiorowej. Korek samochodów jadących do Szczyrku zaczyna się już na rondzie w Buczkowicach.

Atrakcje turystycznie generujące ruch turystyczny to nasze ścieżki rowerowe oraz szlaki turystyczne na Skrzyczne.

U nas parkingów nie brakuje. W każdej wsi jest parking. Robiliśmy je razem z budową ścieżek rowerowych. Są przy Urzędzie Gminy oraz przy szkole.

Prowadzimy rozmowy ze Szczyrkem, aby zrealizować w Buczkowicach parking obsługujący obie miejscowości. Teren jest, ale należy go odkupić z rąk prywatnych. Inwestycja jest w naszym planie zagospodarowania przestrzennego.

Nie ma potrzeb związanych z poprawą bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego. Mamy dobre skomunikowanie z S1.

Priorytetem jest modernizacja dróg gminnych. Jesteśmy po modernizacji drogi powiatowej.

Nie mamy potrzeby budowy nowych dróg – dlatego wszyscy chcą tu mieszkać.

Korzyścią z takiej współpracy byłaby poprawa powietrza w Kotlinie Żywieckiej.

Nie mamy takich potrzeb w gminie związanych ze strefami ograniczonej prędkości. Mamy ograniczenie prędkości do 40 km/h w Rybarzowicach, przy szkołach znajdują się światła. Ulice w gminie są dość wąskie, nie powinno się więc ich zwężać.

Jest to fragment ul. Bielskiej. Projektujemy ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ulicy.

Mamy już chodniki wzdłuż wszystkich dróg powiatowych.

U nas nie ma problemów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym. Plany pokrywają obszar całej gminy. Aktualizowane są raz na kadencję.

Aktualnie robimy PZP dla Rybarzowic. Dotyczy on terenu pozyskanego od kolei – planowanej starej linii do Szczyrku.

Mamy właściwy bilans powierzchni pomiędzy terenami przeznaczonymi pod zieleń i zabudowę. W PZP uwzględniamy szlaki migracyjne zwierząt. PZP są uzgadniane ze wszystkimi zainteresowanymi instytucjami.

Tereny gminy są uzbrojone, skanalizowane w 100%, także gaz jest poprowadzony na całej powierzchni.

Mamy zabudowę wzdłuż dróg. Szkoły są w centrach wsi.

Strefa aktywności gospodarczej przy S1, główny zakład to Prosperplast.

Dokumenty uchwalamy zgodnie z prawem.

Mamy potok Żylica i tereny zalewowe wzdłuż niego. Nie można tam budować, choć ludzie chcieliby.

Plany powinny być uzgadniane z gminami sąsiednimi. Współpraca w tym zakresie istnieje – Szczyrk nawiązał się do naszej ścieżki rowerowej. Także współpraca z Wilkowicami i Łodygowicami w tym zakresie jest dobra (UWAGA: SZCZYRK MÓWI COŚ INNEGO – patrz notatka).

Sklepów nie ma w ścisłej zabudowie Buczkowic. Lidl jest zlokalizowany przy wjeździe do Buczkowic. Sklepy wielkopowierzchniowe mają swoje parkingi.

Ruch pojazdów dostawczych nie jest problemem w gminie.

1.2.8. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Ustroń 27.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 27 października 2022

Respondent: pan Łukasz Sitek – Pełnomocnik Burmistrza ds. Profilaktyki i Uzależnień (odpowiedzialny m.in. za zezwolenia dla taxi)

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Nie mamy własnego transportu zbiorowego. Operatorem transportu jest powiat cieszyński. Mamy wpływ na ustalanie rozkładu jazdy. Dofinansujemy transport zbiorowy proporcjonalnie do liczby mieszkańców gminy.

Publiczny transport zbiorowy nie obsługuje niektórych przysiołków. Jednak nie otrzymujemy uwag na brak transportu z/do tych przysiołków. Gdy mieliśmy własną linię obsługującą te przysiołki, na trasach tych korzystało z niej tylko kilka osób.

Problemem natomiast jest niewystarczająca częstotliwość kursów autobusów komunikacji zbiorowej.

Tak, istnieje możliwość dojazdu do gmin sąsiednich. Oprócz przewoźnika powiatowego przez Ustroń przebiegają także kursy przewoźników prywatnych, którzy obsługują linie do Krakowa, Katowic i Zakopanego.

Liczba kursów do Cieszyna jest dość duża i w stopniu wystarczającym obsługuje dowóz młodzieży szkolnej. Połączenia do Bielska-Białej są z przesiadką w Skoczowie.

Prowadzona aktualnie duża przebudowa linii kolejowej 191 poprawi sytuację transportową w gminie. Podróż do Katowic będzie trwała 1,5 godziny. W trakcie przebudowy już wyremontowano przystanek Ustroń Polana. Powstał także nowy przystanek Ustroń Brzegi. Powstało też centrum przesiadkowe umożliwiające przesiadkę z samochodu do pociągu lub na rower miejski (na razie zwykły, ale w 2023 ruszą testy dotyczące wykorzystania roweru elektrycznego).

Funkcjonuje aplikacja miejska dotycząca wypożyczenia rowerów.

Na terenie gminy są 4 przystanki kolejowe: Ustroń Centrum, Ustroń Zdrój (najbardziej oblegany i będący centrum przesiadkowym), Ustroń Brzegi i Ustroń Polana.

Więcej przystanków w gminie nie da się stworzyć.

W ub. roku udało się utworzyć nowy przystanek autobusowy w dzielnicy Poniwiec – linia autobusowa zbacza od drogi katowickiej do osiedla Poniwiec i tam ulokowany jest ten przystanek. Do tej pory przystanki autobusowe w Ustroniu były tylko przy drodze głównej.

Największą bolączką transportu autobusowego jest niewystarczająca częstotliwość kursów.

Bilety miesięczne sprzedawane są przez internet, a jednorazowe u kierowców. Nie istnieje aplikacja umożliwiająca kupno biletów. Problemem jest cena biletów – wyższa niż w powiecie bielskim (w pow. bielskim rentowność transportu jest wyższa ze względu na ukształtowanie terenu).

Czekamy z nadzieją na ponowne uruchomienie linii kolejowej. Po jej uruchomieniu będzie lepiej podróżować pociągiem niż autobusem – można będzie zabrać rower lub narty. Kolej będzie musiała dostosować rozkład jazdy do potrzeb mieszkańców i turystów.

Nie jestem za tym, aby był jeden przewoźnik dla całej Aglomeracji. Konkurencja, choć minimalna pobudza rynek.

Zarządanie – starostwa powinny zarządzać transportem na obszarze swojego powiatu. Powinna też funkcjonować rada Aglomeracji, choć nie wiem, czy zgodnie z prawem mogłaby mieć funkcje kontrolne. Na pewno powinna spajać poszczególne połączenia powiatowe i realizować funkcje doradcze. Rada powinna być finansowana przez gminy z części środków przekazywanych obecnie powiatom.

Rada powinna spinać rozkłady jazdy poszczególnych przewoźników powiatowych. W radzie powinien być także reprezentant kolei.

Wspólny system biletowy – tak. Obecnie mamy kilku przewoźników, a każdy z nich ma różne działające systemy biletowe.

Parkingów, w tym parkingów P&R brakuje. Powinny być koło przystanków kolejowych i autobusowych. Trudno je jednak zmieścić w mieście. W strategii miasta zapisano, że parkingi należy lokalizować na obrzeżach miasta i stąd zapewnić możliwość przesiadki do komunikacji publicznej.

Tak, jak najbardziej warto jest rozwijać transport na życzenie. Mamy plan współpracy z firmą (podpisany list intencyjny) dotyczący autonomicznego autobusu i możliwości uruchomienia kursów na żądanie. Nie wiem jednak, czy nie ma jakichś niuansów legislacyjnych, które uniemożliwiłyby takie rozwiązanie. Wiem jednak, że jedno z miast na Śląsku wprowadziło takie rozwiązanie. To jest przyszłość.

Nie mamy przewozów stricte szkolnych. Są to przewozy ogólnodostępne. Starostwo dba o linie, którymi podróżuje młodzież szkolna. Pozostałe są mniej ważne. Starostwo uzgadnia godziny kursów ze szkołami w powiecie.

Koszty gminy związane z organizacją transportu zbiorowego wynoszą ok. 100.000 zł rocznie.

Mieliśmy też dotację ze środków UE przeznaczoną na stworzenie strategii transportowej GEPARD.

Co roku budujemy nowe drogi rowerowe. W przyszłym roku planujemy wprowadzić w gminie elektryczny rower miejski. Trasę Skoczów-Ustroń-Wisła można przejechać drogami rowerowymi.

Na dzień dzisiejszy sieć dróg rowerowych i cała infrastruktura wzdłuż rzeki Wisły są wystarczające.

Problemem są przejścia/ przejazdy przez drogę wojewódzką.

Na pewno jest potrzeba budowy dróg rowerowych, ale trudno mi wskazać takie lokalizacje – nie zajmuję się tym problemem w gminie.

Jak wspominałem wcześniej - problemem są przejścia przez drogę wojewódzką.

Jest połączenie drogą rowerową ze Skoczowa do Wisły przez Ustroń.

Są jednak przerwy w ciągu dróg rowerowych. Nie da się wszystkimi drogami przejechać bez schodzenia z roweru.

Szczególnie niebezpieczna jest droga wojewódzka (941). Rowerzyści często z niej korzystają, nie mając innej możliwości dojazdu. Nie na wszystkich przejściach/ skrzyżowaniach są światła. Były plany budowy przejścia podziemnego, lecz do dzisiaj nie określono jego lokalizacji.

Wszystkie skrzyżowania powinny być wyposażone w światła regulujące ruch.

Są organizowane kampanie miejskie zachęcające do korzystania z rowerów. Wydział Promocji przygotowuje filmy promocyjne. Wiosną rozpocznie się kampania promocyjna dotycząca wprowadzenia miejskiego roweru elektrycznego. Taka sama kampania wcześniej poprzedziła wprowadzenie roweru miejskiego.

Może zarządzaniem transportem nie powinna zajmować się instytucja, ale rada. W ramach starostwa cieszyńskiego przy staroście działa Rada Transportowa. Jej członkami są przewoźnicy, eksperci od systemów biletowych oraz planowania rozkładów. Podobnie powinno być w całej Aglomeracji Beskidzkiej. Rada powinna skupiać osoby zaangażowane w problemy transportu.

Rada powinna zajmować się koordynacją a nie zarządzaniem transportem. Rada Transportu powinna patrzeć szerzej niż tylko na jeden rodzaj transportu. Należałoby do niej włączyć także osoby zajmujące się ścieżkami rowerowymi.

W skład struktury zarządzania transportem powinni wchodzić przewoźnicy, osoby zajmujące się transportem w miastach/ powiatach oraz zajmujące się drogami rowerowymi. Nie muszą w niej być osoby zajmujące się zarządaniem dróg. Koordynacja tego elementu może odbywać się poprzez wymianę korespondencji.

Umocowanie prawne Rady – uchwała samorządów.

Eksperti powinni być zaangażowani w proces zarządzania transportem, choć osoby miejscowe lepiej znają potrzeby swojego otoczenia.

W przypadku pracy nad GEPARDEM korzystaliśmy z pomocy sław zajmujących się transportem. Ich spojrzenie z zewnątrz dużo wniosło do dokumentu.

Problemy codzienne powinna rozwiązywać Rada, a co kilka lat – diagnozę powinien sporządzać ekspert zewnętrzny.

Wszystkimi wyszczególnionymi tematami powinna zajmować się Rada Transportu Aglomeracyjnego. Rada powinna zajmować się koordynacją działań pasażerskich.

Przede wszystkim powinna być zapewniona dobra informacja nt. połączeń. Obecnie trudno znaleźć takie informacje. Ustroń współpracuje w mieście z aplikacją kiedyprzyjedzie.pl. Na razie działa ona u nas w trybie off-line, choć powinna działać także on-line.

Wszyscy powinni korzystać z tej aplikacji.

Transport turystów opiera się na funkcjonującym systemie transportowym. Więcej kursów (także kolejowych) uruchamiana jest w lecie. System funkcjonuje sprawnie.

Problemem jest duży ruch samochodów prywatnych. Powinny być stworzone miejsca przesiadkowe na granicach miasta. Stąd busiki mogłyby rozwozić turystów. Nie można jednak wykluczać w 100% ruchu samochodów osobowych w mieście.

Ewentualny dojazd „pod drzwi” musiałby zostać zaakceptowany przez mieszkańców i turystów.

Atrakcje turystycznie generujące w Ustroniu ruch turystyczny to:

- Dzielnica Polana i wyciąg na Czantorię,
- Dzielnica Poniwiec i wyciąg na Poniwiec,
- Dzielnica uzdrowska Zawodzie,
- Dzielnica Jaszowiec – domy wczasowe i wyciąg Mała Palenica,
- Góra Równica,
- Wały wzdłuż Wisły jako teren wypoczynku mieszkańców i turystów.

Parkingów brakuje, ale brak jest miejsc na ich nowe lokalizacje. Wyjściem byłyby parkingi na obrzeżach miasta służące jako centra przesiadkowe z możliwością przesiadki do busów. Trzeba byłoby przygotować aplikację internetową umożliwiającą znalezienie/ rezerwację miejsca na parkingu i jednocześnie zakup biletu. Dodatkowo bilety i miejsca parkingowe powinny być możliwe do zakupu w mieście i w Aglomeracji.

Droga katowicka jest obwodnicą. Zwęża się na wysokości Ustronia i dalej do Wisły biegnie jako droga jednopasmowa. Była remontowana, ale nie poprawiło to płynności ruchu. Poszerzenie drogi o dodatkowy pas ruchu dużo by dało. Zatłoczenie jest też problemem dla komunikacji miejskiej – może należałoby wprowadzić bus-pas? Od Ustronia w kierunku Wisły droga jest wąskim gardłem całego ciągu komunikacyjnego.

Trudno powiedzieć jakie mogą być bariery a jakie korzyści ze wspólnej polityki parkingowej.

Może przydałaby się wspólna polityka parkingowa i wspólne gospodarowanie gruntami w tym celu. Rada Aglomeracji mogłaby to koordynować.

Najwięcej wypadków jest na drodze katowickiej i to jest problemem. Zawężenia dróg generowałyby jednak nowe problemy. Miasto jest i tak zatłoczone.

Na osiedlach są strefy uspokojonego ruchu.

Najważniejsze potrzeby w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego to uzupełnienie chodników w miejscach, gdzie ich brakuje oraz poprawa oświetlenia przejść przez jezdnie.

Nie ma sensu prowadzić teraz kampanii/ akcji w celu zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Jeżeli chcemy, aby podróżny przesiadł się do komunikacji zbiorowej, musimy poprawić ofertę takich przewozów. Na razie nie jest ona zadawalająca, więc nie ma sensu robić kampanii promujących transport zbiorowy.

Jeżeli chodzi o kolej - niebawem może się to zmienić. Jeżeli połączenia kolejowe zepnie się z połączeniami autobusowymi i transportem rowerowym – może to pozytywnie wpłynąć na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców i turystów.

Są plany zagospodarowania przestrzennego dla poszczególnych dzielnic. Nie ma jednak spójnego planu dla całego miasta.

Zieleń w mieście jest zadawalająca.

Infrastruktura drogowa jest na bieżąco poprawiana – powstało kilka nowych dróg. Miasto staje się sypialnią Śląska. Powstaje nowa infrastruktura służąca mieszkańcom.

Centrum miasta jest miejscem dobrze skomunikowanym. Nie ma tu jednak możliwości (miejsca) na lokalizację nowych stref aktywności, szkół czy zabudowy mieszkaniowej.

Nie mam wiedzy na temat zapisów w dokumentach planistycznych wskazujących wzajemnie wykluczające się kierunki zagospodarowania ani na temat spójności dokumentów Ustronia z dokumentami gmin osciennych. Na pewno zdarzają się niespójności, ale ja o nich nie wiem.

Dobrze przebiega współpraca z Wodami Polskimi. Realizujemy wspólne projekty.

1.2.9. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Cieszyn 27.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 20 października 2022

Respondent: pani Burmistrz Gabriela Staszkiwicz – UM Cieszyn

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Miasto Cieszyn jest zobligowane do stworzenia i utrzymywania komunikacji miejskiej. Nie ma miejsc w mieście, do których komunikacja by nie docierała. Odległości pomiędzy przystankami zapewniają wszystkim mieszkańcom wygodne dojeżdżenie. Staramy się, aby częstotliwość przejazdów odpowiadała potrzebom. Najczęściej, autobusy kursują w interwałach 30-minutowych. W dni powszednie transport miejski obsługuje 20 linii. W weekendy mniej.

Konsultujemy z mieszkańcami ich potrzeby dotyczące transportu miejskiego. Obecnie, patrząc po obłożeniu kursów, wszystkie potrzeby wydają się zaspokojone.

Mamy węzeł przesiadkowy, do którego docierają pociągi z trzech stron: z Zebrzydowic, z Goleszowa i z Frytka Mistka. Dzięki temu mamy połączenie z Katowicami. W węźle przesiadkowym jest możliwość przesiadki na 4 linie autobusowe.

Naturalnym jest, że mieszkańcy mogą oczekiwać częstszych połączeń.

Z gminami sąsiednimi mamy podpisane porozumienie transportowe. Z Ustroniem, Goleszowem i Wisłą (od grudnia br.) mamy połączenia kolejowe. Na linii do Bielska-Białej prace remontowe się jeszcze nie rozpoczęły.

Młodzież i pracownicy dojeżdżają wszędzie komunikacją powiatową. Czy jest wystarczająca? – w tygodniu tak, w weekendy należałoby uruchomić więcej połączeń. W weekendy obserwujemy duży ruch samochodów prywatnych.

Komunikacja kolejowa jest zintegrowana z autobusową, ale nie jest to rezultat świadomej działalności. Przewoźnicy autobusowi sami ustawiają rozkłady tak, aby były najbardziej dla nich wygodne i opłacalne.

Kolej zmienia rozkłady co 3 miesiące. Trudno jest dostosować się do tak częstych zmian rozkładów.

Kursy autobusów są o tych samych godzinach od lat. Godziny kursowania dostosowane są do potrzeb młodzieży szkolnej.

Zmiany godzin kursowania pociągów powodują zmiany godzin zamknięcia szlabanów na drogach. Powoduje to z kolei perturbacje w utrzymaniu terminowości jazdy autobusów.

Wszystkie przystanki kolejowe w pobliżu Cieszyna zostały zmodernizowane. Dworzec cieszyński został zmodernizowany w 2017 roku, dobudowano część autobusową. Przystanki Cieszyn Marklowice i Cieszyn Uniwersytet zostały wybudowane nowe.

Co poprawić? – szybkość otwierania szlabanów na przejazdach kolejowych. Zostały zlikwidowane posterunki dróżników i zastąpione automatyką. Połączeń jest dużo i trzeba czekać 5-7 minut na podniesienie zapór. Trwają prace nad poprawą działania automatyki.

Mieszkańcy powinni przestawić się na korzystanie z połączeń kolejowych – są dobrze rozwinięte, choć powinno być ich więcej. Należy dostosować jednak rozkłady, zwłaszcza dodać połączenia wychodzące z Cieszyna po g.22.00. Modyfikacji wymagają też niektóre połączenia ranne.

Czekamy na remont linii do Bielska-Białej. Prace mogą się rozpocząć w latach 2026/2027. Zadeklarowaliśmy wkład finansowy w tą inwestycję.

Jesteśmy po przygotowaniu strategii elektro mobilności. Zostało też wykonane studium transportowe. Dysponujemy 20 autobusami. Od 2019 jest w tej liczbie 6 autobusów nowych – 4 z silnikami diesla i 2 elektryczne. Mamy podpisaną umowę na dostawę kolejnych 6 autobusów elektrycznych, które trafią do nas w roku 2024.

O potrzebach ewentualnego wydłużenia istniejących linii rozmawiamy z mieszkańcami. Jak będą nowe pojazdy powstanie nowa linia, która przez ul. Zamarską skomunikuje osiedle Bobrek, a druga linia będzie poprowadzona przez ul. Mickiewicza. Autobusy skomunikują też osiedle Bogucice.

Należy poprawić ul. Puńcowską, aby nie trzeba było zawracać.

Poprawić też trzeba skomunikowanie Małej Łąki (kiedyś było), gdzie powstała nowa szkoła i zakłady pracy. Jest wprowadzić komunikację wzdłuż ul. Fryszackiej, ale trzeba do niej dojść. Problemem jest brak taboru i kierowców.

W zeszłym roku zrobiliśmy test linii śródmiejskiej obsługiwanej przez małe autobusy. Linia przebiegała przez całe centrum – Rynek, Teatr, Wzgórze Zamkowe, Dworzec i była bardzo ważna dla turystów. Linia zapewniała dojazd do granicy i Czeskiego Cieszyna, a oprócz tego do szpitala, gdzie długie autobusy nie mogą dojechać. Była bezpłatna. Linia zostanie ponownie uruchomiona w 2024, gdy otrzymamy nowe autobusy. Ma obsługiwać także parking P&R.

Miejsca na parkingi mamy poza centrum – na ul. Katowickiej (obecnie targowisko), w pobliżu obecnego węzła przesiadkowego oraz na ul. Liburnia (teren Miejskiego Zarządu Dróg). Powinno to zatrzymać ruch samochodów prywatnych po jednej stronie rzeki Bobrówka i tym samym ograniczyć ruch w centrum.

System biletowy w autobusach miejskich – automaty sprzedające bilety w autobusach (można płać kartą bankomatową), plus jest możliwość zakupu u kierowcy za dodatkową opłatą. Zachęcamy do wyrobienia karty miejskiej i nią, po doładowaniu można płać za przejazd. Jesteśmy też w dwóch systemach mobilnych – MObilet

Są aplikacje pokazujące, gdzie aktualnie jest autobus i o której godzinie podjedzie na przystanek, m.in. MyBus

Więcej połączeń do Katowic ułatwiłoby życie mieszkańcom miasta. Walczymy o połączenie kolejowe do Bielska-Białej.

Młodzież jest chętna korzystać z komunikacji zbiorowej.

Nie wiem czy potrzebna jest jedna organizacja. Sposób organizacji transportu należałoby oprzeć o powiaty, z zastrzeżeniem, że powinny one także uzgadniać połączenia między powiatowe.

Należy opracować wspólne założenia integracji systemów/ aplikacji komputerowych ułatwiających korzystanie z komunikacji zbiorowej. Powinna być organizacja koordynująca ten proces. Powinno to być ciało koordynujące, a nie skupiające w swojej organizacji wszystkie środki transportu. Organizacja powinna być finansowana wspólnie.

Musimy mieć kontrolę nad dopłatami do transportu.

Obecnie – co nie jest właściwe – pan Starosta cieszyński ustala samodzielnie przebieg linii. Spowodowało to, że wybrany przez niego przewoźnik (WISPOL) nie korzysta z centrum przesiadkowego (ze względu na konieczność wnoszenia opłat). W ten sposób połączenia do Wisły mają przystanek na zwykłej ulicy, bez możliwości zakupu biletów gdzie indziej niż u kierowcy. Wspólne ciało kolegialne mogłoby miałyby wpływ na układ linii komunikacyjnych i mogłoby zmienić taką sytuację.

Wszystkie osiedla mają połączenie transportem miejskim. Nie ma potrzeby wprowadzania transportu na życzenie.

Mamy transport służący zapewnieniu dojazdów dzieciaków I i II klasy. Obsługiwany jest przez czwarty specjalnie im dedykowany autobus jadący po trasie innych autobusów. Dzieci wchodzą z opiekunami i w ten sposób uczą się korzystania z komunikacji publicznej. Od trzeciej klasy zaczynają korzystać z innych autobusów ogólnie dostępnych jadących tą samą trasą

Nie mamy zewnętrznych źródeł finansowania.

W bieżącym roku transport miejski kosztował miasto prawie 6 mln zł. W przyszłym roku szacujemy koszty na poziomie 7 mln zł. ¼ tej kwoty pochodzi z wpływu z biletów.

Mamy własną spółkę transportową.

Staramy się wprowadzić (2024) strefę bezpłatnego transportu miejskiego. Powinno to spowodować wzrost zainteresowania komunikacją miejską. Patrzymy na doświadczenia innych miast, np. Starachowic.

Sieć dróg rowerowych jest niewystarczająca – nie pokrywa całego miasta, jest chaotycznie poprowadzona, nie ma ringu. Należy jednak pamiętać, że korzystanie z rowerów dla przeciętnego mieszkańca może być trudne ze względu na górzysty teren.

W studium transportowym miasta wskazano jakie kroki w celu rozwoju sieci rowerowej należy podjąć. Próbuje to realizować przy okazji przebudowy ulic. Pracujemy nad tym problemem z Aglomeracją Beskidzką i Euroregionem. Chcemy połączyć nasze ścieżki rowerowe z 'Żelaznym szlakiem', a także umożliwić przejazd z zewnątrz do centrum miasta.

Największe problemy występują w najwyższych położonych częściach miasta i połączeniem osiedli położonych na wzgórzach. Problem jest z dojazdem do tych osiedli rowerem.

Pracujemy nad połączeniem z 'Żelaznym szlakiem' nowym szlakiem rowerowym wzdłuż ul. Frysztackiej, a także nad trasą rowerową 604 z Bielska-Białej na odcinku od Golezowa do Cieszyna.

Mamy ścieżki rowerowe wzdłuż Olzy. Łączą się ze ścieżkami po Czeskiej stronie. Będziemy starać się o zamknięcie pętli, wybudowanie mostu i dalej połączenie do 'Żelaznego szlaku'.

Planujemy budowę ścieżek na ulicach:

- Zofii Kossak-Szatkowskiej
- Hażlackiej
- Frysztackiej (fragment)
- Al. Łyska

Wiem, jak wyglądała koordynacja przy ustalaniu trasy rowerowej 604 – część gmin chciała przy tej okazji głównie remontować swoje drogi.

Środowisko rowerowe chciałoby ścieżki poprowadzone na dziko. W terenie miejskim nie jest to możliwe. Musimy tu mieć najkrótszą i najszybszą drogę a nie trasę turystyczną. Potem tą drogę można będzie uzupełniać trasami turystycznymi.

Na terenie Aglomeracji pojawił się szkielet tras rowerowych.

Niebezpieczne są wszystkie ulice w centrum, ul. Bielska, ul. Katowicka.

Po remoncie Rynku i ul. Głębokiej mamy plany wprowadzenia strefy zamieszkania i w ten sposób uspokojenia ruchu.

Mamy zespół rowerowy przy Burmistrzu miasta, który współpracuje z Rowerowym Cieszynem.

Przed jedną ze szkół, na wniosek dyrektora pojawiły się stojaki rowerowe.

Zachęcać oczywiście można, ale najpierw trzeba stworzyć połączoną sieć tras rowerowych.

Być może jedna struktura byłaby tu najlepszym rozwiązaniem. Musi być ktoś, kto podejmie ostateczną decyzję.

Nie wiem, jak miałyby nowo powołane do zarządzania transportem ciała działać. Efektywność nowego ciała, zależy od sposobu organizacji. Należy wyraźnie określić podział kompetencji i decyzje jakie nowe ciało mogłoby podejmować. Potrzebne jest demokratyczne decydowanie o tym, co jest potrzebne. Konieczne są szerokie konsultacje z mieszkańcami.

Należy uwzględnić stronę społeczną i utworzyć ciało doradcze (takie jak np. Rowerowy Cieszyn). Specjaliści – oczywiście. Powinni realizować potrzebne analizy.

Na pewno należy stworzyć wspólny bilet kolej-autobus.

Wspólne rozkłady jazdy tak – ale jest tu problem z częstymi zmianami rozkładów jazdy na kolei.

Dobrym przykładem jest Czeski Cieszyn. Koleje są odpowiednio rozbudowane. Wielu turystów tu przyjeżdża i z nich korzysta. Ze względu na problemy z finansowaniem, Czeski Cieszyn nie zdecydował się na linię transgraniczną (tak jak np. Goerlitz-Zgorzelec). Tu jest bliżej od dworca do dworca i można przejść pieszo, choć z walizką już jest trudno. Ale polskie taksówki mogą wjeżdżać do Czeskiego Cieszyna a czeskie do Cieszyna po polskiej stronie – jest w tym temacie umowa samorządów.

Wiele osób przyjeżdża koleją do Cieszyna z Katowic (autobusy cieszą się złą sławą). Rozwinięty transport kolejowy byłby super. Należy coś zrobić z połączeniem do Krakowa – obecnie obsługuje je tylko jeden kurs autobusowy.

Dla mnie najważniejszym jest rozpoczęcie prac nad systemem integracji transportu na terenie Aglomeracji odpowiadającym na pytanie 'jak dojechać'. To sprawiłoby, że więcej osób korzystałoby z transportu publicznego. Wzrost cen paliw pewnie także wpłynie na zwiększenie liczby użytkowników komunikacji zbiorowej.

Należy też pochylić się nad problem realizacji połączeń 'na stykach', np. stykach powiatów.

Jest też problem z przewoźnikiem WISPOL, który dyktuje swoje warunki realizacji usług.

1.2.10. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta w Żywcu 27.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony w siedzibie UM w Żywcu oraz telefonicznie)

Termin: 26 października i 2 listopada 2022

Respondent: pan vice- Burmistrz Janusz Juraszek – UM Żywiec

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Miasto posiada spółkę komunikacyjną MZK Żywiec i z jej pomocą organizuje transport zbiorowy. Transport jest zapewniony w całym mieście.

Występują różnice w obłożeniu pojazdów – o godz. 06.30 mieszkańcy jadą do pracy, o 08.00 dzieci i młodzież do szkół, potem jest spadek przewozów, 12.00-13.00 dzieci i młodzież wracają ze szkół, 14.00-15.00 – szczyt popołudniowy – powroty mieszkańców z pracy. Osoby pracujące w Bielsku, które wracają pociągiem są w Żywcu po godz. 16.00.

Ostatnie kursy (linia 1) są ok. 23.00.

W weekendy i w święta sytuacja w transporcie miejskim nie wygląda najlepiej.

Żywiec posiada Plan Rozwoju Komunikacji w mieście.

Transport zbiorowy dociera do sąsiednich gmin i Bielska-Białej. MZK Żywiec ma podpisane umowy na realizację połączeń z sześcioma gminami ościennymi: Łodygowice, Lipowa, Świnna, Radziechowy Wieprz. Godziny kursów autobusów miejskich dostosowane są do potrzeb uczniów i pracowników zakładów pracy.

Do Bielska-Białej jest połączenie kolejowe.

Pociągi do Bielska-Białej i dalej do Katowic są obłożone.

Rozkład jazdy autobusów MZK Żywiec jest dopasowany do połączeń kolejowych. Jest dobry przepływ informacji zwrotnej od mieszkańców na temat potrzeb. W razie potrzeby rozkłady jazdy komunikacji miejskiej są korygowane.

Przy dworcu Głównym jest płatny parking i postój taxi. W pobliżu, 100-150 m od dworca, przy ul. Słonki zostało wybudowane centrum przesiadkowe. Jest tam bezpłatny parking całodobowy. Można tu przesiąść się do autobusów komunikacji miejskiej.

Burmistrz ma w planie budowę kolejnych centrów przesiadkowych. Jedno z nich zostanie zlokalizowane na kierunku z Jeleśni, Suchej, Koszarawy i Świnnej. Będzie tu można przesiąść się do komunikacji miejskiej lub skorzystać z roweru (nie wiadomo jeszcze, czy mieszkańcy zaakceptują pomysł roweru miejskiego; opinie są różne; w mieście funkcjonuje system hulajnóg elektrycznych). Kolejne centrum przesiadkowe planowane jest w Sporyszu, pod warunkiem, że miasto dogada się w tej sprawie z Lasami Państwowymi.

Rozwój połączeń kolejowych jest w planach PKP (po 1 listopada będą prowadzone przez miasto z PKP rozmowy w tej sprawie). Jest planowany szynobus. Planowany jest nowy przystanek kolejowy przy Amfiteatrze. Funkcjonuje tu centrum przesiadkowe, dochodzą też szlaki turystyczne i ścieżki rowerowe. Pomysł jest taki, aby trasa szynobusu wiodła przez przystanki Pietrzykowice, Łączki, potem wiaduktem nad ul. Dworcową i przez Sołę, potem przystanki Amfiteatr i Żywiec Sporysz (pod warunkiem uzyskania porozumienia z LP) i dalej do stacji kolejowej Żywiec.

Żywiec liczy 30.000 mieszkańców. Połączenie szynobusem skomunikuje os. Parkowa, os. 700-lecia i os. Grapa. Na osiedlach tych mieszka łącznie ok. 10.000 osób. Dla porównania - do dworca głównego w Żywcu dochodzi ok. 2.000 osób.

Problemem są niewystarczające połączenia w kierunku Korbielowa, Jeleśni, Pewel i dalej do Suchej Beskidzkiej.

Problem jest także z komunikacją w weekendy.

Należy poszerzyć możliwości zakupu biletu elektronicznego (przez odpowiednią aplikację). Obecnie bilety sprzedaje kierowca. Bilety można także nabyć w punktach ulokowanych w mieście. Są w nich sprzedawane wszystkie rodzaje biletów. Uruchomienie systemu biletu elektronicznego blokuje obecnie koszt aplikacji oraz koszt aplikacji do systemu kontroli biletów.

Linie są skracane bądź wydłużane w zależności od życzenia mieszkańców. Istotna jest tu szybka informacja zwrotna, np. przez radnych, wójtów lub bezpośrednio do prezesa MZK.

Ciężko jest mi wypowiadać się na ten temat. Dotyczy on raczej starostwa.

Nie ma styku pomiędzy komunikacją miejską w Łodygowicach (obsługiwana przez MZK Żywiec) i komunikacją w Wilkowicach (obsługiwana przez firmę bielską).

W sąsiedztwie większości firm w Żywcu są przystanki autobusowe. Jeżeli przedsiębiorcy zgłaszają taką potrzebę – trasa autobusu jest zmieniana tak, aby dostosować ją do potrzeb pracowników.

Potrzebna jest koordynacja organizacji transportu w Aglomeracji. Należy identyfikować potrzeby społeczne, a potem organizować transport, czy to poprzez MZK czy przewoźników prywatnych. Potem

taka organizacja powinna nadzorować i weryfikować realizowane usługi transportowe. Powinna to być organizacja (komórka) o kompetencjach takich jakie mają starostwa.

Komunikacja zbiorowa musi jednak zapewnić odpowiedni standard przewozów. Stąd pytanie – ile firm prywatnych jest w stanie zapewnić wymagany standard za rozsądne pieniądze (w Żywcu bilet kosztuje 3,40 zł., poza miastem więcej). Nie powinno się dopuszczać do obniżania ceny za przewozy kosztem jakości świadczonych usług .

Należy zadbać o właściwą komunikację zwrotną – jeżeli jest potrzeba uruchomienia danego kursu, należy go uruchamiać. Przykładem jest komunikacja do nowego szpitala w Żywcu – po jego otwarciu miasto uruchomiło nowe kierunki.

W celu zbierania informacji zwrotnej od pasażerów należy wykorzystywać programy komputerowe, które same zbierają dane. Powinna powstać odrębna sieć, gdzie można byłoby się dowiedzieć na temat połączeń i taka, gdzie można byłoby przekazywać swoje uwagi i informacje o potrzebnych połączeniach. Powinny tu też znajdować się informacje o nowych połączeniach.

Obecnie dużym problemem jest funkcjonowanie komunikacji w dni weekendowe i w święta.

W odniesieniu do rekreacji, turystyki, nart – samochody prywatne powinny być pozostawiane na parkingach, a dalej turyści powinni przesiadać się do komunikacji sportowej (zbiorowej). Ośrodki turystyczne pewnie by się dołożyły do takiego rozwiązania. Przykładem jest tutaj Szczyrk.

Na stronie starostwa nie znalazłem informacji nt. komunikacji na życzenie (o której wspominał moderator).

W mieście funkcjonuje komunikacja miejska, która obsługuje wszystkie dzielnice. Układana jest pod potrzeby mieszkańców. Funkcjonują także taksówki – cena 2,90 zł/km.

W Żywcu nie ma przewozów szkolnych. Nie ma takiej potrzeby.

Nie mamy zewnętrznych źródeł finansowania.

W 2021 r. miasto dopłaciło do organizowanej przez MZK Żywiec komunikacji zbiorowej 7.650.000 zł.

Sieć dróg rowerowych nie pokrywa całego miasta.

Droga rowerowa, na której skrajnia jest ograniczona przez wiadukt kolejowy (o której ktoś wspominał w innej rozmowie) kończy się przed wiaduktem i zaraz za nim się zaczyna znowu. Pod samym wiaduktem nie ma drogi rowerowej i trzeba rower przeprowadzić.

Jest plan rozwoju ścieżek rowerowych w Żywcu. Planuje i realizuje się ścieżkę wokół jez. Żywieckiego. Nitka na prawym brzegu będzie ukończona w listopadzie br. Dalej będzie realizowana nitka wzdłuż lewego brzegu i wzdłuż Soły.

Opracowywana jest Strategia Rowerowa – będzie gotowa w przyszłym roku.

Ścieżki rowerowe na terenie miasta nie są połączone w jeden system.

Połączone są jednak ścieżki wzdłuż Koszarawy i wzdłuż prawego brzegu jez. Żywieckiego (do klubu Błękitni).

Połączona jest część ścieżek na ul. Piłsudskiego oraz na os. 700-lecia. Te ścieżki zostały zrealizowane przy okazji remontu jezdni.

W stronę gm. Radziechowy Wieprz prowadzi ścieżka rowerowa zaczynająca się za browarem w Żywcu. Nie ma innych połączeń rowerowych z pozostałymi okalającymi gminami.

Szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów są mosty. Część jezdnia dostosowana jest do potrzeb samochodów, natomiast chodniki są zbyt wąskie, aby bezpiecznie mógł poruszać się po nich rower.

Niebezpieczne są także niektóre odcinki dróg wojewódzkich – ul. Wesoła i ul. Kopernika.

Działania edukacyjne dotyczące wykorzystania rowerów nie są prowadzone. Aby prowadzić takie działania edukacyjne najpierw muszą zostać wybudowane ścieżki rowerowe.

Jak została wybudowana ścieżka wzdłuż Koszarawy – natychmiast, bez specjalnej akcji promocyjnej zapełniła się rowerzystami. Była co prawda informacja na temat otwartej ścieżki podana w mediach społecznościowych. Pokazano też jak burmistrz uroczyście otwiera ścieżkę.

Trudno mi wypowiadać się na ten temat.

Nie ma obecnie wspólnego zarządzania transportem. Poszczególne rodzaje transportu zarządzane są przez osobne podmioty/ instytucje.

Nie bardzo widzę jedną strukturę zarządzającą całym systemem ścieżek rowerowych. Powodowałoby to konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów administracyjnych. Obecnie koszt utrzymania ścieżek ponoszą gminy.

Należy jednak koordynować zejścia się ścieżek pomiędzy poszczególnymi gminami.

Układ powiatu żywieckiego jest specyficzny. Potrzeby tego miasta są inne niż potrzeby innych miejscowości. Jeżeli zarządzanie transportem przeszłoby w Aglomeracji w ręce jednego podmiotu- czy reagowałby on dostatecznie szybko na zgłaszane przez mieszkańców potrzeby?

Generalnie, w proces zarządzania powinni być zaangażowani eksperci. W Żywcu firma Refunda robiła projekt komunikacji miejskiej, a teraz sprawdza i weryfikuje koszty transportu miejskiego. Na tej podstawie wyliczana jest wielkość dopłaty do komunikacji miejskiej.

Wspólny bilet byłby dobrym rozwiązaniem, ale tylko wtedy gdyby przez to nastąpiła obniżka kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego. Wydaje się jednak, że po wprowadzeniu wspólnego biletu, trudny byłby podział kosztów pomiędzy przewoźnikami. Sądzę, że koszty transportu zbiorowego mogłyby wzrosnąć.

Dobrze byłoby wprowadzić wspólną aplikację dla urządzeń mobilnych, która na poszczególnych trasach kierowałaby do stron poszczególnych przewoźników. Mogłaby to być samodzielna aplikacja umożliwiająca zakup biletu lub posiadająca interfejsy do stron przewoźników.

Część muzealną miasta obsługuje komunikacja miejska.

Generatory ruchu turystycznego w mieście to:

- Browar
- Miejski Dom Kultury
- Rynek plus zamek i katedra

- Jez. Żywieckie
- Amfiteatr.

Do Jez. Żywieckiego możliwy jest dojazd rowerem. Dojeżdża tam także autobus miejski, ale kursy nie są zbyt obciążone. Osoby dojeżdżające do jeziora, np. uprawiające sporty wędkarskie dojeżdżają tam autobusem lub samochodem prywatnym.

Komunikację do Amfiteatru powinien zapewnić nowy przystanek kolejowy i usytuowany przy nim duży parking. Z chwilą powstania przystanku zaplanowane jest uruchomienie nowej linii autobusowej.

Jeżeli oferta turystyczna wokół Jez. Żywieckiego się rozwinie, rozbudowane zostaną miejsca wypoczynku, zostanie wybudowana ścieżka rowerowa, wówczas być może być potrzebne będzie wzmocnienie komunikacji autobusowej.

Są potrzeby realizacji inwestycji służących poprawie bezpieczeństwa i wygody ruchu pieszego i rowerowego.

Potrzebne i planowane są obwodnice Centrum od strony Jeleśni/ Koszarawy oraz w Sporyszu. Miasto czeka na środki na te inwestycje.

Jak to wspomniano wcześniej, prowadzone są z PKP nt. połączenia Żywiec – Sporysz – Żywiec Gł. Inwestycja ta połączona byłaby z realizacją centrum przesiadkowego przy Amfiteatrze i realizacją dojścia do pobliskiego osiedla.

Potrzebna jest realizacja bezkolizyjnego skrzyżowania z drogą wojewódzką do Myślenic oraz bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej 946 z linią kolejową. W tym drugim przypadku jest wolny teren (Lasy Państwowe są zainteresowane jego przekazaniem).

Były rozmowy zarządu MZK z wójtami Gilowic, Łodygowic i Lipowej nt. wspólnej polityki parkingowej i utworzenia centrów przesiadkowych. Po stronie wójtów byłyby wydatki dotyczące utworzenia parkingów. Pomysł nie został przez wójtów odrzucony.

Strefa Tempo 30 jest stosowana w Żywcu tam, gdzie ulice są przelotowe a wokół są budynki mieszkalne, np. w Zabłociu.

Zwężenia stosowane są na ul. Piłsudskiego w kierunku Jeleśni. Obok są os. 700-lecia i os. Parkowe.

W mieście stosowane są systemy 'aktywnego powiadamiania' – na słupach przy przejściach są pomarańczowe światła, które włączają się automatycznie, gdy do przejścia zbliża się pieszy.

Mamy w planie ograniczenie ruchu na ul. Świętokrzyskiej i ul. Żeromskiego oraz na ulicy przy rezerwacie Grapa. Czekamy na przygotowanie projektu i wybór najodpowiedniejszego rozwiązania – być może strefy Tempo 30.

Najważniejsze potrzeby w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego to:

- Oznaczenie przejść dla pieszych zmianą struktury nawierzchni oraz dodatkowe oznakowanie piktogramem przekreślonego telefonu;
- Wyposażenie ulic w oświetlenie fotowoltaiczne oraz tzw. oświetlenie podążające (zmieniające natężenie światła w zależności od ruchu przechodzącego drogą pieszego).

Na razie koszty inwestycji i brak środków uniemożliwiają realizację tych inwestycji.

Przy wprowadzeniu systemu hulajnóg miejskich była akcja informująca o hulajnogach i ścieżkach rowerowych. Stale prowadzone są akcje o bezpieczeństwie na drogach.

Chcemy wprowadzić testowo autobus wodorowy.

Młodzież docenia korzyści transportu rowerowego. Jeżeli finanse miasta na to pozwolą, wprowadzimy rower publiczny i stacje rowerowe przy szkołach i parkingach.

Pomimo tych działań dużo osób przyjeżdża do pracy samochodami prywatnymi.

Sytuacja nie odbiega od sytuacji w innych miastach. Mamy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

Realizowane są projekty dotyczące wypoczynku i rekreacji.

Należy zmienić/ uaktualnić PZP. Planujemy ścieżki dydaktyczne, wybiegi dla psów, mariny na jeziorze i miejsca biwakowe. Pewnym problemem są tu obszary Natura 2000.

Ruch samochodowy – należy przygotować obwodnicę obchodzącą starą część Żywca oraz obwodnicę osiedla w kierunku na Suchą Beskidzką.

Do przygotowania są następujące inwestycje:

- Boisko wielofunkcyjne
- Miejsca biwakowe nad Koszarawą i Sołą
- Tężnia solankowa w Parku
- Wybieg dla psów
- Teren wypoczynkowy na Górze Grojec (obszar Natura 2000) – w tym roku zostaną wykonane projekty
- Nowe kładki rowerowe przez Sołą i Koszarawę.

Żywiec skomunikowany jest z gminami okalającymi. Układ komunikacyjny kształtował się przez lata i dostosowany jest do potrzeb mieszkańców. Nowe osiedla wkomponowują się w siatkę komunikacji miejskiej. W miarę ich rozwoju dokładane są nowe linie komunikacyjne.

Nie ma miejsc o niewystarczająco wykorzystanej dostępności do transportu publicznego.

Nie wydaje się mi także, żeby w ciągu najbliższych lat wzrosła liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej.

Problemem są obszary Natura 2000. Kolejnym miejscem problemowym są obszary zalewowe wzdłuż Koszarawy i Soły. Zarządcy tych obszarów mają inne podejście niż oczekivaliby tego mieszkańcy.

Strefy przemysłowe – w pobliżu niektórych zakładów należy dodać nowe przystanki komunikacji miejskiej.

Ruch samochodów dostawczych jest problemem w Żywcu. Samochody dostarczające towary są szersze i dłuższe. Dostawy odbywają się w zależności od potrzeb sklepów, np. dojazd TIR-ów do sklepu Biedronki przy ul. Żeromskiego. Szczególnie na starówce dostawy towarów blokują wąskie ulice.

Były starania o ograniczenie terminu dostaw do g.09.00. Nie wiem jednak, czy ze względów prawnych można to w tej chwili zrobić.

Głównym problemem jest dowóz towarów samochodami wielkogabarytowymi do sklepu Biedronki.

1.2.11. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielami Starostwa Powiatowego w Bielsku-Białej oraz Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego 25.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony online)

Termin: 25 października 2022

Respondent: pani Adelajda Regiec-Bartoszek – powiat Bielsko-Biała, Anna Plichta-Kotas – naczelnik Wydziału Programowania Rozwoju i Funduszy Europejskich, Seweryn Kobiela – dyrektor biura Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego oraz Bogusław Jakubiec – starostwo powiatowe w Bielsku-Białej.

Prowadzący wywiad: Paulina Sęk

Komunikacja obejmuje wszystkie miejscowości. Częstotliwości kursów są uzależnione od dni, kursy odbywają się inaczej w weekendy niż w dni robocze. W dni robocze nie ma problemu, aby dotrzeć do każdej gminy, miejscowości.

Transport zbiorowy organizowany przez samorządy, finansowany przez gminy nie organizuje połączeń pomiędzy największymi miastami. Nie organizuje sprawnego transportu pomiędzy Cieszynem, Żywcem, Bielskiem. Jedynym wyjątkiem jest kolej (połączenie kolejowe pomiędzy Bielskiem a Żywcem- S5). Cały transport pomiędzy Bielskiem a Cieszynem organizowany jest przez prywatnych przewoźników, ponieważ linia kolejowa jest aktualnie zawieszona. Bielsko jest tylko przystankiem na trasie takiego kursu a nie miejscem docelowym (linia kursuje np. Cieszyn – Kraków), a co za tym idzie transport porusza się po głównych drogach i omija mniejsze miejscowości, wsie. Skupia się on na najbardziej opłacalnych kursach, wybranych ze względów ekonomicznych. W najbliższym czasie nie ma szans na przywrócenie linii kolejowej, na trasie Bielsko – Cieszyn (linia nr.190).

Połączenie kolejowe Bielsko – Żywiec jest wystarczające – linia S5. Modernizacji wymaga połączenie Bielsko – Cieszyn. Na terenie województwa Śląskiego linie kolejowe wymagają remontu. Najbliżej powiatu największe miasta są położone w województwie małopolskim, kursuje linia kolejowa Bielsko -Kraków, ale kursy odbywają się rzadko - 6 razy na dobę.

Przystanki, stacje są wyremontowane. Perony są przystosowane do obecnych standardów. Można zastanowić się nad lokalizacją przystanków, czy remontować stare czy może budować stacje w innym miejscu. Tutaj trzeba brać pod uwagę plany zagospodarowania przestrzennego. Brakuje przystanków z parkingami, systemem Park & Ride, ciężko jest przesiąść się z auta w pociąg.

Od poniedziałku do piątku połączenia autobusowe są dostosowane do osób pracujących, uczniów, więc w dni robocze kursy odbywają się często. Częstotliwość uzależniona jest od popularności danej linii, ilości pasażerów. W weekendy transport najczęściej zapewniony jest do miejsc

turystycznych. Wydaje mi się, że częstotliwość kursów autobusowych aktualnie odpowiada potrzebom mieszkańców i turystów.

System biletowy jest indywidualny dla każdego przewoźnika, nie ma ulg, wspólnych biletów. Każdy operator sam decyduje o wysokości biletu/ulgi. Korzystając z różnych środków transportu, transportu zapewnianego przez samorzady czy prywatnych przewoźników, jeżeli chcemy się przesiadać musimy kupować dodatkowe bilety.

Poza sporadycznymi przewoźnikami prywatnymi, największą popularnością cieszy się linia kolejowa (Bielsko- Katowice). Kolej jest najdogodniejszym środkiem transportu.

Współpraca powinna być szersza. Dobrym rozwiązaniem jest związek powiatowo-gminny, który pozwala na wejście do układu różnym jednostkom samorządu terytorialnego. Hybryda gmin i powiatów się sprawdza i wystarczyłaby, aby zapewnić transport publiczny, potrzebna tylko jest chęć do współpracy. Trzeba uważać na dublowanie się linii (linie miejskie, które dojeżdżają do miejsc centralnych często są takie same jak linie wiejskie). Budowanie miejsc przesiadkowych, pomoże zagęścić transport publiczny. Aktualnie transport publiczny jest deficytowy ze względów finansowych.

Łączność pomiędzy miastami powiatowymi powinna zależeć od marszałka. Na dziś obejmuje tylko transport kolejowy, marszałek pominął transport kołowy.

Akty prawne regulują co jest komunikacją miejską a co powiatowo- gminną czy wojewódzką. W tej kwestii trzeba zwiększyć zaangażowanie województwa w pomoc, współpracę przy organizacji transportu publicznego. Ważne są większe chęci i zaangażowanie ze strony wszystkich jednostek samorządu terytorialnego.

Pasażerowie byliby zadowoleni jakby istniał jeden bilet, jedna karta, która jest tolerowana. Z punktu widzenia pasażera jest to potrzebne. Wpłynęłoby to pozytywnie na kwestie ekologii i płynnego transportu. Ważne jest, aby transport publiczny był jak najlepszy i zachęcał pasażerów do korzystania z niego.

Odchodząc od tematu gmin najważniejszym centrum przesiadkowym jakie powinno powstać jest centrum przesiadkowe na dworcu w Bielsku- Białej - jest to największe i najbardziej strategiczne miejsce dla rozwoju aglomeracji. Jeśli chodzi o gminy to takie centra powstały w Czechowicach-Dziedzicach oraz w planach jest otwarcie parkingu w Wilkowicach. Natomiast jest to już kwestia działań poszczególnych gmin w tym zakresie.

Braliśmy udział w projekcie unijnym, który obejmował temat transportu na życzenie. Zdecydowaliśmy się na testy w tym aspekcie. Testy trwały niecały rok i dzięki temu zdobyliśmy ogromną wiedzę na ten temat. Jedna gmina zgodziła się na przeprowadzenie tego eksperymentu na jej terenie. Bazując na tym doświadczeniu wyglądało to tak, że pasażerowie mieli dwie formy zgłaszania chęci przejazdu - telefoniczną i internetową. Z uwagi na budżet projektowy nie mogliśmy zapewnić dużej częstotliwości przejazdów, jakie by odpowiadały pasażerom. Mogliśmy zagwarantować cztery, pięć godzin kursów dziennie, a potrzebne było ich znacznie więcej. Korzystali z tego pasażerowie z odległych punktów, aby dojechać do pierwszych przystanków komunikacji miejskiej, do granic Bielska-Białej. Z doświadczenia najważniejsze jest, aby ludzie nauczyli się korzystać z takiej formy transportu. Dla niektórych jest to oczywiste, proste a dla innych jest to kompletna abstrakcja. Potrzebny jest długi czas na naukę jak z takiego typu transportu korzystać. To wymaga większego

zaangażowania i umiejętności planowania ze strony pasażera. Zauważyliśmy, że pasażerowie czuli się z tą formą transportu mniej pewnie. Odczucia pasażerów były skrajne, ktoś był zadowolony, a ktoś inny nie. Taka forma transportu była też mało gospodarcza. Tereny, które obsługiwał taki transport były rozległe, więc liczyła się gotowość kierowców i to generowało duże koszty. Z naszych doświadczeń nasz obszar komunikacyjny, z punktu widzenia pasażera i samorządu, nie jest gotowy na wprowadzenie takiego rozwiązania jakim jest transport na życzenie. Nie mamy także chętnych finansować takie rozwiązanie jest one traktowane bardziej jako eksperyment.

Typowo szkolnych przewozów, dedykowanych dla jednej grupy nie organizujemy. Nie zamykamy dostępności autobusów tylko dla danej grupy osób. Autobusy są ogólnodostępne i myślimy, że jest to najlepsze rozwiązanie. Uczymy wtedy młodych ludzi jak zachowywać się, jak działa transport ogólnodostępny od najmłodszych lat. Dzięki temu te formę transportu uczniowie będą wybierali także w przyszłości. Ważne jest tylko, żeby kursy ogólnodostępne były dobrze dostosowane także dla tej grupy osób. Priorytetowe dla nas jest, aby zapewnić dojazd do szkoły i później do domu uczniom. Uczniowie są największą grupą klientów i do nich głównie dostosowujemy transport. Nie widzimy potrzeby zamykania przewozów tylko dla nich. Mogą oni korzystać z komunikacji ogólnodostępnej.

Wszystkie gminy współfinansują w ramach swoich budżetów transport publiczny. Wielkość współfinansowania jest uzależniona od zapotrzebowania. Organizator korzysta również z zewnętrznych źródeł finansowania – funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Gdyby takich środków nie było - transport mógłby zostać ograniczony ze względu na koszty (paliw, spadków w dochodach gmin). Mogłaby też spaść jakość transportu – aktualnie mamy transport ekologiczny, niskoemisyjny. Ekologia na terenie powiatu jest ważna i dzięki dofinansowaniu możemy o nią dbać.

Jeśli chodzi o ścieżki rowerowe wybudowanie wzdłuż dróg powiatowych – są to 4 km, głównie Czechowice – Dziedzice, Wilkowice. Największym problemem jest to, gdzie te ścieżki umiejscowić, nie mamy na nie miejsca. Obecne wytyczne, dotyczące np. szerokości ścieżki, utrudniają nam wybudowanie ich. Jeżeli byśmy chcieli wybudować ścieżki wzdłuż terenów rekreacyjnych np. przy potokach musimy współpracować z RZGW. Jeżeli nie zmienią się wytyczne dotyczące budowy dróg rowerowych to będzie dla nas wielkim utrudnieniem, aby móc je budować.

Ścieżki rowerowe nie są połączone. Naszym głównym zadaniem jest połączenie sieci rowerowej i utworzenie spójnej całości. Odchodzimy jednak od budowania ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych, bo jest to nieatrakcyjne dla rowerzystów – turyści woleliby przejeżdżać przez drogi rowerowe przy terenach rekreacyjnych a nie przy zwykłych drogach.

- Organizowane są rajdy rowerowe gminne, międzygminne, powiatowe. Inicjatywa jest raczej oddolna.

- Publikowane są mapy rowerowe z oznaczonymi szlakami rowerowymi, ale nie zajmuje się tym powiat. Zajmuje się tym śląska organizacja turystyczna.

- Miasto Bielsko-Biała prowadzi też punkty, gdzie można wypożyczyć rower. Na terenie powiatu nie mamy takich punktów.

- Policja prowadzi akcje rozdawania odblasków, świateł rowerowych.

Trzeba zastanowić się jakie kompetencje miałyby te podmioty. Jeżeli powstałyby grupy, które oddzielnie zajmowałyby się różnymi sprawami - jedna rowerami, druga transportem drogowym to jaki

szereg kompetencji by one posiadały. Według mnie, jednak powinna powstać jedna struktura. Powstanie jednej grupy spowodowałoby, że przebieg informacji byłby sprawniejszy, rzetelniejszy. W przypadku powstania kilku struktur coś mogłoby zostać ominięte, zapomniane, nieprzekazane.

Im bliższa jest współpraca tym lepiej – na pewno dla pasażera. Natomiast organizacyjnie jest to trudny temat.

Inne spojrzenie niż nasze jest potrzebne. Nam często zdarza się działać zgodnie z przyzwyczajeniami i świeże spojrzenie może temu zaradzić. Najlepszą do tego osobą byłby ekspert, który zajmuje się transportem. Oceniałby on sytuacje bez żadnych sentymentów.

Barierą jest czynnik ludzki, ludzie bronią się przed współpracą. Najważniejsze jest, aby występowała chęć i wola współpracy.

Co do naszego zaangażowania prowadzone były Ski Busy, czyli bezpłatna komunikacja w czasie wzmożonego ruchu turystycznego na terenie gminy Szczyrk. Odciążało to jedną drogę turystyczną, która wjeżdżała do miasta. Chcieliśmy zachęcić turystów do pozostawienia swojego pojazdu i skorzystania ze Ski Busa. Kursy busów odbywały się w okresie zimowym – od połowy/końca grudnia do końca lutego/ połowy marca. Kursy autobusów były także częstsze niż poza okresem turystycznym. Takie rozwiązanie cieszyło się dużą popularnością. W tym roku działania odbywały się to bez większego zaangażowania gminy ze względu na jej problemy finansowe. Takie rozwiązanie kosztuje, więc zasoby finansowe muszą być, w tej kwestii, zapewnione.

Jeżeli chodzi o usługę „door to door” to pensjonaty mają własne samochody dziewięcioosobowe i jest to proste rozwiązanie. Taka usługa spełnia podstawowe potrzeby komunikacyjne turystów. Jest ona dodatkowo płatna lub jest już wpisana w koszty pobytu.

Planowana jest budowa obwodnicy na północy Czechowic, ma na celu odciążenie ruchu w centrum (głównie ruchu pojazdów ciężarowych).

Planowana jest budowa drogi ekspresowej, autostrady pomiędzy Bielskiem a Krakowem, co stanowiłoby obwodnice paru gmin na terenie powiatu.

Budowa Parkingów leży w kompetencjach gmin. Gminy mogą je budować na własnych działkach i z własnych pieniędzy. Wspólna polityka parkingowa nie sprawdziłaby się.

Mieszkańcy lub policja zgłasza takie potrzeby na bieżąco. Komisja ocenia, czy warto coś w danym miejscu poprawić.

Najbardziej niebezpieczne przejścia dla pieszych staramy się doświetlać.

Przy każdej modernizacji drogi czy budowie uwzględniamy w planach wszelkie środki komunikacyjno-pieszne.

Takie kampanie są potrzebne. Ważne dla nas jest, aby kończyły się sukcesem i rzeczywiście zachęcały do korzystania z komunikacji publicznej.

To powinny być zarówno kampanie promocyjne jak i działania, które prowadzi nasz operator takie jak modernizacja środków transportu (możliwość ładowania telefonu w komunikacji, klimatyzacja). Modernizacja przekonałaby potencjalnych pasażerów do skorzystania z komunikacji publicznej.

Są to kompetencje gmin. Jednak, jeśli chodzi o temat powiatu to mieszkańców przybywa zatem działania w tym zakresie są dobrze prowadzone. Widać trend, że mieszkańcy miasta Bielska-Białej przeprowadzają się na jego obrzeża. Przez napływ mieszkańców z Bielska-Białej na jego obrzeża mogą pojawić się problemy z dojazdami komunikacją publiczną do miejsc pracy, szkół. Zwiększyła się liczba pasażerów w komunikacji publicznej. Tworzą się korki, ponieważ dużo osób dojeżdża do miasta własnymi samochodami. Zatory drogowe powodują opóźnienia autobusów.

Z tego co zaobserwowaliśmy w przypadku szkół skupiamy się raczej nad rozbudową aktualnych placówek, a nie budową w ich nowych miejscach. Nowe placówki trzeba finansować, a nie zawsze są na to środki. Dodatkowo przy budowie nowej placówki najważniejsze jest, aby zapewnić dobre warunki dojazdu dla uczniów (zapewnić dobrą komunikację miejską do, przebudować odpowiednio wąskie drogi pod użytek autobusów).

Generalnie nasz powiat jest dobrze rozwinięty, jeżeli chodzi o sieć drogową (mamy drogi ekspresowe, powstaje droga ekspresowa do Katowic). Pod tym względem mamy dobrą sieć dróg. Mamy problemy z naszymi drogami powiatowymi, gdzie mamy dużo ograniczeń, jeżeli chodzi o samochody ciężarowe. Nie są to ograniczenia pod względem nośności, szerokości tych dróg, tylko ograniczają nas petycje mieszkańców, wójtów (samochody ciężarowe mogą być dla mieszkańców uciążliwe). Staramy się, aby drogi przy miejscach zamieszkania nie były drogami tranzytowymi dla samochodów ciężarowych. Ciężarówki mają alternatywę i mogą te drogi objechać. Zawsze będzie występować napięcie pomiędzy mieszkańcami a zezwoleniami, aby samochody ciężarowe mogły wjeżdżać na drogi przy terenach zamieszkania. Jednak nie widzimy dużego problemu w temacie ruchu dostawczego.

Możemy dodać, że mamy problem z finansami, które możemy przeznaczyć na modernizację naszych dróg. Finanse nie obejmują w najbliższym czasie modernizacji, przebudowy dróg. Dlatego cały transport aktualnie nadal musi odbywać się, w jakimś stopniu, przez drogi powiatowe.

Patrząc też pod kątem pozyskiwania środków unijnych prosimy o zwrócenie uwagi pod kątem zakupu taboru i sposobu zarządzania nim. Dla nas zeroemisyjny transport nie jest dobrym rozwiązaniem. Ten transport może być dobry dla miasta Bielsko-Białej, ale dla nas nie za bardzo. Taki typ transportu za dużo kosztuje. Dodatkowo nasze linie komunikacyjne nie są jak na terenie miasta, wyjeżdżamy poza obszar i może nam czasem zabraknąć energii, żeby wrócić. Nie mamy też na wszystkich obszarach możliwości podładowania takich autobusów, a ich budowa wiązałaby się z wielkimi nakładami finansowymi. Teraz bazujemy na niskoemisyjnych środkach transportu (autobusach CNG) i chcielibyśmy przy tym na tę chwilę pozostać. Dodatkowo nasz teren jest górzisty i parametry elektrycznych autobusów nie są odpowiednie dla takiego typu terenu (nie osiągną wyniku, aby przejechać konkretną liczbę kilometrów na jednym ładowaniu). Nie możemy zatem korzystać tylko z autobusów elektrycznych. Możemy nawet pozostać w jakimś stopniu przy standardowych autobusach zasilanych olejem napędowym. Jeśli brakowałoby nam środków unijnych lub mierzylibyśmy się z opóźnieniem z nimi związanym to nie byłoby stać samorządów czy operatorów, żeby inwestować w nowy tabor bez wsparcia zewnętrznego. Jakość naszego transportu jest zależna od wsparcia finansowego.

Transport na żądanie –Przepisy nie nadążają za tym tematem, nie określają nam co to dokładnie jest transport na żądanie. W tym aspekcie mierzyliśmy się z trudnościami związanymi z aktualnym

prawem. Pytanie jest, jak skategoryzować te przewozy i jakimi dokumentami powinniśmy się legitymować w przypadku zewnętrznej kontroli. Warto w dokumencie strategicznym zaznaczyć potrzebę dostosowania przepisów w zakresie transportu publicznego i jednocześnie uregulować już istniejące przepisy, ustawy (ustawy są ze sobą często niespójne, są takie ustawy, które nie są powiązane ale dotyczą tej samej kwestii). Należy wnioskować do parlamentarzystów o dostosowanie tych przepisów i ich ujednoczenie.

1.2.12. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Starostwa Powiatowego w Cieszynie 27.10.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez telefon)

Termin: 27 października 2022

Respondent: pan Krzysztof Glajcar – powiat cieszyński

Prowadzący wywiad: Paulina Sęk

Na terenie powiatu nie ma „białych plam” - miejsc, gdzie nie dociera transport publiczny. Pomimo tego, że powiat jest rozległy to udało nam się załatwić to, że komunikacja publiczna dociera do praktycznie wszystkich miejsc.

Należy doprecyzować co to są większe miasta – w naszej perspektywie Cieszyn jest takim dużym miastem. Cieszyn jest punktem centralnym (prawie wszystkie drogi zmierzają do tego miasta). W Cieszynie linie komunikacyjne zaczynają się lub kończą. Jeżeli dotrzemy komunikacją do Cieszyna nie ma większego problemu, aby dojechać stamtąd do jeszcze większych miast.

Jeżeli chodzi o kolej to zaczyna być w tym aspekcie coraz lepiej. Został przeprowadzony remont linii 90 Zebrzydowice – Cieszyn. We wrześniu uruchomiono po remoncie zrewitalizowaną linię 190 (Cieszyn – Goleiszów). Linia 190 powinna docierać do Bielska-Białej jednak ten odcinek jest nadal zamknięty. Póki co Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego nie daje „zielonego światła” – pieniędzy, żeby ten odcinek otworzyć. Są duże starania, aby przeznaczyć środki finansowe na pełne otwarcie tej linii. Koleją do Bielska, na ten czas, bezpośrednio nie da się dojechać. Można dojechać tam w sposób pośredni przesiadając się w Czechowicach, jednak to się nie opłaca. Najbardziej opłaca się dojechać do Cieszyna, a stamtąd samochodem osobowym w 20 min jesteśmy w stanie dojechać w każdy punkt Bielska- Białej. Kończymy budowę linii kolejowej nr. 191 Goleiszów -Wisła, Głębcze. Otwarcie tego odcinka po remoncie jest planowane na połowę grudnia.

Powiat cieszyński jest organizatorem transportu autobusowego i częstotliwość kursów jest adekwatna do potrzeb. Zdarzają się sytuacje, że mieszkańcy proszą o zwiększenie częstotliwości kursów, zmiany w rozkładzie jazdy i w miarę możliwości technicznych, finansowych to realizujemy. Oczywiście na mocy ustawy musimy wydawać środki przeznaczone na transport w sposób adekwatny i w naszym odczuciu udaje nam się to dobrze. Ważne są dla nas też potrzeby młodzieży szkolnej, która dojeżdża komunikacją publiczną do szkół, głównie do Cieszyna.

Remontu wymaga odcinek linii 190 od Skoczowa do Bielska – jednak to jest poza możliwościami powiatu. Wtedy mielibyśmy w pełni wyremontowane szlaki kolejowe w powiecie.

Jeżeli chodzi o przystanki kolejowe to tam, gdzie został przeprowadzony remont linii kolejowej to objęto remontem także przystanki.

Z punktu widzenia naszego powiatu uważam, że aktualnie prowadzona komunikacja jest wystarczająca. Jestem przekonany, że nic bym tutaj nie zmieniał. Zauważyłem, że dążymy do centralizacji, jednak w praktyce taki system ma swoje wady (nie słuchamy potrzeb osób na niższych szczeblach, osoby wyżej w hierarchii często dążą do realizacji swoich celów). Dla nas najważniejsze jest zdanie mieszkańców, chcemy im zapewnić jak najlepszą obsługę i nam to się udaje, wymagane są tylko mniejsze poprawki. Zmian systemowych nie wprowadzałbym, są niepotrzebne.

Parkingi P&R miałyby sens w większych miastach: Wisła, Skoczów. W Skoczowie wyremontowano linie kolejową, dlatego jest zapotrzebowanie na parkingi. Stworzenie tam centrum przesiadkowego byłoby dobrym pomysłem (burmistrz miasta ma to w planie). Trzeba brać pod uwagę możliwości techniczne, architektoniczne (mamy zagospodarowane tereny i duży parking mógłby się nie zmieścić). Wydanie środków finansowych na ten cel byłoby zasadne. Poprawiłoby to jakość podróżowania turystom i mieszkańcom.

Transport na życzenie funkcjonuje i korzysta z niego głównie młodzież (korzystają z aplikacji np. Bolt). Taki rodzaj transportu powinien działać na mocy znowelizowanej ustawy o transporcie drogowym. Dodatkowo główny inspektor transportu drogowego musi wydać koncesje na pośrednictwo przy przewozie osób. Tu nie tylko musimy zwracać uwagę na potrzeby mieszkańców, przede wszystkim musimy działać zgodnie z prawem. Oprócz aplikacji tj. Bolt lokalne firmy także świadczą usługi transportowe – przewożą klientów samochodami osobowymi lub busami, które mogą zabrać nie więcej niż 9 pasażerów. Nie widzę nagłej potrzeby wprowadzać czegoś nowego w temacie transportu na życzenie. Popyt reguluje podaż, więc im więcej byłoby chętnych skorzystać z takiego rodzaju transportu to świadczylibyśmy więcej usług w tym aspekcie. Jeżeli dużo osób byłoby zainteresowanych takimi usługami to prywatne firmy pewnie bardziej by się rozwinęły, jednak rozwój jest często utrudniony ze względu na prawo czy środki finansowe.

Na terenie niektórych gmin zapewniane były dodatkowe autobusy, które zajmowały się przewozem uczniów, głównie do szkół podstawowych. Aktualnie powiat stara się zapewnić dobre warunki przewozów ogólnodostępnych (dobrą częstotliwość, ilość kursów), aby gminy nie musiały realizować dodatkowych kursów na własną rękę.

Tak, korzystamy z zewnętrznych źródeł finansowania – ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Składamy wnioski o dopłatę co roku od 2019 roku. Na ten rok udało nam się taką dopłatę otrzymać. Nie wiemy, jak to będzie wyglądać w przyszłym roku, ponieważ wojewoda ogłosił, że województwo śląskie posiada coraz mniej środków do podziału.

Nie zajmuję się tym w fizyczny sposób i mogę powiedzieć niewiele. Z tego co wiem, dzięki programom dofinansowywanym ze środków unijnych wójtowie, burmistrzowie w miarę swoich możliwości rozwijają sieć dróg rowerowych na terenach swoich gmin. Niektóre drogi są ukończone, niektóre są w fazie realizacji, niektóre są w fazie planowania. Skupiamy się w tym aspekcie na naszych najbardziej turystycznych gminach (Ustroń, Wisła i sąsiadujące z nimi gminy). Jest pomysł, aby stworzyć trasę rowerową, która wiodłaby od źródła Wisły aż do Gdańska, jednak nie wiemy, czy się to uda.

Wspólny bilet elektroniczny - Posiadanie jednego biletu byłoby na pewno wygodne dla pasażera, jednak trzeba też zwrócić uwagę na przepisy fiskalne. Prywatni operatorzy rozliczają się osobno, a więc trzeba zastanowić się nad tym jak rozwiązać kwestie rozliczania takiego wspólnego biletu i kto miałby taki bilet sprzedawać. Zmagamy się tutaj z trudnościami związanymi z przepisami prawnymi. W przypadku naszego powiatu jest za wiele przeszkód związanych z tym tematem i w rzeczywistości wprowadzenie wspólnego biletu byłoby praktycznie niemożliwe do zrealizowania. Na tę chwilę, dzięki umowie zawartej pomiędzy powiatem, a operatorami, operatorzy honorują bilety wykupione u innego przewoźnika, jeżeli pasażer wsiądzie do ich autobusu i wylegitymuje się tym biletem przy kontroli (bilet musi być co najmniej miesięczny).

Staramy się zapewnić transport publiczny dla turystów na miarę naszych możliwości technicznych, finansowych. Biorąc to pod uwagę myślę, że zapewniamy turystom dogodny transport. Turyści, którzy nie chcą stać w korkach często korzystają z naszego transportu kolejowego. Wewnątrz naszego powiatu nie ma problemu, aby przemieszczać się pomiędzy miejscowościami transportem publicznym.

Jeżeli chodzi o kwestię parkingów to wszędzie ich brakuje. Biorąc pod uwagę dużą ilość pojazdów to zdecydowanie mamy za mało miejsc parkingowych. Niektóre czynniki tj. wysokie ceny paliwa mogą wpłynąć na to, że mieszkańcy, turyści wrócą do korzystania w większym stopniu z komunikacji publicznej. Dodatkowo nasza przestrzeń jest już w dużym stopniu zagospodarowana i ciężko jest znaleźć miejsce na nowe parkingi.

Jeżeli chodzi o drogi to na pewno jest potrzeba ich modernizacji. Z tym tematem zmagają się powiatowy zarząd dróg publicznych. Potrzeba modernizacji jest, ale ograniczają nas możliwości finansowe. Sieć drogową mamy bardzo dobrze rozwiniętą, jednak wymaga ona remontu (nawierzchnia dróg wymaga odnowy, warto zbudować chodniki dla pieszych). Na miarę możliwości finansowych stopniowo staramy się modernizować nasze drogi. W tym temacie przydałoby nam się większe wsparcie finansowe, wtedy moglibyśmy przeprowadzić remont na większą skalę. Uważam, że w pierwszej kolejności warto remontować już powstałe drogi – to jest priorytet, ponieważ ruch na drogach jest zdecydowanie największy. Inne aspekty takie jak budowa ścieżek rowerowych, chodników powinny być realizowane dopiero na drugim miejscu.

W tym temacie na pewno musimy skupić się na budowie chodników przy drogach powiatowych. Gminy stopniowo budują na swoich terenach chodniki oraz przejścia dla pieszych. Przejścia są budowane zgodnie z wymogami, które wzmacniają bezpieczeństwo pieszych podczas przekraczania jezdni (np. są one odpowiednio doświetlone).

Gminy organizują się takie kampanie - przeprowadzają rozmowy z mieszkańcami na ten temat, rozdają gadżety promujące bezpieczny ruch drogowy, organizują konkursy dla młodzieży.

Według mnie takie działania są wystarczające, jednak im więcej takich działań tym lepiej. Dodatkowo niedawno nastąpiła zmiana prawa ruchu drogowego, na mocy, której pieszy ma w każdym przypadku pierwszeństwo. Efektem tego jest duża nieuwaga ze strony pieszych przy przekraczaniu jezdni. Biorąc to pod uwagę dobrze byłoby skupić się na edukowaniu pieszych jak bezpiecznie przechodzić przez jezdnie.

Na terenach wiejskich obserwujemy przyrost mieszkańców, którzy przeprowadzili się z miasta na wieś.

Mieszkańcy terenów wiejskich mają dodatkową ziemię przeznaczoną na użytek rolny, która aktualnie nie jest już uprawiana przez co chcieliby ją zbyć. Jednak, żeby móc zbyć ziemię i przeznaczyć ją na np. wybudowanie domu trzeba zmienić to w planach zagospodarowania przestrzennego. Co za tym idzie dużo terenów wyznaczonych pod zabudowę nie jest aktualnie zagospodarowanych, a nadal są naciski, aby wyznaczyć kolejne tereny.

Cieszyn robi plan zagospodarowania przestrzennego, jednak, według mnie, jest on ciężki do zrealizowania. Centrum Cieszyna jest gęsto zagospodarowane i nie da się dużo tam zrobić. Natomiast obrzeża Cieszyna są stopniowo zagospodarowywane, głównie przez nowych mieszkańców napływających z terenów miejskich.

1.2.13. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta w Czechowicach - Dziedzicach 03.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony poprzez platformę TEAMS)

Termin: 3 listopada 2022

Respondent: pan Jan Musur – Kierownik Biura Publicznego Transportu Zbiorowego w Czechowicach-Dziedzicach

Prowadzący wywiad: Cezary Gołębiowski

Komunikacja miejska funkcjonuje w Czechowicach-Dziedzicach od 40 lat. Na przełomie 1999 i 2000 roku autobusy z Czechowic wjechały do Bielska-Białej (początkowo nie było to uregulowane prawnie). Do tej pory był przystanek na granicy miasta. W 2004 roku ze względu na duży popyt Bielsko-Biała uruchomiło linię nr 50 do Czechowic-Dziedzic. W tym też roku podpisano porozumienie – z Czechowic kursowała do Bielska linia nr 7. Obecnie trzy linie z Czechowic kursują do Bielska: 7 (VII), 10 (X) i 5. Linie te są oznaczone cyframi rzymskimi, aby nie myliły się podróznym z takimi samymi liniami funkcjonującymi w Bielsku.

Ze względu na duży popyt, zakład komunikacyjny w Bielsku eksploatuje na linii 50 autobusy przegubowe. Kursują one z os. Karpackiego przez ul. Legionów do kopalni Silesia w Czechowicach.

Białe plamy to głównie drogi powiatowe i wąskie odnogi od DK1 w stronę zachodnią. Są sołectwa Zabrzeg, Bronów, Ligota oraz dzielnica Podraj (ul. Wodna) bez możliwości połączenia komunikacją autobusową. Były próby łączenia tych sołectw autobusami o mniejszych gabarytach, ale w końcu ze względu na warunki finansowe zakupiono autobusy duże. Kupujemy nowe autobusy w ramach projektów unijnych od 2009 roku (85% dofinansowania ze środków UE). Od 2013 roku wkład własny zapewnia PKM, wcześniej był to wkład gminy.

Ze względu na niskie obłożenie linii 1, 2, 3, 6 obsługuje jeden autobus i jeden kierowca – rano dowóz do Czechowic, po południu odwóz pracowników do miejscowości, w których mieszkają.

Problem pojawia się teraz przy drodze DK1. Powstają tam nowe hale magazynowe. Pracownicy chcieliby mieć komunikację miejską. Potrzebna jest nowa linia. Zakłady pracy nie chcą partycypować w kosztach nowego połączenia. Korzystają na tym przewoźnicy prywatni, którzy uruchamiają przewozy zamknięte. Płacą PKM za korzystanie z przystanków.

Linie 1, 2, 3, 6, ze względu na pracę zakładów także w weekendy mają taki sam rozkład w dni powszednie i w weekendowe. Okres wakacyjny wprowadza do rozkładów jazdy jedynie niewielkie zmiany.

Ograniczamy liczbę kursów stricte szkolnych. Rozkłady autobusów PKM dostosowujemy do potrzeb szkół. Wprawdzie kursy tych autobusów oznaczone są na rozkładach literą 'S', ale nie są to kursy zamknięte. Autobusy PKM obsługują dojazdy do szkół nr, nr: 1, 5, 6, 8, do ogólniaka, do szkoły katolickiej i do Zespołu szkół przy ul. Traugutta.

Dojazdy do Zespołu szkół specjalnych (przy kopalni) realizowane są jako przewozy zamknięte.

Z gmin sąsiednich dojazd utrzymywany jest tylko do/z Bielska-Białej. Gm. Bestwina nie zdecydowała się na uruchomienie połączenia z Czechowicami, gminy Goczałkowice, Pszczyna i Chybie nie chcą partycypować w kosztach wspólnego transportu zbiorowego.

Od 2018 połączenie z Bielskiem funkcjonuje na zasadzie wymienności kilometrów. W roku 2023 będą obowiązywać stawki: przy płatnościach dla Bielska-Białej 7,76 zł/km, przy płatnościach dla Czechowic-Dziedzic 8,34 zł/km. W sumie będą to środki 1.600.000 zł po obu stronach.

Połączenia PKM (z Czechowic) obsługują trzy linie, połączenia MZK (z Bielska) jedna linia. Linie PKM do Bielska początkowo obsługiwały autobusy 12-metrowe, teraz – ze względu na popyt - obsługują 15-metrowe.

Kolej odgrywała w komunikacji do/z Czechowic bardzo dużą rolę. Przed rokiem 2000 był to jedyny środek komunikacji zbiorowej na trasie do Bielska-Białej. Popularny był także kierunek Zebrzydowice/ Chybie ze względu na przewóz dzieci do szkół. W tej chwili więcej dzieci uczy się w Bielsku-Białej i tam dojeżdża. Kolej likwidowała sukcesywnie swoje połączenia ze względu na ich małą rentowność.

Obecnie PKP prowadzi remonty linii kolejowych.

Sieć kolejowa jest dobrze rozwinięta.

Jednakże „ciasna” infrastruktura, zła nawierzchnia i gęsta liczba przystanków znacznie spowalniają połączenia kolejowe, np. na linii od Tych mamy przystanki Kobiór, Pszczyna, Goczałkowice, dwa przystanki w Czechowicach-Dziedzicach i dwa przystanki w Bielsku-Białej.

O poprawie połączeń kolejowych i ewentualnych nowych potrzebach możemy mówić dopiero po zakończeniu remontów linii, czyli za 2-3 lata.

W mieście została przeprowadzona ankieta nt. zasadności budowy centrum przesiadkowego Czechowice-Dziedzice Południe. Mieszkańcy wypowiedzieli się pozytywnie o tym projekcie.

Potrzebny jest też tunel lub wiadukt nad torami kolejowymi w ciągu ul. Bestwińskiej.

Znaczna część tego pytania omówiono podczas rozmowy nt. pytania 1.

Podsumowując:

- Należy poprawić dowóz pracowników do zakładów pracy – 2 autobusy na każdej linii;
- Umożliwić komunikację do miejsc stanowiących białe plamy z ustanowieniem punktu zbiorczego wszystkich linii przy dworcu PKP (ostatni autobus odjeżdża stąd o g. 22.30);
- Odnośnie kolei – skomunikować istniejące połączenia z rozkładem jazdy autobusów.

Problemem jest częste spóźnianie się autobusów linii z Bielska-Białej. Spowodowane jest to dużym natężeniem ruchu na DK1.

System biletowy w Czechowicach-Dziedzicach – są dwie strefy biletowe: pierwsza - m. Czechowice-Dziedzice i druga poza miastem. Bilet za 5 zł umożliwia poruszanie się komunikacją przez 40 min. niezależnie od stref, bilet za 4 zł jest biletem strefowym albo czasowym.

Bilety sprzedawane są u kierowców. W niektórych sołectwach bilety można nabyć także w sklepach.

Jest też aplikacja mobilna w autobusowych kasownikach – bilet wgrywa się na kartę płatniczą. Odpowiednie czytniki mają też kontrolerzy. Mankamentem aplikacji mobilnej jest brak możliwości jednoczesnego zakupu kilku biletów.

Odcinek Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała obsługuje:

- 40 par kursów PKM i
- 37 par kursów MZK.

Nie ma potrzeby zwiększania liczby połączeń. Autobusy PKM podjeżdżają do hotelu Kubuś i do dworca autobusowego przy ul. Warszawskiej skąd jest możliwość przesiadki do autobusów komunikacji bielskiej.

Z punktu widzenia pasażera zapewne powinna być to jedna firma.

Jednakże PKM ma tylko 22 jednostki komunikacyjne w porównaniu z 80 jednostkami MZK i 80 jednostkami Komunikacji Beskidzkiej. Ze względu na te proporcje Czechowice nie zdecydowały się na dołączenie do związku komunikacyjnego. W przypadku połączenia trzeba byłoby przekazać nasze jednostki do związku.

Wspólny bilet – to zależy od sposobu rozliczeń. Na razie nie ma na to przyzwolenia odgórnego, choć docelowo warto byłoby stworzyć taki system.

Transport na życzenie moim zdaniem nie sprawdza się. Nie bilansuje się także finansowo.

W mieście nie ma specjalnych zamkniętych kursów szkolnych. Dzieci i młodzież dowożą liniowe autobusy PKM. Na rozkładach oznaczone są literą 'S', co oznacza, że nie kursują w wakacje i w dni wolne.

Problemem (jak przy wszystkich tego typu przewozach) jest z nierówny czas dojazdu do poszczególnych szkół – do szkół na początku trasy dojeżdża się szybciej niż do tych na końcu.

Na 2023 rok zaplanowano dofinansowanie PKM w kwocie 9.147 tyś. zł. brutto. Do tego dochodzi ok. 2,5 mln. zł z opłat za bilety.

Sieci dróg rowerowych nie ma i nie będzie w najbliższej przyszłości.

Były i są prowadzone remonty dróg (obecnie ul. Węglowa), ale jako że są realizowane w oparciu o starą dokumentację techniczną, a środków jest niewiele – ścieżek się nie robi. Polskie regulacje prawne nie wymagają budowy ścieżek przy drogach samochodowych.

Z funduszy norweskich robimy fragment ścieżki rowerowej (85% dofinansowania).

Potrzeby budowy dróg rowerowych są. Mamy gdzie jeździć na rowerach, ale nie ma powiązanych ścieżek.

Do Wód Polskich zostały wystosowane pisma dot. budowy ścieżki wzdłuż rzeki Biała (obok drogi powiatowej).

Szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów są odcinki dróg powiatowych, na których nie ma chodników, np. ul. Prusa, ul. Łukasiewicza, ul. Legionów. Na tych odcinkach odbywa się ruch ciężkich pojazdów.

Ryzyko podróżowania rowerem w mieście jest duże.

Było spotkanie z policją nt. kontrapasów na ulicach jednokierunkowych, ale ze względu na zbyt małą ilość miejsca nie możliwe jest to do realizacji. Stanowiłoby to zbyt duże zagrożenie dla rowerzystów.

Mamy swoje projekty 'na półkach', z drugiej strony powiat robi swoje. Gdyby powstała komórka, która opiniuje realizację projektów z uwzględnieniem wymogów Aglomeracji – byłoby to korzystne. Obecnie drogami w Czechowicach-Dziedzicach zarządza powiat bielski. Niestety ludzie z powiatu nie mają wystarczającej wiedzy nt. potrzeb i możliwości realizacji inwestycji w Czechowicach. Z drugiej strony potrzebne jest podejście zewnętrzne i zewnętrzny ogląd spraw, taki, aby można było szerzej spojrzeć na potrzeby ruchu drogowego.

Jedna struktura zarządzająca całym transportem w Aglomeracji jest jak najbardziej wskazana. Powinny być jednak wdrożone regulacje dotyczące prawa głosu członków odnośnie terenu przez nich reprezentowanego. Zarząd miasta powinien mieć możliwość decydowania o tym co będzie w nim będzie realizowane. Nie mogą to być pomysły oderwane od rzeczywistości.

W Czechowicach-Dziedzicach nie ma organizacji, które mogłyby wejść do struktury/ struktur zarządzania transportem w Aglomeracji.

W proces zarządzania transportem w Aglomeracji powinni być zaangażowani eksperci. Osoby z zewnątrz widzą inaczej. Mogą pokazać jakie rozwiązania są dobre a jakie złe.

Ale należy także uwzględniać opinie urzędników miejscowych. Często są takie same jak ekspertów.

Wspólny bilet z punktu widzenia pasażera byłby dobrym rozwiązaniem. Tylko kto to sfinansuje?

Do tematu wspólnych rozkładów jazdy należy wrócić po zakończeniu remontu linii kolejowych.

Na nowe parkingi nie ma w Czechowicach-Dziedzicach miejsca. Chyba że uda się jakiś teren pozyskać od PKP. Dworzec w Czechowicach jest remontowany przez PKP pod warunkiem, że miasto wynajmie część pomieszczeń.

W Czechowicach-Dziedzicach nie ma czego zwiedzać – parę kościołów i dworzec kolei austro-węgierskiej.

Była koncepcja realizacji obwodnicy Czechowic-Dziedzic. Został zrealizowany tylko kawałek. Miała być po wschodniej stronie miasta, aby wyprowadzić z miasta ciężki ruch towarowy.

Dworzec PKP będzie remontowany.

Pod wiaduktem kolejowym jest kawałek wolnego terenu, na którym mógłby powstać parking. Niestety jest to teren kolejowy i nie ma jeszcze decyzji PKP w tej sprawie.

Strefa ograniczonego parkowania była w mieście. Niestety musiała zostać zlikwidowana, gdyż gmina nie może czerpać zysku z terenu nie będącego jej własnością, a działki w centrum miasta są bardzo 'posiekane' i należą do wielu właścicieli. Jednym ze skutków tej sytuacji jest lokalizacja wiat przystankowych na terenach prywatnych. Część wiat stoi na terenie będącym własnością powiatu – mamy w tej sprawie podpisane porozumienie z powiatem dotyczące utrzymania wiat przez miasto.

Z powyższych względów straż miejska nie karze kierowców za złe parkowanie.

Aby ograniczyć złe parkowanie przy przystankach autobusowych, należy zablokować dodatkowymi słupkami przestrzeń 15 metrów przed i za przystankiem.

Ze względu na opisany wcześniej problem z brakiem terenów pod parkingi, nie ma sensu – zdaniem respondenta – omawiać tego tematu.

Powstała koncepcja uspokojenia ruchu w mieście. Strefy Tempo 30 będą wprowadzane w dwóch trójkątach ograniczonych ulicami: Kolejową - Niepodległości - Legionów oraz Słowackiego - Barlickiego - Niepodległości.

Strefy takie nie powinny być wprowadzane na ulicach, po których kursują autobusy.

Nie należy budować nowych przejść dla pieszych, gdyż ludzie z nich korzystający są mniej ostrożni.

Mamy w mieście przejścia/ skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną.

Nie prowadzimy w tej chwili działań edukacyjnych. Nie ma takiego trendu.

Działania edukacyjne są jednak potrzebne – mieszkańcy muszą nauczyć się jak funkcjonuje komunikacja miejska.

W mieście jest duże zagęszczenie budynków, bez wystarczającej liczby miejsc parkingowych.

Jeżeli chodzi o tereny zielone – sytuacja nie jest zła. Dostaliśmy środki z zewnątrz i robimy rewitalizację tych terenów. Z funduszy norweskich robimy zbiorniki retencyjne i ogrody deszczowe.

W centrum miasta nie ma ciężkiego ruchu towarowego.

Nie ma też problemów generowanych przez dostawy towarów do sklepów.

Problemem jest natomiast duże zatłoczenie w centrum powodowane przez samochody osobowe. Jeżeli zdarzy się jakiś wypadek na DK1, dodatkowo cały ruch z tej drogi spływa do centrum.

Dodatkowym problemem jest niska emisja w mieście – nie ma ciepła systemowego w budynkach.

Resztki wolnych terenów inwestycyjnych są wzdłuż DK1 przy granicy z Bielskiem-Białą. Tam powstaje przemysł, tereny magazynowe. Innych wolnych terenów w mieście nie ma. Z kolei w sołectwach są tereny rolnicze.

Czekamy co będzie z dawnymi terenami Lotosu (Unimot SA). Kiedyś była tu wieża destylacyjna – teraz jest teren zielony. Jednakże teren jest bardzo zanieczyszczony.

Nic nie jest mi wiadomo w tych tematach.

Dostawy towarów nie są w jakikolwiek sposób uporządkowane w mieście. Jednakże nie stanowi to problemu.

Mamy dwa trudne dni w tygodniu – wtorki i piątki, w których rynek i centrum miasta są zatłoczone.

Ruch w mieście może się uspokoić, gdy powstanie dalszy fragment trasy S1 (przez Hałcnów i Starą Wieś i dalej do Oświęcimia). Obecnie główny ruch na DK1 to tranzyt, gdyż droga nie jest płatna. Nowy odcinek S1 powinien odciążyć DK1.

1.2.14. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Łodygowice 09.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony telefonicznie)

Termin: 9 listopada 2022

Respondent: pani Anita, UG Łodygowice

Prowadzący wywiad: Paulina Sęk

Gmina dzieli się na 4 sołectwa: Łodygowice, Pietrzykowice, Zarzecze, Bierna. Kolej jest dobrze skomunikowana - przez gminę wiedzie główna sieć kolejowa, która jest łącznikiem między Katowicami a Zwardoniem.

Jeżeli chodzi o autobusy to zgłaszano nam problemy związane z brakiem możliwości dojazdu do Szczyrku komunikacją miejską. Takie połączenie kiedyś funkcjonowało, jednak zostało zawieszono. Szczyrk jest naszym głównym miejscem turystycznym, zatem turyści i mieszkańcy chętnie korzystaliby z takiego połączenia. Trudno na dziś zorganizować połączenie autobusowe ze Szczyrkem, pomimo małej odległości.

Jeżeli chodzi o transport miejski – dojeżdża do nas linia nr 6 (Żywiec-Łodygowice) i w przypadku tej linii przystanki i godziny są dostosowane pod potrzeby mieszkańców.

W weekendy zauważalne są deficyty w ilości wyjeżdżających autobusów. Mało autobusów wyjeżdża też późnymi porami zarówno w weekendy jak w inne dni tygodnia. Po godzinie 20:00 nie ma możliwości przetransportowania się autobusem pomiędzy Żywcem a Łodygowicami lub pomiędzy Bielskiem a Łodygowicami, mieszkańcy mogą wtedy liczyć tylko na PKP.

Okres covid wpłynął na częstotliwości kursowania transportu zbiorowego. Pandemia wykluczyła prywatnych przewoźników z rynku (firmy bankrutowały) lub prywatni przewoźnicy zdecydowali się ograniczać rozkłady jazdy. Przez to powstał problem z komunikacją na przykład między Żywcem a Bielskiem.

Przez problemy prywatnych przewoźników związane z pandemią ludzie pozostawieni zostali z niepewnością, jeśli chodzi o rozkłady jazdy, mieli problemy z dotarciem komunikacją np. do pracy. Te doświadczenia zraziły mieszkańców do podróżowania busami.

Pierwsze Centrum przesiadkowe posiadamy w Łodygowicach Dolnych przy PKP (jest to parking P&R). Drugie centrum przesiadkowe jest w trakcie realizacji i powstaje przy PKP Pietrzykowice. Widzimy, że te centra przesiadkowe dobrze funkcjonują oraz cieszą się zainteresowaniem.

Kiedyś funkcjonowała linia, która prowadziła do Suchej Beskidzkiej, ale najprawdopodobniej została zawieszona, a cieszyła się popularnością wśród mieszkańców i turystów. Takiego połączenia na dziś nam brakuje.

Lokalizacja przystanków PKP jest dobrze zorganizowana, jednak jest potrzeba ich modernizacji. Modernizacja mogłaby objąć 3 przystanki kolejowe - Pietrzykowice, Łodygowice Górne, Łodygowice Dolne.

W przypadku autobusów przydałoby się zwiększyć częstotliwość rozkładów jazdy. Przydałoby się stworzyć połączenie autobusowe ze Szczyrkem (linia, która łączyłaby Żywiec ze Szczyrkem). Zarówno mieszkańcy jak i turyści korzystaliby z takiego połączenia, w szczególności, że przyjeżdża do nas dużo turystów, a na tę chwilę mogą oni dojechać do Szczyrku wyłącznie samochodem.

Pod kątem skomunikowania naszej gminy z Katowicami jest dobrze. Przez naszą gminę przebiega droga ekspresowa S1. Natomiast modernizacji wymaga droga krajowa nr.1 i z tego co wiem taka modernizacja jest planowana, tworzony będzie nowy węzeł. Jeżeli chodzi o kolej to mamy połączenie Zawardów-Katowice. Natomiast nie posiadamy połączenia autobusowego z Katowicami. Autobusy dojeżdżają do Bielska- Białej i aby dotrzeć do Katowic musimy się przesiąść. Nie czujemy potrzeby tworzenia bezpośredniego połączenia autobusowego naszej gminy z Katowicami. Mieszkańcy korzystają najczęściej z połączenia kolejowego.

Do Bielska-Białej można dojechać koleją, komunikacją Beskidzką lub autobusem prowadzonym przez prywatnego przewoźnika.

Większe ośrodki miejskie (Bielsko- Biała, Żywiec, Cieszyn, Skoczów) powinny mieć swoją wewnętrzną komunikację. Natomiast komunikacja powiatowo-gminna została przekształcona w komunikację beskidzką i nie dojeżdża poza powiat bielski.

Komunikacja powinna być połączona, funkcjonować we wszystkich trzech powiatach, nie wykluczać żadnej miejscowości. Są miejscowości, głównie na obrzeżach powiatu Żywieckiego, które mają duży problem z komunikacją, połączenia są bardzo rzadkie.

Za proces mogłaby odpowiadać Aglomeracja Beskidzka, integrująca PKP, PKS i MZK. Można by było utworzyć jeden organ odpowiedzialny za całą Aglomerację, jednak organizacyjnie byłoby to bardzo trudne do zrealizowania.

Wprowadzenie wspólnego systemu biletowego byłoby dobrym pomysłem.

Na pewno warto inwestować w budowę nowych centrów przesiadkowych – najbardziej potrzebujemy parkingów przy jeziorze Żywieckim, ponieważ obszar ten stale się rozbudowuje.

Transport na życzenie mógłby być dobrym rozwiązaniem w okresie letnim i zimowym, w szczególności pod kątem turystów. Większe grupy turystów chętnie zamawiałyby sobie przejazdy autobusowe na przykład z miejsca zakwaterowania do miejsc turystycznych, do Bielska-Białej. Ośrodki wypoczynkowe też mogłyby zamawiać autobusy i przewozić nimi turystów np. na stoki narciarskie. Turyści nie musieliby wtedy podróżować własnymi samochodami, nie staliby w korkach. Jeden autobus

zabierałyby ich, a następnie odbierał o określonej godzinie z konkretnego miejsca. Dodatkowo jeden autobus nie musiałby skupiać się na odbieraniu turystów tylko z jednego ośrodka wypoczynkowego, mógłby jechać wyznaczoną trasą i mieć kilka przystanków przy kilku różnych ośrodkach wypoczynkowych.

Nie mamy oddzielnej komunikacji dedykowanej wyłącznie dla uczniów. Uczniowie docierają do szkół komunikacją ogólnodostępną lub samochodami z rodzicami.

Sieć jest nierozwinięta.

Gmina jest na etapie budowy ścieżek, inwestycje są mocno skoncentrowane na tym aspekcie. Obecnie posiadamy jedynie drogę rowerową na ul. Piastowskiej. Posiadamy też ścieżkę edukacyjną po koronie jeziora żywieckiego, ale nie jest to droga rowerowa, raczej ścieżka dla pieszych.

Planowana jest budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi S1, która przebiegać będzie przez Łodygowice, Pietrzykowice (długość takiej ścieżki ma wynosić około 7km), w późniejszym czasie ta ścieżka będzie przebiegać pomiędzy Żywcem, a Bielskiem-Białą. Planujemy też wybudować 1,5 km ścieżek na terenie sołectwa Zarzecze.

Problemem jest fakt, że nasza gmina położona jest na terenie górzystym i nie zawsze możemy wybudować ścieżkę tam, gdzie byśmy chcieli. Jednak myśleliśmy też o budowie drogi rowerowej obok centrum sportu i rekreacji, która biegłaby aż do ul. Żywieckiej i łączyła się później z jeziorem żywieckim.

Dążymy do połączenia ze sobą dróg rowerowych.

Bardzo duże wsparcie, jeśli chodzi o realizację planów związanych z drogami rowerowymi mamy od Aglomeracji Beskidzkiej. Często odbywane spotkania robocze pozwalają na wymianę spostrzeżeń i informacji.

Na pewno niebezpieczna jest, zarówno dla rowerzystów i pieszych, główna ul. Żywiecka w Łodygowicach. Rowerzyści korzystają raczej z dróg wewnętrznych, po których poruszanie się jest bezpieczne. Nie zgłaszano mi dużej ilości problemów z bezpieczeństwem rowerzystów na drogach.

W trakcie budowy nowych dróg rowerowych zachęcamy mieszkańców, turystów do korzystania z nowych, wybudowanych odcinków. Wybudowane drogi rowerowe same w sobie będą bardzo atrakcyjne (będą łączyć naszą gminę ze Szczyrkami, Bielskiem, Żywcem), natomiast kiedy skończymy budowę wszystkich zaplanowanych ścieżek to będziemy skupiać się na szerszym zachęcaniu mieszkańców, turystów do korzystania z nich.

Zarządzanie jest na dobrym poziomie, dokładane są starania, by pasażerowie byli zadowoleni.

Z punktu widzenia zarządzania, dobrze by było, aby struktury zostały wyodrębnione, ale pod jednym podmiotem zarządzającym (np. Aglomeracją Beskidzką).

Aglomeracja Beskidzka.

Eksperti (np. firmy doradcze) zdecydowanie powinni być zaangażowani w proces zarządzania transportem. My nie mamy eksperckiej wiedzy w zakresie np. norm prawnych. Tacy eksperci mogliby doradzać nam w różnych kwestiach np: jak uzyskać dane dofinansowanie, czy się do danego dofinansowania kwalifikujemy.

Działania we wszystkich tych zakresach powinny być rozwijane.

Jedyną przeszkodą mogłyby być finanse. Jednak, jeżeli stworzymy jedną, wspólną platformę to zostałaaby ona szybko wdrożona wśród mieszkańców i turystów.

Rolę takiego transportu na pewno wzmocniłoby zwiększenie częstotliwości przejazdów oraz rozbudowanie niektórych połączeń autobusowych (aktualnie nie mamy połączenia komunikacyjnego z Zarzeczem i nad jezioro można dojechać jedynie samochodem). Rozbudowanie sieci połączeń i wzrost częstotliwości przejazdów na pewno zwiększyłby jeszcze bardziej ruch turystyczny.

W tym aspekcie brakuje nam też rozbudowanych ścieżek rowerowych, nie ma komfortu dojazdu do miejscowości, atrakcji turystycznych rowerem. Sieć dróg rowerowych wymaga poprawy.

Budowa dróg jest niezbędną właściwie w każdym sołectwie. Staramy się zwiększać ilość dróg, modernizować je. W planach jest budowa ul. Żeglarskiej w Zarzeczcu, a także budowa drogi do kompleksu Morgi, który ma powstać w Łodygowicach. To są projekty, które chcielibyśmy zrealizować w 2024 r.

W każdym sołectwie są miejsca, gdzie powinien znaleźć się dodatkowy parking. Zdecydowanie potrzebujemy zbudować parking przy Jeziorze Żywieckim przy ul. Żeglarskiej (parking powinien być przeznaczony dla autokarów i samochodów osobowych).

Polityka parkingowa jest zasadna, zasadna jest też współpraca. Obecnie układa się ona bardzo dobrze, Aglomeracja Beskidzka wspiera gminy we wzajemnych kontaktach.

Potrzebujemy zbudować chodniki, ponieważ w wielu miejscach ich nie ma. Są też ulice (w Pietrzykowicach i Zarzeczcu), gdzie chodniki wymagają budowy, ale także modernizacji. Warto skupić się też na poprawie infrastruktury drogowej i dobrym oświetleniu dróg/ przejść.

Mieszkańcy byliby zainteresowani takimi akcjami. W szczególności można skupić się na akcjach skierowanych do dzieci i młodzieży, które będą promować bezpieczne, piesze poruszanie się po drogach (akcje promujące, zachęcające do większej ostrożności na drodze).

Brakuje centrów lokalnych – planowana jest budowa centrum integracji i centrum sportu i rekreacji, kompleksu sportowego, placu zabaw, boisk. Dodatkowo planowana jest rewitalizacja parku oraz kościoła w Łodygowicach. Cały czas pracujemy nad rozbudową naszej infrastruktury, żeby mogli korzystać z niej mieszkańcy oraz turyści.

Realizowana będzie inwestycja centrum sportu i rekreacji MORGI w Łodygowicach Dolnych. W Łodygowicach powstaje także strefa przemysłowa (tereny inwestycyjne) W związku z tym potrzebne jest zorganizowanie transportu publicznego w tym miejscu, żeby mieszkańcy, turyści mogli dojechać do centrum sportowego oraz żeby pracownicy mieli komfortowy dojazd do pracy i nie musieli podróżować własnymi samochodami.

Gmina jest między dwoma węzłami przy S1 (węzeł Rybarzowice, Łodygowice). Ruch pojazdów ciężarowych odbywa się głównie przez drogę S1, został wyprowadzony poza tereny mieszkalne. Samochody ciężarowe czasem poruszają się po terenach mieszkalnych, jednak nie ma w związku z tym większych uciążliwości.

Dużą rolę będą odgrywały ścieżki rowerowe, więc niezbędny jest nacisk na tego typu inwestycje. Zainteresowanie ścieżkami rowerowymi w naszej gminie jest ogromne i rozbudowa sieci rowerowej dałaby nam dużo nowych możliwości.

Warto też skupić się na zwiększeniu częstotliwości rozkładów jazdy do miejsc atrakcyjnych turystycznie (np. transport do Zarzecza, organizacja transportu przejeżdżającego przez wieś Bierna). Dodatkowo warto stworzyć nowe, dodatkowe linie komunikacyjne, które przyczyniłyby się do rozwoju naszego terenu.

1.2.15. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Miasta Bielsko - Biała 10.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (informacje zebrane na piśmie na polecenie pana Prezydenta m. Bielsko-Biała)

Termin: 10 listopada 2022 i wcześniej

Respondent: odpowiednie komórki UM Bielsko-Biała

Prowadzący wywiad: nie dotyczy

System transportu zbiorowego na terenie Miasta Bielska-Białej jest dobrze rozwinięty, pozwala na sprawne przemieszczanie się pomiędzy osiedlami (dzielnicami) we wszystkie dni tygodnia. Istnieje kilka obszarów, w których dostęp do sieci transportu publicznego jest utrudniony – są to: rejon ul. Łowieckiej i Skarpowej, tereny wzdłuż drogi ekspresowej S52 w Starym Bielsku i Komorowicach Śl., okolice ul. Bystrej i Grenady oraz części podgórskich osiedli Lipnik i Straconka. Problemem tych obszarów są wąskie, często także o dużym pochyleniu podłużnym, ulice, które uniemożliwiają bezpieczne prowadzenie ruchu autobusowego. Uruchomienie linii komunikacyjnych w tych obszarach wymagałoby przebudowy układu drogowego, co jest trudne ze względu na ich charakter oraz wielkość nakładów finansowych, jakie trzeba by było ponieść

Dojazd do sąsiadujących gmin zapewniają głównie autobusowe przewozy powiatowe organizowane przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny, a także autobusowe linie komunikacyjne organizowane przez Miasto Bielsko-Biała – do Czechowic-Dziedzic i Gminy Wilkowice – oraz Gminę Czechowice-Dziedzice – do miejscowości w niej się znajdujących. Do najbliższych ośrodków miejskich, tj. Żywca, Czechowic-Dziedzic docierają Koleje Śląskie linią nr S5. Dojazd publicznym transportem zbiorowym możliwy jest także do Kęt – linią autobusową i koleją oraz Skoczowa – autobusami. Częstotliwości kursowania Kolei Śląskich i linii autobusowych w dni robocze jest w większości przypadków wystarczająca, jednak w weekendy wiele linii autobusowych jest znacznie ograniczona lub nie kursuje. Problemem jest także niska liczba połączeń kolejowych w kierunku Kęt. Dużą przeszkodą w sprawnym skomunikowaniu Aglomeracji Beskidzkiej z jej głównym ośrodkiem miejskim (Bielskiem-Białą) – jest brak połączenia kolejowego linii nr 190 od Skoczowa, jak również ograniczony ruch na linii nr 117 od strony Kóz (w kierunku Kalwarii Zebrzydowskiej Lanckorony i Krakowa) – wynikający z braku modernizacji przedmiotowej linii na odcinku województwa śląskiego.

Kolej wykorzystywana jest głównie w dojazdach z innych miejscowości – pasażerowie nie korzystają z niej w relacjach wewnątrzmijskich, gdyż tylko miejski odcinek linii 139 (Katowice – Żywiec/Zwardoń) jest częściowo zmodernizowany (bez układu śródmiejskiego – tunel pod miastem oraz brak stacji centralnych: Teatr, Gemini Park), linia 190 do Skoczowa (Cieszyna) jest wyłączona z ruchu od 2009 r., a odcinek linii nr 117 jest niezmodernizowany. Działania samorządów Aglomeracji Beskidzkiej nakierowane są na przywrócenie roli transportu kolejowego w polepszeniu skomunikowania południowej części województwa śląskiego i jego lepszej integracji. Główna stacja

kolejowa w mieście („Bielsko-Biała Główna”) znajduje się w niewielkiej odległości od najważniejszych przystanków autobusowych oraz dworca komunikacji powiatowej i ponadregionalnej, co umożliwia przesiadki między różnymi środkami transportu. Widząc kluczowość sieci kolejowej dla rozwoju regionu opracowane zostały założenia projektowe dla budowy nowego zintegrowanego węzła przesiadkowego o dużym znaczeniu dla całej Aglomeracji Beskidzkiej.

Połączenia kolejowe są jedynie rozwinięte na osi północ-południe, tj. na linii nr 139, po której poruszają się pociągi Kolei Śląskich – na północ: w kierunku Katowic, Tychów, Pszczyny, Czechowic-Dziedzic, na południe: w kierunku Żywca oraz Zwardonia (granica państwa PL-SK). Liczba połączeń jest stosunkowo duża, jednak w godzinach szczytów komunikacyjnych pociągi jeżdżą przepełnione, co mogłoby rozwiązać zwiększenie częstotliwości ich kursowania oraz bardziej pojemny tabor (np. piętrowe zespoły trakcyjne – dwupokładowe). Po LK 139 kursują również pociągi dalekobieżne PKP Intercity, które zapewniają bezpośredni dojazd do m.in. Warszawy, Trójmiasta, Wrocławia, Opola, Poznania czy Bydgoszczy. Ich liczba jest niewielka w porównaniu do innych miast w Polsce tej wielkości, a w ostatnich latach została dodatkowo drastycznie zmniejszona. Bielsko-Biała posiada jedynie dwa połączenia bezpośrednie z Warszawą (o godz. 07.54 i 16.44). Pilnej modernizacji na linii nr 139 wymagają stacja kolejowa „Bielsko-Biała Główna” oraz przystanek „Bielsko-Biała Komorowice”.

Bardzo zły stan komunikacji kolejowej istnieje na osi wschód-zachód: linia kolejowa nr 190 jest wyłączona z ruchu od 2009 r., a zapewniała ona kluczowe połączenia w kierunku Skoczowa, Cieszyna (granica państwa PL-CZ). Modernizacja tej linii z dużym zaangażowaniem Miasta Bielska-Białej i Aglomeracji Beskidzkiej zgłoszona została do rządowego programu „Kolej plus”, jednakże projekt nie uzyskał dofinansowania i znalazł się na liście rezerwowej. W złym stanie technicznym jest śląski odcinek linii kolejowej nr 117 w kierunku Kęt, Wadowic (Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona) – biegnący wzdłuż drogi krajowej 52 (DK 52). Z Bielska-Białej po przedmiotowej linii kursuje jedynie 5 par połączeń (ze znacznym czasem przejazdu – niska prędkość szlakowa), co nie zachęca podróżnych do przejazdu pociągiem. Konieczna staje się pilna modernizacja LK 117 na odcinku woj. śląskiego, ponieważ prace inwestycyjne na odcinku małopolskim są wysoko zaawansowane. Wymaga modernizacji stacja kolejowa „Bielsko-Biała Wschód” oraz przystanek kolejowy „Krzemionki”.

Systemy biletowe funkcjonujące u przewoźników kolejowych obsługujących ww. przewozy są od siebie niezależne, jednak pociągi regionalne honorują wzajemnie bilety w przypadku podróży z przesiadką, co jest korzystne dla pasażera. Ze względu na niewielką liczbę połączeń dalekobieżnych, podróże w dalsze rejony kraju wiążą się w wielu przypadkach z koniecznością dojazdu pociągiem Kolei Śląskich do Katowic (chęć podróży do Warszawy) i zakupem 2 biletów różnych przewoźników. Brak jest także korzystanych ofert dla osób podróżujących w kiluosobowych grupach, co powoduje, że takie podróże są z reguły droższe od jazdy transportem indywidualnym.

Miasto Bielsko-Biała przejmując od przewoźnika (Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego) bezpośrednią realizację zadań w zakresie: planowania, organizowania i zarządzania PTZ – od dwóch lat prowadzi szeroko zakrojone działania mające na celu zapewnienie rozwoju komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Podejmowane są etapowe zmiany na sieci komunikacyjnej w Bielsku-Białej – na płaszczyźnie:

zmiany w układzie sieci komunikacyjnej (wydłużenia/skrócenia linii, likwidacja linii nierentownych, zmiana tras przejazdów, pętli końcowych);

optymalizacji – synchronizacja rozkładów jazdy obszarowa i liniowa (główne rejony transportowe miasta (Osiedla) oraz podstawowe ciągi komunikacyjne);

Podjęte przedsięwzięcia są podyktowane przede wszystkim koniecznością dostosowania oferty do potrzeb przewozowych pasażerów oraz oczekiwani mieszkańców poprzez zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów, dojazdu do placówek oświatowych, zakładów pracy oraz centrów handlowych.

W latach 2020-2022 wprowadzono szereg zmian zakładających zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na liniach MZK nr: 6, 7, 10, 12, 20, 22, 24, 33, 34, D, które udało się osiągnąć dzięki procesowi łączenia linii kursujących wspólnymi odcinkami tras, jak również likwidacją linii charakteryzujących się znikomymi potokami pasażerskimi pokrywającymi się z innymi liniami. Wprowadzono również szereg zmian w zakresie tras przejazdu linii MZK nr: 2, 3, 10, 17, 24, 25, 34, 56 poprzez wydłużenie relacji lub zmianę poszczególnych fragmentów tras linii. Podjęto również liczne działania synchronizacyjne w zakresie koordynacji godzin odjazdów linii obsługujących obszary o zbliżonej trasie przejazdu. Przy współpracy z zakładami pracy uruchomiono nowe linie pracownicze (P1, P2), jak również wprowadzono reorganizację linii nocnych N1 i N2 przy jednoczesnym uruchomieniu dodatkowych kursów w godzinach późnowieczornych – na liniach MZK nr: 1, 3 i 4. W sezonie wakacyjnym w 2021 r. wprowadzono pilotażowy projekt polegający na zwiększeniu częstotliwości kursowania linii miejskich (nr 1, 8 i 16) do najpopularniejszych terenów rekreacyjnych w okresie weekendów, który cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów, w związku z czym został on ponownie wprowadzony w 2022 r. w rozszerzonym zakresie (realizacja dodatkowych kursów linii nr 16 od początku czerwca aż do końca września).

Wszystkie działania optymalizacyjne wdrożone na sieci komunikacyjnej w Bielsku-Białej są ściśle monitorowane poprzez prowadzone kompleksowe badania napełnień potoków pasażerskich, które określają zasadność wprowadzanych zmian, jak również pozwalają na wyciągnięcie wniosków w zakresie wprowadzenia ewentualnych korekt. Na podstawie wyników badań potoków prowadzone są analizy wskazujące, które obszary, na których konieczne jest podejmowanie kolejnych działań optymalizacyjnych. Obecnie prowadzone są prace nad wprowadzaniem równych taktów odjazdów na kolejnych liniach MZK celem synchronizacji rozkładów jazdy linii kursujących wspólnymi odcinkami tras.

Miasto Bielsko-Biała jest dobrze skomunikowane transportem publicznym ze stolicą województwa – Katowicami, poprzez połączenia kolejowe obsługiwane przez Koleje Śląskie na linii komunikacyjnej nr S5. Pociągi te kursują co ok. 60 minut przez wszystkie dni tygodnia, co wydaje się być odpowiednią częstotliwością, często jednak bywają przepelnione – szczególnie w godzinach szczytów przewozowych oraz ze względu na dużą atrakcyjność górskich rejonów Aglomeracji Beskidzkiej (potrzeba bardziej pojemnego taboru np. piętrowe zespoły trakcyjne – dwupokładowe). W czasie trwającej przebudowy stacji Czechowice-Dziedzice dużym problemem jest także czas podróży do stolicy województwa – wynosi on obecnie nawet 1 godz. 30 min. Większa liczba połączeń przyspieszonych i dalekobieżnych mogłaby poprawić komfort podróży w kierunku Katowic.

W zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego (PTZ) na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej powinien pozostać w formule niezależności organizatorów transportu zbiorowego, a ich finansowanie powinno zostać w gestii właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Funkcjonowanie przedmiotowych struktur jako odrębnych organów jest rozwiązaniem słusznym, gdyż każdy z nich znając dokładnie specyfikę i potrzeby mieszkańców swojego regionu jest w stanie efektywnie organizować i zarządzać siatką połączeń i dopasowywać ją do realnych potrzeb pasażerów. W przypadku organizacji transportu na styku różnych sieci transportowych konieczne jest zacieśnianie współpracy pomiędzy Organizatorami co już ma miejsce – takie jak zawieranie stosownych porozumień międzygminnych pomiędzy Miastem Bielsko-Biała a Gminą Czechowice-Dziedzice, Miastem Bielsko-Biała a Beskidzkim Związkiem Powiatowo-Gminnym oraz Beskidzkim Związkiem Powiatowo-Gminnym i gminami z sąsiednich powiatów.

Główną platformą współpracy organizatorów PTZ obszaru Aglomeracji Beskidzkiej powinna stać się powołana Uchwałą nr 64/XII/2021 Zarządu Stowarzyszenia z dnia 22 grudnia 2021 r. (z późniejszymi zmianami) – Grupy roboczej ds. transportu i zrównoważonej mobilności. Grupa została powołana w celu koordynowania prac związanych z przygotowaniem i wdrażaniem realizacji projektów i rozwoju przedsięwzięć z dziedziny transportu i zrównoważonej mobilności m.in. konsultowania projektów zmian sieci połączeń, koordynacji rozkładów jazdy czy też w przyszłości rozpoczęcia prac nad emisją wspólnego biletu. Funkcjonujące obecnie rozwiązanie (niezależnych, ale kooperujących podmiotów) pozwala na elastyczność w kształtowaniu siatki połączeń i kreowaniu polityki taryfowej.

Nie jest wskazane powoływanie jednego organizatora PTZ, rozwiązanie takie dla Aglomeracji Beskidzkiej – dla kilkudziesięciu jednostek samorządowych (pow. ponad 2,3 tys. km²) – o dość zdyspersyfikowanej formie przestrzennej, różnorodnym charakterze – byłoby błędne. Nie istnieją przepisy prawne (co ma przełożenia na finansowanie – Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim), jak ma to miejsce w przypadku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, aby można było sprawnie oraz efektywnie zarządzać tak złożoną strukturą – transportu na całym obszarze Aglomeracji Beskidzkiej – od Cieszyna po Kozy, od Czechowic-Dziedzic po Zwardoń. Zalecana jest natomiast współpraca i kooperacja, która wskazana została powyżej.

Integracja taryfowa z zasady jest elementem pożądanym pozwalającym za zachęcenie mieszkańców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego a tym samym obniżenia kosztów podróży poprzez zakup jednego biletu umożliwiającego podróżowanie różnymi środkami publicznego transportu zbiorowego. Jednakże kluczowym w tym zakresie jest wypracowania właściwego modelu/mechanizmu finansowego dla podziału wpływów ze sprzedaży biletów dla integrujących swą ofertę organizatorów/operatorów wobec faktu że taki bilet musi być tańszy niż suma kilku biletów (różnych organizatorów/operatorów). Dużym utrudnieniem w tym aspekcie są odmienne cenniki, poziomy ulg oraz refundacji kosztów dla działających na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej organizatorów/operatorów – kolejowych i autobusowych. Rozwiązaniem staje się – nie honorowanie biletów jednego organizatora/operatora przez innego/innych, a emisja przez te podmioty odrębnego „biletu aglomeracyjnego”, który będzie podstawą do rozliczenia wpływów z ich emisji. Funkcjonujące w kraju ustawodawstwo w zakresie uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych znacząco odbiega od stosowanych ulg gminnych co wymaga opracowania skomplikowanego systemu rozliczeń i emisji nowego rodzaju biletu.

Tworzenie rozkładów jazdy i kształtowanie sieci połączeń autobusowych powinno w dalszym ciągu pozostać w gestii poszczególnych organizatorów transportu i w ramach współpracy podlegać kierunkowym uzgodnieniom. Kluczowym aspektem w zakresie współpracy pomiędzy Organizatorami jest podjęcie działań umożliwiających kreowanie wspólnej polityki informacyjnej – w szczególności w zakresie informacji pasażerskiej, publikacji rozkładów jazdy czy też działania systemów dynamicznej informacji pasażerskiej. Na chwilę obecną na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonuje pięć systemów DIP (dynamicznej Informacji Pasażerskiej): Miasto Bielsko-Biała (aplikacja ITS BB uruchomiona ze środków UE, OnTime oraz kiedyprzyjedzie.pl), Gmina Czechowice-Dziedzice (aplikacja iPKM uruchomiona ze środków UE), BZPG (aplikacja kiedyprzyjedzie.pl), Miasto Żywiec (aplikacja OnTime uruchomiona ze środków UE) oraz Miasto Cieszyn (aplikacja myBus uruchomiona ze środków UE). SDIP (Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej) pozbawione są sieci transportowe organizowane przez powiat cieszyński i żywiecki. Kluczowe wydaje się więc podjęcie działań w celu integracji poszczególnych platform np. poprzez publikowanie danych rozkładowych (w tym także w czasie rzeczywistym) do ogólnodostępnych narzędzi map google, dzięki czemu pasażerowie uzyskają w ramach jednego narzędzia możliwość planowania podróży we wszystkich sieciach komunikacyjnych.

Kluczowym projektem na najbliższe lata – wynikającym z potrzeby współpracy oraz integracji w ramach Aglomeracji Beskidzkiej – jest budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej – centralnym ośrodku miejskim Aglomeracji, powstającego na trzonie dworca kolejowego Bielsko Biała Główna oraz dworca autobusowego. Inwestycja polegać ma na przebudowie peronów oraz układu komunikacyjnego w obrębie dworca kolejowego, w tym istniejącej kładki i nowego połączenia między peronami (od strony południowej), zadaszeniu peronów kolejowych, budowie dworców autobusowych – nowe obiekty dla autobusów podmiejskich i busów, jak również komunikacji krajowej oraz międzynarodowej oraz budowie parkingów dla samochodów osobowych.

System parkingów P&R powinien powstać przy przystankach kolejowych w ośrodkach satelickich: miejskich (np. Cieszyn, Ustroń, Wisła, Skoczów, Żywiec, Zwardoń, Czechowice-Dziedzice) oraz miejsko-wiejskich i wiejskich (np. Jasienica, Jaworze, Kozy, Wilkowice, Łodygowice) – z których sprawna sieć kolejowa (dowozowa) realizować będzie przewozy do Bielska-Białej.

Transport na życzenie to uzupełnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, w związku z czym mógłby stanowić formę rozszerzenia obecnie funkcjonującej sieci. Uruchomienie tego rodzaju przewozów powinno zostać poddane analizie w stosunku do obszarów wymienionych w pytaniu nr 1, tj. tam, gdzie dostępność transportu publicznego jest ograniczona.

Miasto Bielsko-Biała zapewnia komunikację miejską na całym swoim obszarze, w związku z czym nie ma potrzeby organizowania dodatkowych przewozów szkolnych ze względu na oddalenie placówek oświatowych od miejsca zamieszkania uczniów. Jednak, w ramach publicznego transportu zbiorowego funkcjonuje 1 linia o szkolnym charakterze, która została utworzona ze względu na potrzebę skomunikowania znajdujących się w większej odległości od siebie dwóch budynków Szkoły Podstawowej nr 28 (ul. Wyzwolenia 343, ul. Wincentego Witosa 96)

Nakłady na organizację publicznego transportu zbiorowego w 2022 wyniosą blisko 80 mln zł, w 2023 r. będzie ponad 90 mln zł. Miasto Bielsko-Biała jako organizator komunikacji miejskiej – nie ma możliwości korzystania z zewnętrznych źródeł finansowania transportu publicznego np. z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Miasto Bielsko-Biała posiada sieć dróg rowerowych zinwentaryzowanych w opracowaniu pn. „Koncepcja głównych tras rowerowych dla miasta Bielska-Białej”. Zgodnie z Zarządzeniem nr ON-II.0050.3062.2022.MZD Prezydenta Miasta Bielska-Białej opracowanie stanowi element procesu planowania rozwoju sieci rowerowej. Istniejąca sieć dróg rowerowych nie jest wystarczająca w stosunku do istniejących potrzeb. Jednakże trwają prace przygotowawcze związane z opracowaniem dokumentacji projektowej dla uzupełnienia istniejącej sieci dróg rowerowych. Realizacja tych inwestycji możliwa będzie po uzyskaniu zewnętrznych środków wspierających realizację robót budowlanych.

Planowana do budowy sieć dróg rowerowych ujęta w opracowaniu przyjętym w/w zarządzeniem wpisuje się w plany przygotowywane przez Aglomerację Beskidzką i jednocześnie regionalną politykę rowerową na poziomie samorządu województwa.

Potrzeby realizacyjne sieci dróg rowerowych ujęte zostały w opracowaniu pn. „Koncepcja głównych tras rowerowych dla miasta Bielska-Białej”, które przyjęte zostało Zarządzeniem nr ON-II.0050.3062.2022.MZD Prezydenta Miasta Bielska-Białej. Opracowanie stanowi element procesu planowania rozwoju sieci rowerowej. Priorytetem jest osiągnięcie ciągłego przebiegu tras rowerowych, w szczególności tras nr 17 oraz nr 604. Część projektów w tym zakresie zostało przygotowanych. Realizacja tych inwestycji możliwa będzie po uzyskaniu zewnętrznych środków wspierających realizację robót budowlanych.

Na chwilę obecną połączenia między gminami nie są spójne, natomiast dla trasy 17 (północ-południe) oraz 604 (wschód-zachód) Miasto Bielsko-Biała przygotowuje zadania inwestycyjne umożliwiające połączenia z gminami sąsiednimi. Obecnie pomimo starań nie osiągnięto porozumienia z gminami sąsiadującymi w zakresie kontynuacji przebiegu obu tras. Zadania te wpisują się w regionalną politykę rowerową. Celowe dofinansowania (o odpowiedniej intensywności) w zakresie budowy dróg rowerowych zwiększyłyby szanse na realizację wspólnych inwestycji.

Do miejsc szczególnie niebezpiecznych dla rowerzystów zaliczyć można skrzyżowania dróg oraz skrzyżowania linii kolejowych z drogami (przejazdy kolejowe). Dla tras rowerowych w przygotowanych i przygotowywanych dokumentacjach projektowych przewiduje się rozwiązania celowe podnoszące poziom bezpieczeństwa ruchów w formie dróg rowerowych oraz dodatkowego oznakowania pionowego i poziomego, które umożliwią stosunkowo bezpieczny przejazd przez te skrzyżowania.

Miasto współorganizuje cykliczne rodzinne rajdy rowerowe (dwa razy w roku), co przekłada się na promowanie tego rodzaju rekreacji wśród mieszkańców. Kampania powinna być skierowana do mieszkańców miasta w prasie lokalnej oraz w turystycznych broszurach informacyjnych dla potencjalnych osób zainteresowanych turystyką regionu.

Najistotniejszym czynnikiem w kształtowaniu sieci komunikacyjnej jest współpraca pomiędzy jednostkami odpowiedzialnymi za organizowanie poszczególnych rodzajów transportu zbiorowego począwszy od transportu kolejowego organizowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego a kończąc na współpracy pomiędzy organizatorami transportu autobusowego – funkcjonującymi siedmioma niezależnymi sieciami transportu publicznego kontraktowanymi przez niezależnych Organizatorów publicznego transportu zbiorowego: Miasto Bielsko-Biała, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny, Gminę Czechowice-Dziedzice, Miasto Cieszyn, Miasto Żywiec, Powiat Cieszyński oraz Powiat Żywiecki. Funkcjonowanie przedmiotowych struktur jako odrębnych organów jest

rozwiązaniem słusznym, gdyż każdy z nich znając dokładnie specyfikę i potrzeby mieszkańców swojego regionu jest w stanie efektywnie organizować i zarządzać siatką połączeń i dopasowywać ją do realnych potrzeb pasażerów. W przypadku organizacji transportu na styku różnych sieci transportowych konieczne jest zacieśnianie współpracy pomiędzy Organizatorami co już mam miejsce – takie jak zawieranie stosownych porozumień międzygminnych pomiędzy Miastem Bielsko-Biała a Gminą Czechowice-Dziedzice, Miastem Bielsko-Biała a Beskidzkim Związkiem Powiatowo-Gminnym oraz Beskidzkim Związkiem Powiatowo-Gminnym i gminami z sąsiednich powiatów. Istotnym elementem jest także powołanie w 2021 r. grupy roboczej skupiającej Organizatorów funkcjonujących na tym samym obszarze funkcjonalnym (Miasto Bielsko-Biała, Gmina Czechowice-Dziedzice i BZPG) celem konsultowania projektów zmian sieci połączeń, koordynacji rozkładów jazdy czy też w przyszłości rozpoczęcia prac nad emisją wspólnego biletu. Funkcjonujące obecnie rozwiązanie pozwala na elastyczność w kształtowaniu siatki połączeń i kreowaniu polityki taryfowej.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonują także istotne połączenia kolejowe Organizowane przez Marszałka Województwa Śląskiego oraz połączenia stykowe realizowane na podstawie porozumień zawartych pomiędzy województwem śląskim a małopolskim. Istniejące połączenia kolejowe - przykładowo linia S5 (Katowice - Zawardów) stanowi jedną z głównych linii pasażerskich w województwie śląskim ale także dzięki swojemu przebiegowi pomiędzy miastami Aglomeracji Beskidzkiej (Żywiec - Bielsko-Biała - Czechowice-Dziedzice) stanowi trzon sieci transportowej a także namiastkę kolei miejskiej, z której codziennie korzystają tysiące pasażerów w codziennych podróżach do szkoły i pracy. Na chwilę obecną największym problemem jest brak połączenia pasażerskiego śladem nieczynnego odcinka linii kolejowej nr 190 Bielsko-Biała Główna - Skoczów i uruchomienie po rewitalizacji przewozów pasażerskich wyłącznie na fragmencie linii kolejowej w ramach linii S62 (Cieszyn - Golezów - Skoczów). Brak tak istotnego połączenia kolejowego powoduje roczny wzrost motoryzacji indywidualnej - w szczególności ruchu napływowego pracowników mieszkających na terenie powiatu cieszyńskiego a pracujących w Bielsku-Białej. Dlatego też Miasto Bielsko-Biała od wielu lat aktywnie uczestniczy w działaniach na rzecz rewitalizacji połączenia i przywrócenia ruchu pasażerskiego a także zapewnienia finansowania przez województwo dobrej oferty przewozowej i w tym kierunku dostrzega się największą potrzebę wprowadzenia zmian i zacieśniania współpracy.

Funkcjonowanie niezależnych organizatorów transportu zbiorowego odpowiedzialnych za poszczególne gałęzie transportu jest rozwiązaniem sprawdzonym a przede wszystkim dobrze funkcjonującym na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Kluczowym elementem jest współpraca pozwalająca na prowadzenie wspólnych działań optymalizacyjnych i kształtowaniu sieci publicznego transportu zbiorowego w jak największym stopniu dopasowanym do potrzeb pasażerów. Przykładowo - uruchomienie połączeń kolejowych na odcinku nieczynnej linii kolejowej Bielsko-Biała - Skoczów wpłynęłoby realnie na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu cieszyńskiego a także zachodniej części powiatu bielskiego - poprzez przesiadkę z transportu indywidualnego lub autobusowego (powiatowego) na komunikację kolejową. Wobec powyższego koniecznym wydawałoby się przeprowadzenie w porozumieniu z Organizatorami reorganizacji sieci połączeń autobusowych polegającą przykładowo na skracaniu linii powiatowych do przystanków kolejowych przy zapewnieniu większej częstotliwości kursowania linii na terenie gmin tworząc dobrze skomunikowane linie dowozowe czy też zmianę tras przebiegu linii miejskich celem zbliżenia ich tras przejazdu do stacji i przystanków na terenie Miasta Bielska-Białej oferując dobrą ofertę rozwozową. Tak samo istotnym czynnikiem jest rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej w obrębie stacji

kolejowych umożliwiającą stworzenie miejsc przesiadkowych. Do podjęcia ww. działań nie jest konieczne powstanie jednostkowej struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za wszystkie gałęzie transportu a wyłącznie zacieśnienie współpracy w zakresie planowania sieci komunikacyjnych i emisji wspólnego biletu umożliwiającą pasażerom elastyczność podróży i dokonywanie przesiadek.

Jak już zostało wspomniane wcześniej w zakresie organizowania transportu w dalszym ciągu powinno zostać utrzymane funkcjonowanie niezależnych organizatorów transportu zbiorowego a ich finansowanie powinno zostać w gestii właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

Oczywiście że tak. Celem stworzenia dobrze działającego systemu publicznego transportu zbiorowego konieczne jest podejmowanie działań na styku funkcjonowania różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego a tym samym dążenie do podjęcia współpracy w kształtowaniu wspólnej emisji „biletu aglomeracyjnego” umożliwiającą integrację przykładowo na styku przejazdów łączonych komunikacją autobusową (miejską i powiatową) oraz autobusowo-kolejową. Funkcjonujące w kraju ustawodawstwo w zakresie uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych znacząco odbiega od stosowanych ulg gminnych co wymaga opracowania skomplikowanego systemu rozliczeń i emisji nowego rodzaju biletu. Wsparcie eksperckie w tym zakresie jest koniecznością.

Integracja taryfowa z zasady jest elementem pożądanym pozwalającym za zachęcenie mieszkańców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego a tym samym obniżenia kosztów podróży poprzez zakup jednego biletu umożliwiającą podróżowanie różnymi środkami publicznego transportu zbiorowego. Jednakże kluczowym w tym zakresie jest wypracowanie właściwego modelu/mechanizmu finansowego dla podziału wpływów ze sprzedaży biletów dla integrujących swą ofertę organizatorów/operatorów wobec faktu że taki bilet musi być tańszy niż suma kilku biletów (różnych organizatorów/operatorów). Dużym utrudnieniem w tym aspekcie są odmienne cenniki, poziomy ulg oraz refundacji kosztów dla działających na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej organizatorów/operatorów – kolejowych i autobusowych. Rozwiązaniem staje się – niehonorowanie biletów jednego organizatora/operatora przez innego/innych, a emisja przez te podmioty odrębnego „biletu aglomeracyjnego”, który będzie podstawą do rozliczenia wpływów z ich emisji. Funkcjonujące w kraju ustawodawstwo w zakresie uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych znacząco odbiega od stosowanych ulg gminnych co wymaga opracowania skomplikowanego systemu rozliczeń i emisji nowego rodzaju biletu.

Tworzenie rozkładów jazdy i kształtowanie sieci połączeń autobusowych powinno w dalszym ciągu pozostać w gestii poszczególnych organizatorów transportu i w ramach współpracy podlegać kierunkowym uzgodnieniom. Kluczowym aspektem w zakresie współpracy pomiędzy Organizatorami jest podjęcie działań umożliwiających kreowanie wspólnej polityki informacyjnej – w szczególności w zakresie informacji pasażerskiej, publikacji rozkładów jazdy czy też działania systemów dynamicznej informacji pasażerskiej. Na chwilę obecną na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonuje pięć systemów DIP (dynamicznej Informacji Pasażerskiej): Miasto Bielsko-Biała (aplikacja ITS BB uruchomiona ze środków UE, OnTime oraz kiedyprzyjedzie.pl), Gmina Czechowice-Dziedzice (aplikacja iPKM uruchomiona ze środków UE), BZPG (aplikacja kiedyprzyjedzie.pl), Miasto Żywiec (aplikacja OnTime uruchomiona ze środków UE) oraz Miasto Cieszyn (aplikacja myBus uruchomiona ze środków UE). SDIP (Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej) pozbawione są sieci transportowe

organizowane przez powiat cieszyński i żywiecki. Kluczowe wydaje się więc podjęcie działań w celu integracji poszczególnych platform np. poprzez publikowanie danych rozkładowych (w tym także w czasie rzeczywistym) do ogólnodostępnych narzędzi map googla, dzięki czemu pasażerowie uzyskają w ramach jednego narzędzia możliwość planowania podróży we wszystkich sieciach komunikacyjnych.

Transport publiczny odgrywa istotną rolę w Bielsku-Białej w kontekście ruchu turystycznego, zwłaszcza w kierunku południowym miasta – dowożąc turystów pod szlaki górskie Beskidu Małego i Śląskiego, czy kolej gondolową na Szyndzielnię. Brakuje na chwilę obecną spójnej oferty np. z Kolejami Śląskimi, aby dowozić turystów przesiadających się na miejski transport publiczny. Trzeba mieć na uwadze, że wysokiej jakości transport publiczny, nie tylko infrastruktura transportowa, lecz także proponowane usługi, stanowią warunek rozwoju turystyki poprzez zwiększenie atrakcyjności danego miejsca. Ważną rolę w tym zakresie odgrywać zatem będzie planowany węzeł przesiadkowy w północnej części miasta, który ma nie tylko zatrzymać indywidualny ruch samochodowy w kierunku centrum miasta, lecz stanowi duży potencjał dla ukierunkowania ruchu turystycznego z wykorzystaniem usług transportu publicznego. Wymagać to będzie przeorganizowania oferty i współpracy organizatorów transportu.

Oprócz rowerowych tras enduro i górskich szlaków turystycznych, kolei gondolowej na Szyndzielnię, do atrakcji z pewnością zaliczyć można centrum miasta – starówkę, której oferta z roku na rok jest bogatsza. Wkrótce zwiększy się m. in. o Interaktywne Centrum Bajki i Animacji przy Studiu Filmów Rysunkowych. W tym zakresie stale rozwija się oferta Miejskiego Zakładu Komunikacji. Oczywiście Bielsko-Biała stanowi także zaplecze kulturalne czy handlowe dla okolicznych miejscowości turystycznych, takich jak np. Szczyrk, z którym miasto współpracuje proponując wspólną ofertę turystyczną. I w tym przypadku obsługa ruchu poprzez transport zbiorowy wymaga z pewnością lepszej oferty, np. takiej dzięki której turysta nocujący w Szczyрку czy Wiśle ma możliwość powrotu z Bielska-Białej w godzinach wieczornych. Generatorem takiego ruchu jest wspomniana starówka i jej atrakcje czy takie instytucje kultury jak Teatr Polski, Teatr Baniałuka, Cavatina Hall, Bielskie Centrum Kultury czy Galeria BWA, ale także kilka bielskich galerii handlowych. Chcemy także wykorzystywać fakt, że przez miasto przebiega tranzytowo ruch turystyczny zarówno w obszar Beskidów, Tatr i Podhala, jak i dalej trasą S1 w kierunku Słowacji czy krajów południowej Europy.

Na chwilę obecną brakuje spójnej sieci infrastruktury rowerowej, która pozwoliłaby rozwinąć turystykę, ale i komunikację rowerową, nie tylko w Bielsku-Białej, lecz w całej Aglomeracji Beskidzkiej. Do rozważenia są alternatywne środki, np. łączące miasto ze Szczyrkem – takie jak gondola, która mogłyby stanowić element oferty mobilności pomiędzy miastami, przede wszystkim stanowiąc atrakcję turystyczną. Wyżej wspomniana jest kwestia połączenia oferty miasta z okolicznymi miejscowościami turystycznymi.

Co do transportu publicznego w mieście brakuje nie tyle środków, co spójnej oferty dla osób spoza miasta. Dojazd do południowej części miasta zapewnić może kolej, ale także miejski autobus (m. in. popularna linia nr 8 pod Szyndzielnię i kolej gondolową). Kolej dysponuje w mieście wieloma przystankami, w tym dobrze zlokalizowanymi w pobliżu szlaków turystycznych przystankami w południowej części miasta (Leszczyny, Mikuszowice). Ich szersze wykorzystanie, np. w kontekście pobliskiej bazy Enduro Trails na bielskich Błoniach, wymaga współpracy ze spółką samorządu wojewódzkiego, być może stworzenia odpowiedniej oferty, choćby dotyczącej możliwości przewozu rowerów taborem Kolei Śląskich.

Dobra organizacja transportu publicznego przełoży się na mniejsze potrzeby związane z tworzeniem nowych parkingów, przy czym trzeba zaznaczyć, że miasto rozwija się szybko – tworzą się nowe generatory ruchu związane także z turystyką czy kulturą. Dobrym przykładem jest wspomniana Cavatina Hall. Wkrótce powstanie w pobliżu starówki Interaktywne Centrum Bajki i Animacji przy Studiu Filmów Rysunkowych, być może zmieni lokalizację Teatr Banialuka. Planowanie transportu w mieście jest zatem permanentnym zarządzaniem zmianą.

Z kolei w kontekście wykorzystania roweru w mieście trzeba zwrócić uwagę na ukształtowanie terenu, które powoduje, że w wielu przypadkach rower nie będzie wybierany przez użytkowników. Turystyczny ruch rowerowy koncentrować się powinien wzdłuż rzeki Białej na kierunku północ-południe. Tak wskazują założenia zarówno miejskiej, jak i regionalnej polityki rowerowej – w ten sposób uregulowano przebieg głównej trasy rowerowej w subregionie (krajowa trasa nr 17). Ukierunkowanie ruchu wschód-zachód (od Cieszyna w kierunku Kęt) odbędzie się z kolei poprzez regionalną trasę nr 604. Połączenie ww. tras nastąpi w ramach planowanego węzła przesiadkowego. Szczegółowy przebieg tras został już wyznaczony, częściowo trasy są już gotowe (wykorzystanie istniejącej infrastruktury rowerowej) lub zaprojektowane i czekają na realizację.

Prowadzone są działania mające na celu budowę nowych dróg z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego na terenie całego Miasta racjonalnie do posiadanych środków finansowych na realizację tych celów. W rejonie istniejącego Dworca Głównego PKP trwają przygotowania inwestycji polegającej na budowie centrum przesiadkowego. Zasadnicza realność realizacji inwestycji uzależniona jest od współpracy spółek kolejowych. Planuje się pełną obsługę ruchu, w tym samochodowego, autobusowego tras miejskich, pozamiejskich i międzynarodowych, samochodowego, rowerowego (oraz pokrewnego), jak i pieszego. Przygotowane są także inwestycje związane z budową parkingów kubaturowych (wielopoziomowych) w kluczowych lokalizacjach miasta (w rejonie bielskiej starówki).

Każda inwestycja podlega analizie w zakresie oddziaływania danej inwestycji na środowisko. W przypadku inwestycji mogących wpłynąć na środowisko, uzyskiwane są Decyzje o Środowiskowych Uwarunkowaniach, określające zasady projektowania oraz realizacji inwestycji z uwzględnieniem warunków ochrony środowiska.

Wspólna polityka parkingowa jest ważnym elementem rozwoju sieci transportowej miasta jak i regionu. Właściwa lokalizacja parkingów w charakterze „Park and Ride” pozwoli wykorzystać potencjał transportu publicznego o charakterze miejskim jak i pozamiejskim. Będzie miało to wpływ na zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście i poprawę środowiska atmosferycznego oraz akustycznego.

Barierą uniemożliwiającą realizację wspólnych przedsięwzięć mogą być ograniczone środki finansowe w budżecie miast i gmin oraz brak celowych dofinansowań wspierających przygotowanie dokumentacji oraz realizację robót budowlanych.

ul. 1 Maja – wprowadzenie woonerfu – wyłączenie ruchu samochodowego na odcinku od ul. Sukienniczej do ul. Zamkowej.

ul. 3 Maja – wyłączenie ruchu samochodowego na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. prof. dr Mieczysława Michałowicza, za wyjątkiem komunikacji zbiorowej.

Poprzez zapewnienie sprawnego i spójnego systemu transportu zbiorowego, obejmującego kolej podmiejską, autobusy podmiejskie i miejskie, wpływającego na zmianę zachowań kierowców.

Zwiększenie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych oraz zwiększenie ich dostępności dla osób niepełnosprawnych poprzez stosowanie doświetleń przejść, obniżenie krawężników, a także systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni na dojazdach do tych przejść.

Zrównoważony rozwój i ład przestrzenny mają stanowić podstawę wszelkich działań w zakresie kształtowania polityki przestrzennej, nie tylko w skali miasta, ale również regionu i kraju. Wynika to z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ale jest jednocześnie oczywistą praktyką służącą poprawie warunków życia i obsługi mieszkańców oraz ograniczaniu konfliktów przestrzennych. W tym aspekcie niezwykle ważne jest konsekwentne planowanie zagospodarowania przestrzennego w oparciu o rzetelne analizy dotyczące faktycznych potrzeb i możliwości rozwoju miasta.

Na zagospodarowanie przestrzeni miasta ma wpływ wiele czynników, związanych z jego historycznym rozwojem, uwarunkowania ekofizjograficznymi, istniejącym stanem infrastruktury i zabudowy.

Od blisko 20 lat w Polsce panuje głęboki kryzys w zakresie planowania przestrzennego, wynikający ze złych rozwiązań systemowych na poziomie ustawowym. Procesy suburbanizacji, które również dotyczą naszego miasta, są skutkiem „rozdwojenia” gospodarki przestrzennej na planistyczną i „bezplanową” – prowadzoną w oparciu o decyzje administracyjne (wzist). Mimo istotnych ograniczeń wynikających ze wspomnianego kryzysu, miasto stara się prowadzić politykę przestrzenną konsekwentnie, z uwzględnieniem tych wszystkich elementów, o których mowa w pytaniu (zabudowy mieszkaniowej i usługowej, terenów zieleni i rekreacji oraz infrastruktury technicznej), przy czym ich wzajemne relacje lokalizacyjne są kształtowane z poszanowaniem kwestii społecznych, przestrzennych i środowiskowych. Znaczenie centrów aktywności lokalnej zostało docenione i wyróżnione w modelu funkcjonalno-przestrzennym w nowej strategii rozwoju miasta.

Wykorzystanie transportu zbiorowego ma kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju miasta, zwłaszcza w obszarze śródmieścia i ścisłego centrum. W tym celu miasto od lat podejmuje szereg działań na poziomie planowania strategicznego i przestrzennego (ostatnie decyzje to wpisanie zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz budowy północnej śródmiejskiej obwodnicy do strategii rozwoju miasta, a także działania inwestycyjne w tym zakresie). Realizacja tych inwestycji ma poprawić warunki zamieszkania i obsługi w mieście oraz zapewnić zintegrowanie różnych środków transportu indywidualnego i zbiorowego, co wpłynie korzystnie na poprawę sytuacji w skali powiatu i regionu. Możliwość zapewnienia maksymalnej obsługi za pomocą transportu publicznego jest jednym z podstawowych kryteriów wyznaczania stref funkcjonalno-przestrzennych w dokumentach planistycznych.

System transportu zbiorowego na terenie gminy jest dobrze rozwinięty, pozwala na sprawne przemieszczanie się pomiędzy dzielnicami miasta we wszystkie dni tygodnia, głównie za pomocą przewozów organizowanych w ramach komunikacji miejskiej przez miasto Bielsko-Biała. Odpowiednie skomunikowanie z gminami okalającymi miasto zapewnia powiatowy przewoźnik Komunikacja Beskidzka S.A., który umożliwia dojazd do większości miejscowości powiatu bielskiego, a także niektórych powiatu oświęcimskiego, wadowickiego, żywieckiego i cieszyńskiego. Przewozy

organizowane przez Gminę Czechowice-Dziedzice zapewniają połączenie tej gminy z Bielskiem-Białą. Układ drogowy miasta skoncentrowany jest na linii północ-południe ze względu na przepływającą przez miasto rzekę Białą, co powoduje niedostatecznie dużą liczbę odpowiednio przepustowych przepraw na osi wschód-zachód, szczególnie w centrum miasta. Istniejące drogi ekspresowe zapewniają dobre skomunikowanie z obszarami na zachód i południe miasta. Ich brak w kierunku północnym i wschodnim objawia się ograniczonymi możliwościami dogodnego dojazdu, szczególnie w stronę gmin Wilamowice i Kozy. Pewne możliwości skomunikowania oferują również linie kolejowe przebiegające przez miasto, szczególnie LK nr 139 – również na osi północ - południe – która umożliwia dojazd w kierunku Żywca i Czechowic-Dziedzic oraz LK nr 119 w kierunku Kęt, nie są one jednak dostatecznie wykorzystywane w podróży na terenie subregionu. Problemem jest także nieprzejezdność LK 190 w kierunku Cieszyna przebiegającej przez gęsto zaludnione obszary Bielska.

Maksymalizacja obsługi wymienionych obiektów za pomocą transportu publicznego może zostać zrealizowana poprzez ulokowanie ich w centralnej części miasta (ciąg ul. Piastowskiej – 3 Maja – Zamkowej – Partyzantów oraz Lwowskiej - Żywieckiej) oraz w zachodnich dzielnicach (rejon ul. Cieszyńskiej, południowy odcinek al. Andersa) - oferta przewozowa transportu zbiorowego w tych rejonach jest najlepsza na tle całego miasta.

Takim obszarem jest zlokalizowany na północ od centrum miasta przemysłowy rejon ul. Gazowniczej i Podwale oraz Komorowickiej i Piekarskiej. Oferta przewozowa transportu zbiorowego w bliskości rejonu tych ulic jest na bardzo dobrym poziomie, jednak ilość usług, wykorzystywanej zabudowy i innych generatorów ruchu jest dość niska.

Dokumenty planistyczne, a nawet szerzej – dokumenty strategiczne miasta są spójne. Strategia rozwoju miasta oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta przewidują model funkcjonalno-przestrzenny oparty na zasadzie zrównoważonego rozwoju. Z kolei miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego jako akty prawa miejscowego, stanowią podstawy realizacji poszczególnych elementów tego modelu przez inwestorów. Spójność dokumentów strategicznych i planistycznych wynika z przepisów prawa i jest podstawą efektywnego planowania rozwoju miasta.

Zagospodarowanie przestrzeni powinno stanowić harmonijną całość, a granice administracyjne służą jedynie zorganizowaniu zarządzania przestrzenią. Planowane przez miasto rozwiązania planistyczne w obszarach przygranicznych są opiniowane przez wójtów i burmistrzów gmin sąsiednich; podobnie – miasto opiniuje projekty dokumentów planistycznych gmin ościennych. Nie ma na tym tle sporów; zawsze staramy się uwzględniać zdanie mieszkańców. Sprawą oczywistą jest zgodność dokumentów planistycznych w zakresie inwestycji liniowych (infrastrukturalnych), w tym inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Ruch pojazdów dostawczych i zaopatrzenia jest uregulowany, a ograniczenia dotyczą szczególnie centrum miasta. W obszarze tym, w miejscach, gdzie nie jest dopuszczony ruch pojazdów (np. ul. 11 Listopada, ulice wokół rynku), jest możliwy wjazd pojazdów zaopatrzenia w określonych godzinach. Ponadto, aby ograniczyć zjawisko nieuporządkowanego parkowania pojazdów zaopatrzenia, w ciągu miejsc postojowych wyznacza się zarezerwowane miejsca postojowe przeznaczone dla pojazdów zaopatrzenia.

1.2.16. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Bielsku – Białej oraz Stowarzyszenia Kolej Beskidzka 07.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad poprzez platformę Microsoft Teams)

Termin: 7 listopada 2022, g. 11:30-12.45

Respondent: pan Hubert Maślanka, Prezes Miejskiego Zarządu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej oraz Prezes Stowarzyszenia Kolej Beskidzka.

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Według respondenta analizując cały obszar Aglomeracji Beskidzkiej charakteryzuje się zróżnicowanym poziomem obsługi transportowej. Polityka transportowa najlepiej jest realizowana na terenie bielskiego, natomiast na terenie powiatów cieszyńskiego oraz żywieckiego lokalna społeczność jest zagrożona wykluczeniem komunikacyjnym. W przypadku powiatu cieszyńskiego pozytywnym akcentem jest oddanie do użytku linii kolejowej 190 na odcinku Golezów – Cieszyn. Powiat żywiecki charakteryzuje się największą degradacją transportu publicznego, ze względu prowadzenie przewozów autobusowych o wyłącznie komercyjnym charakterze. W przypadku tego powiatu można istnieją dwie alternatywne opcje poprawy komunikacji regionalnej: 1) poszerzenie zakresu działania MKZ Żywiec, 2) powołanie związku międzygminnego, tzw. „komunikacji żywieckiej” na wzór Komunikacji Beskidzkiej.

Integracja różnych gałęzi transportu wymaga koordynacji, docelowo na poziomie aglomeracji, do czego powinien przyczynić się opracowywany SUMP. Warto jednak już obecnie czerpać z uchwalonych dokumentach strategicznych zarówno na poziomie regionalnym jak i lokalnym. Przykładem może być plan transportowy powiatu żywieckiego, gdzie wskazano kluczowe węzły przesiadkowe: Żywiec, Jeleśnia, Rajcza. Brakuje jednak elementu wykonawczego, integracja realnie nie następuje ze względu na brak spójności lokalnych polityk (samorządów gminnych) z założeniami strategicznymi. Jako największe zagrożenie dla integracji stanowi stan infrastruktury kolejowej, dlatego pewne elementy należy odłożyć do czasu ukończenia kluczowych inwestycji (np. rozbudowa linii Czechowice - Dziedzice – Zwardoń, modernizacja linii kolejowej Żywiec – Sucha Beskidzka). Do tego czasu często będzie organizowana komunikacja zastępcza, oferta będzie charakteryzować się dużą zmiennością utrudniającą integrację. Ważna jest budowa modelu przesiadkowego, ponieważ z powodu specyfiki regionu nie jest możliwa obsługa każdego regionu transportem zbiorowym. Jednak tzw. „ostatnia mila” nie zawsze musi być pokonywana samochodem, warto promować rower. Miejsca zalecanych P&R: Żywiec, BB Główna, Wilkowice, peryferiach Bielska Białej, Rajcza przy dworcu. Ważne stworzenie systemu zakładającego opłaty za korzystanie z P&R w celach innych niż zakładane, w celu wyeliminowania korzystania z takich parkingów niezgodnie z przeznaczeniem.

Konieczna jest budowa wśród wszystkich samorządów wchodzących w skład Aglomeracji Beskidzkiej świadomości, że potrzeba jest zaangażowanie znacznych środków publicznych dla budowy atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego, przewozy komercyjne nie zaspokoją potrzeb transportowych mieszkańców.

Agglomeracja Beskidzka jako podmiot o szeroko zakrojonych działaniach powinien powołać podmiot odpowiedzialny za realizację polityki zrównoważonej mobilności, w celu jej implementacji. Organ ten powinien być odpowiedzialny na oddziaływanie na poszczególne gminy w celu realizacji

spójnej polityki, przynajmniej w zakresie osiągnięcia tzw. „kamieni milowych”. Zadaniem takiej jednostki powinien być także montaż finansowy poszczególnych działań poprawiających mobilność w regionie.

Pod względem budowy spójnej oferty transportu zbiorowego warto stale podwyższać jakość taboru, dbając i niskopodłogowość, dostosowanie w niektórych relacjach do obsługi ruchu turystycznego, np. przewozu nart. Kluczowa jest standaryzacja.

Wspólny bilet na chwilę obecną nie jest rozwiązaniem realnym do wdrożenia. Integracja taryfowa powinna być jednak przedstawiona jako cel strategiczny długookresowy, z wykonaniem po integracji infrastrukturalnej. Problemem tutaj jest stworzenie algorytmu rozliczeń, duża liczba podmiotów dbających o swoje własne interesy utrudniałoby stworzenie wspólnej taryfy na atrakcyjnym poziomie. W przyszłości można również rozważyć tworzenie holdingu międzypowiatowego, a także przejęcia w zarząd części linii kolejowych wzorem dobrych praktyk z województwa dolnośląskiego.

Transport na życzenie organizowany przez przedsiębiorstwo komunikacyjne jest kosztowny, ponieważ wymaga obecności zatrudnionego pracownika w gotowości, jednak nie warto go skreślać, kwestia do przemyślenia organizacyjnego oraz racjonalizacji ekonomicznego rozwiązania.

Z punktu widzenia analizowanego obszaru pożądana jest rewitalizacja i przywrócenie do regularnego ruchu pasażerskiego odcinków Skoczów – Bielsko (obecnie nieczynna) oraz Żywiec – Hucisko (sporadyczny ruch pasażerski ze względu na znaczną degradację linii). W przypadku linii kolejowej Skoczów – Bielsko inwestycję spowalnia argumentacja racjonalności ekonomicznej, związana z trudności terenową odcinka oraz przebiegającą obok drogą ekspresową. W przypadku odcinka Żywiec-Huciska trudnością jest również ukształtowanie terenu, ale także dość niska populacja. Udało się jednak wprowadzić tę inwestycję do realizacji od roku 2024/2025 roku, obecne połączenia weekendowe pokazują potencjał tej linii i znaczną liczbę pasażerów pomimo bardzo niskiej obecnie prędkości komunikacyjnej. Trasa kolejowa przebiega jednak przez tereny o walorach turystycznych, często niedostępnych transportem drogowym. Warto lobbować za budową linii Bielsko – Skoczów ze względu na niezaspokajanie wszystkich potrzeb drogą ekspresową S52, która ma bardziej charakter regionalny niż lokalny. Ważna jest kwestia rozbudowy linii kolejowej Bielsko – Zwardoń do przekroju dwutorowego, przynajmniej zwiększyć ilość takich odcinków, dwutorowy powinien być odcinek Bielsko – Żywiec. Brakuje spójnych inwestycji transgranicznych, brak współpracy przy przebudowie odcinka od Zwardonia w stronę Słowacji.

Szansą rozwoju transportu rowerowego jest z jednej strony budowa infrastruktury spójnej z transportem zbiorowym, umożliwiającą z nim sprawną integrację. Warto jest budować infrastrukturę wysokiej jakości, dedykowane wyłącznie dla rowerzystów, ograniczając dość niebezpieczne ciągi pieszo – rowerowe. Potrzebne jest stworzenie standardów gwarantujących bezpieczeństwo ruchu, odpowiednią szerokość, konsultować te działania z Policją. Brakuje DDR typowo turystycznych, przeważają turystyczne.

Kształt ruchu drogowego, obecnej intensyfikacji ruchu jest pochodną braku zrównoważonego transportu. Przy założeniu zwiększenia udziału transportu zbiorowego nie jest wymagana rozbudowa obecnego układu drogowego, za to niezbędne jest przejście nadmiaru ruchu przez inne gałęzie transportowe. W Żywcu newralgicznym miejscem jest rondo im. M. Caputy, niedostosowane do potoków ruchu, być może wymaga przebudowy na skrzyżowanie dwupoziomowe. Budowa nowych

rond musi być poprzedzona analizą, ponieważ mogą zwiększyć zatory drogowe. Często bardziej wydajnym jest montaż inteligentnej sygnalizacji świetlnej. W Bielsku sytuację ułatwia system ITS.

Kształtowanie strefy płatnego parkowania powinno być ostatnim etapem zmian w polityce transportowej miasta. Zwiększanie jej zakresu powinny poprzedzić działania kompensacyjne: budowa parkingów P&R, usprawnienie transportu zbiorowego z tych centrów. Konieczne jest także zoptymalizowanie połączeń komunikacyjnych z regionu funkcjonalnego. Celem nadrzędnym polityki parkingowej powinno być zwiększenie rotacji samochodów na miejscach postojowych, wyeliminowanie osób parkujących w centrum cały dzień idąc np. do pracy. Strefa parkingowa w Bielsku swoje funkcje wypełnia pozytywnie, natomiast nowo uruchomiona w Żywcu nie jest składnikiem zaplanowanego systemu transportowego i nie spełnia dobrze swojej roli.

Kampanie promocyjne nie są przesądzające o sukcesie oraz determinujących o zmianach zachowań komunikacyjnych. Kluczowa jest dobra oferta transportowa, która się obroni swoją efektywnością czasowo – ekonomiczną zachęcając tym samym mieszkańców do bardziej zrównoważonej mobilności. Niemniej ważne są akcje edukacyjne uświadamiające potrzebę korzystania z transportu zbiorowego. Jednak trzeba być w tych działaniach wiarygodnym, z kampanią promocyjną poczekać do wdrożenia systemowych rozwiązań transportowych. W innym wypadku takie akcje mogą być odebrane jako demagogia.

Tworzony dokument powinien zakładać rozwiązania systemowe o montażu rzeczowo – systemowym, jednogłośnie decyzji na poziomie aglomeracji wdrażanej na poziomie lokalnym, kolej powinna stanowić kręgosłup sieci transportowej, natomiast autobusowy powinien ją uzupełniać, a nie konkurować. Ważne, żeby dokument SUMP był dokumentem praktycznym, wprowadzającym realne zmiany a nie dokumentem „na półkę”.

1.2.17. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Czechowice - Dzierżycze 07.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad poprzez platformę Microsoft Teams)

Termin: 8 listopada 2022, g.12.00-13.00

Respondent: pan Bogdan Kurzawa, Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Czechowice - Dzierżycze

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Transport funkcjonujący na terenie Czechowic można określić jako niewystarczający. Obecna przebudowa węzła kolejowego jest generatorem dużych utrudnień dla ruchu autobusowego. Widać problemy z zapewnieniem obsługi nowych osiedli transportem zbiorowym, ze względu na brak przemyślanej infrastruktury, budowa nowych domów, zwłaszcza jednorodzinnych w oddaleniu od sieci drogowej. Przykładem takiego miejsca mogą być Czechowice Górne. Pozwolenia na budowę są udzielane bez zorientowania na transport.

Wprowadzenie transportu na życzenie byłoby problematyczne, rynek kierowców oraz problemy z pozyskaniem nowych pracowników stawia pod znakiem zapytania wprowadzanie mniejszego taboru lub busów na telefon, wymagających kierowców w gotowości.

Rozkłady jazdy autobusów nie są taktowane, tylko czasowe. Są synchronizowane z MZK Bielsko, żeby nie jeździły w tzw. „stadzie” na kierunku bielskim. Trwa praca nad stworzeniem rozkładów taktowanych (równe odjazdu co np. 30 min, łatwy do zapamiętania rozkład).

Przebudowa węzła kolejowego z pewnością ułatwi integrację poprzez wysoką jakość infrastruktury, jednak problematyką pozostanie synchronizacja rozkładowa. Częste zmiany rozkładów kolejowych utrudniają dopasowanie kursów autobusów pod pociągi. Bardziej istotna jest trwałość rozkładu w pozytywnym tego słowa znaczeniu oraz dopasowaniu do lokalnych potrzeb mieszkańców.

Zarządzanie przystankami odbywa się na zasadzie korzystnego modelu, zarządza nimi organizator, czyli gmina. Dzięki temu nie występuje problem z koordynacją działań pomiędzy różnymi zarządcami infrastruktury drogowej, rozkłady są na bieżąco aktualizowane.

Do głównych generatorów ruchu należy centrum miasta oraz zakłady Silesia. Kluczowy jest także kierunek dojazdowy do Bielska – Białej. PKM Czechowice - Dziedzice obsługuje miasto Czechowice - Dziedzice, miasto Bielsko – Biała oraz gminę Jasienica. Są linie specjalne dedykowane dojazdom do szkół, jednak są ogólnodostępne. Nie są organizowane na terenie Czechowic zamknięte przewozy szkolne.

Parkingi P&R są przyszłością dla miasta, ponieważ miasto w godzinach szczytu mimo stosunkowo niewielkiego rozmiaru zaczyna borykać się z coraz większą kongestią.

Wiele osiedli miasta Czechowice – Dziedzice nie posiada dróg o szerokości umożliwiającej wjeżdżanie autobusem, wskazane więc jest dostosowanie tej infrastruktury do obsługi transportem publicznym. Na terenie miasta istnieją punkty negatywnego styku pomiędzy kierowcami samochodów osobowych a autobusów. Kierowcy utrudniają ruch autobusów m. in. przez zatrzymywanie się w miejscach niezgodnych z przepisami, jak np. zatoki przystankowe. Budowa buspasów ze względu na układ drogowy nie są zalecane. Nie są także rozważane tworzenie dróg z dopuszczeniem wyłącznie ruchu autobusowego. Problemem jest tutaj trudność techniczna, wyodrębnienie odpowiednich ciągów drogowych, a także opór społeczny, wynikający z chęci dojazdu samochodem „pod drzwi”. Wyższe ceny paliw nie spowodowały spadku natężenia ruchu samochodowego, pomimo pewnych wzrostów liczby pasażerów w autobusach. Politykę parkingową warto rozwijać, wymuszając rotację w centrach miast i ograniczając liczbę parkujących w nich samochodów przez cały dzień (od pracowników). Parkingi przy centrach przesiadkowych powinny jednak być bezpłatne. Miejscami niebezpiecznymi mogą być przejścia dla pieszych w miejscach z ograniczoną widocznością. Istotny dylemat: droga przystosowana do potrzeb pieszych czy umożliwiająca sprawny przejazd autobusem?

Na chwilę obecną przedsiębiorstwo nie dąży do integracji za wszelką cenę. W przyszłości rozwiązaniem może być stworzenie karty miejskiej. Integracja biletowa nie jest na razie rozważana ze względu na trudność w uchwyceniu kosztów przewiezionych pasażerów oraz w stworzeniu sprawiedliwego modelu rozliczeń przychodów z biletów oraz rekompensat. Taryfa biletowa jest trudnym tematem, ponieważ trzeba zrównoważyć wielkość oczekiwanego przychodu oraz możliwości nabywcze pasażerów oraz ich oczekiwania. Przychody z biletów są ważną składową finansowania transportu publicznego. Warto koordynować wspólne działania struktur dla różnych rodzajów mobilności na poziomie powiatów, jednak z uwzględnieniem wzajemnej synchronizacji pomiędzy nimi, szczególnie na styku powiatów. Z finansowań zewnętrznych przedsiębiorstwo korzysta w zakresie zakupu nowego taboru, zwłaszcza o napędzie alternatywnym.

Infrastruktura rowerowa nie stwarza spójnej sieci, są szlaki rowerowe wzdłuż dróg powiatowych, w mieście jednak brakuje jednak dedykowanej infrastruktury. Istnieją plany związane z budową dróg turystycznych o znaczeniu aglomeracyjnym, do Bielska i Żywca, a także wzdłuż jeziora Goczałkowickiego. Ostatnie przebudowy dróg niestety nie zakładały budowy DDR, dlatego niejako utrwały obecną sytuację. Wyjątkiem może być przebudowa ul. Legionów, gdzie jest taka infrastruktura zakładana.

Obchodzony jest tzw. „Dzień bez Samochodu”, podczas którego do bezpłatnych przejazdów są uprawnione osoby z dowodem rejestracyjnym samochodu osobowego. Na jeden dowód osobisty może podróżować taka liczba osób, jaka jest maksymalna liczba miejsc wpisana w dowodzie. Dobre praktyki: kampania MPK Poznań, dużo akcji dla mieszkańców, np. akcja „zatrzymaj się”, aby w pasażerach wyrobić nawyk bezpiecznych podróży, trzymanie się uchwytów przez osoby stojące.

1.2.18. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku - Białej 09.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad poprzez platformę Microsoft Teams)

Termin: 9 listopada 2022, g.12.00-13.00

Respondent: pan Artur Damel, Miejski Zarząd Dróg w Bielsku - Białej

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Problemem jest współpraca różnych jednostek, wizję organizacji ruchu, np. pomiędzy MZD Bielsko a Wydziałem Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku Białej oraz Policją. Potrzeba cyklicznych spotkań pomiędzy tymi jednostkami, w celu ustalenie „wspólnej wersji” i działań np. w zakresie bezpieczeństwa. Dzięki odpowiedzialności za całą sieć drogową z wyjątkiem dróg ekspresowych (wynika to z faktu bycia B. Białej miastem n.p.p) łatwiej prowadzić spójne przedsięwzięcia inwestycyjne. Obecny układ zarządczy, organizacyjny zakłada podział zadań pomiędzy MZD a Wydziałem Komunikacji Urzędu Miasta. Wydział Komunikacyjny odpowiada m.in. za zmiany organizacji ruchu, a także zarządzanie przystankami na terenie obszaru, natomiast MZD pełni role administracyjne. Podział zadań pomiędzy jednostkami, struktury zarządcze się sprawdzają, można je ocenić pozytywnie.

Kwestia węzłów przesiadkowych była analizowana, uznania nie zyskał pomysł przesiadek na rogatek miasta z autobusów regionalnych (Komunikacja Beskidzka) na miejskie (MZK Bielsko) ze względu na pewne uciążliwości dla pasażerów, dlatego taki węzeł planowany jest w centrum miasta, przy okazji budowy ulicy Nowopiekarskiej. Parkingi typu P&R na stacjach/przystankach kolejowych poza centrum miasta mogłyby się nie sprawdzić ze względu na niską częstotliwość kursowania pociągów, raczej służyłyby dla osób podróżujących poza miasto, przy podróżach wewnątrzmijskich kolej nie stanowi znaczącego udziału. Usytuowanie stacji/przystanków kolejowych nie jest zbyt korzystne w stosunku do generatorów ruchu, dlatego ciężko będzie zwiększyć rolę kolei w podróżach wewnątrzmijskich. Obecnie parkingi znajdują się przy stacji Lipnik oraz BB Główna. Planują zakładać dobudowę przy Teatrze, lepiej obsługujący ścisłe centrum.

Kluczowa inwestycja wyprowadzająca ruch ze ścisłej zabudowy to ul. Nowopiekarska, na etapie projektowania, a także przebudowa wiaduktu Kwiatkowskiego. Już obecnie jednak duża część ruchu tranzytowego jest prowadzona drogami obwodowymi. Jednak kongestia na terenie miasta nadal

występuje, ponieważ centrum miasta, monocentryczność regionu nadal generuje znaczny ruch do centrum.

Obecna strefa płatnego parkowania nie jest układem docelowym, istnieją plany rozszerzenia, jednak nie jest rozważane różnicowanie opłat poprzez dzielenie strefy. Rotacja pojazdów na terenie strefy parkowania występuje, jednak cena nie jest zbyt wygórowana, około 20 zł za 1 dzień. Nie występuje na chwilę obecną duży problem z nadmiernym parkowaniem przed strefą parkowania, nie występują „desperackie” próby parkowania poza strefą oraz rozjeżdżania tych terenów. Miejsca są wyznaczone w sposób zgodny z przepisami. Dość rzadko są stosowane elementy twardej infrastruktury ograniczającej możliwość nielegalnego parkowania (słupki, barierki).

Temat strefy czystego transportu jest poruszany, jednak wymaga dogłębnych analiz, a także racjonalnego wdrożenia. Problemem może być zbyt duża liczba wyjątków, kwestionujących sensowność tego rozwiązania (przykład Kraków). Wyznaczane są miejsca parkingowe wyłącznie dla pojazdów elektrycznych, pojazdy mają być również zwolnione z opłat w SPP.

Znaczna część miasta objęta jest strefami uspokojonego ruchu. Obecnie najczęściej do 40 km/h, jednak są analizowane i wprowadzane na szerszą skalę strefy tempo 30. Obecnie nie były stosowane na szeroką skalę działania związane ze zwężaniem, kameralizacją ulic. Istnieją plany ograniczenia ruchu na ul. 1. Maja (woonerf), w formie testowej, prototypowej, z dopuszczeniem dla ruchu autobusowego. Wprowadzane są podczas przebudowy elementy BRD, wymuszające jazdę zgodną z ograniczoną prędkością, jednak tylko punktowo. Nie jest planowane wprowadzenie buspasów, ze względu na skomplikowany układ linii autobusowych bezpośrednich, liczba skrzyżowań obsługiwanych w różnych relacjach przez autobusy.

Dla poprawy bezpieczeństwa pieszych były likwidowane pewne przejścia dla pieszych na jezdniach o dwóch pasach ruchu bez sygnalizacji świetlnej (problem wyprzedzania na takich przejściach przez kierowców). Prowadzone są na bieżąco także prace związane z doświetlaniem przejść, montaż dedykowanego oświetlenia. W strefach uspokojonego ruchu stosuje się tzw. przejścia sugerowane, żeby piesi mogli przechodzić na całym obszarze jezdni.

W Bielsku jest wdrożony system ITS, zarządzający m. in. sygnalizacją świetlną, tablicami zmiennej treści. System posiada moduł nadający priorytet komunikacji zbiorowej. Posiada możliwość nadania priorytetu niskiego lub wysokiego dla autobusów, system obecny na wszystkich skrzyżowaniach, jednak nie wszędzie priorytet jest nadawany. System jest skorelowany z nadajnikami GPS z autobusów, priorytet jest nadawany zwłaszcza autobusom jadącym z opóźnionym. System jest nastawiony na zapewnienie płynności ruchu kołowego, czas oczekiwania dla pieszych do 140 sek.

W centrum miasta są wyznaczone miejsca parkingowe dla zaopatrzenia, zazwyczaj z limitem do 30 min, około 1 – 2 miejsca na jedną ulicę ułatwiających logistykę miejską. Są stosowane ograniczenia, dostawy są dozwolone tylko w wyznaczonych godzinach.

Temat raczej dla innych jednostek, w ramach MZD publikujemy jednak artykuły na temat bezpiecznego zachowania w miejscach ze zmianą organizacji ruchu.

Drogi rowerowe są budowane na podstawie opracowanych standardów w dokumentach strategicznych. Są one również korygowane, występują rozwiązania typu kontraruch, kontrapas. Obecna sieć nie tworzy jeszcze spójnej sieci, jest fragmentaryczna.

1.2.19. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Akademii Techniczno- - Humanistycznej w Bielsku - Białej 09.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez platformę Microsoft Teams)

Termin: 9 listopada 2022, g.13.00-14.00

Respondent: pan dr Leszek Bylinko, (ATH Bielsko – Biała, Wydział Zarządzania)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Ogólnie oceniam komunikację zbiorową w skali całego regionu nie najgorzej, główne miasto Bielsko – Białe zostało ukształtowane. Ostatnie 20 lat przyniosło pewien wzrost jakości, jednak uwarunkowania przestrzenne utrudniają szybkie i rewolucyjne zmiany. Kolej utraciła swoją rolę od lat 90., Bielsko przestawało stopniowo pełnić rolę węzła komunikacyjnego, „broni się” jedynie połączenie północ – południe. Brakuje połączeń z Bielska do zachodniej strony regionu, a w stronę wschodnią (do woj. małopolskiego) obecnie jest bardzo niewielka liczba połączeń oraz niska jakość infrastruktury. Istnieją plany rewitalizacji, odbudowy linii kolejowej Bielsko – Skoczów dla celów transportu osobowego, jednak na chwilę obecną projekt został odłożony na listę rezerwową. Bez dokonania znacznych inwestycji kolej nie będzie konkurencyjna oraz nie zastąpi innych gałęzi transportu. Śródgórskie położenie regionu determinuje obecne połączenia transportowe, prowadzenie linii kolejowych w dolinach. Historycznie funkcjonujący w Bielsku transport tramwajowy jest na chwilę obecną nie do przywrócenia, pomimo pozostawienia pewnych rezerw terenowych, nie ma takiej woli, a charakter radialny połączeń wewnętrznych utrudniłby wyznaczenie optymalnych linii.

Pomimo funkcjonowania związku Międzygminnego oraz połączeń Komunikacji Beskidzkiej jest problem z połączeniami w gminach leżących na styku powiatu bielskiego i cieszyńskiego, np. Brenna, te rejony nie posiadają bezpośrednich połączeń do Bielska lub Żywca. Wykluczone są także obszary nowo powstających stref ekonomicznych, brakowało działań wyprzedzających.

Istnieją plany budowy centrum przesiadkowego w okolicach dworca kolejowego Bielsko – Biała Główna, które są coraz bardziej skonkretyzowane. Obecna infrastruktura nie spełnia takiej roli. Jest to metoda na ograniczenie ruchu samochodowego na głównych arteriach. Integracja ma także aspekt informacji pasażerskiej, która jest obecnie rozdrobniona w różnych systemach. Dobrym sposobem na wspólne zarządzanie byłby podmiot zarządzający szeroko rozumianą zrównoważoną mobilnością w regionie. Środek ciężkości oraz ośrodek decyzyjny powinno stanowić Bielsko.

Transport na życzenie byłby dobrą alternatywą dla zakładów pracy oddalonych od centrów miasta (strefy przemysłowe w okolicy strefy przemysłowej), możliwość lepszego skomunikowania nim kampusem (powinien kursować z dopasowaniem do godzin rozpoczęcia/kończenia zajęć, transport publiczny nie spełnia wszystkich potrzeb).

Obecnie wiele ciągów drogowych, dojazdowych do miasta charakteryzuje się w godzinach szczytu krytycznym poziomem natężenia ruchu. Pomimo posiadania przez Bielsko obwodnic zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych ruch na drogach śródmiejskich nie zmniejszył się znacząco, na co przekłada się dynamiczny wzrost liczby samochodów. Nie widać więc efektu uspokojenia ruchu w mieście, a jedynie usprawnienie ruchu tranzytowego. W555idać nasycenie w liczbie pojazdów na 1000 mieszkańców, jednak mimo zatrzymania tempa wzrostu kupowane samochody są większe, a więc

zajmują także zdecydowanie więcej przestrzeni i silniej wpływają na kongestię oraz problemy z parkowaniem. Kilkadziesiąt lat temu niektóre odcinki dróg zostały poszerzone kosztem przestrzeni dla pieszych, co spowodowało zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu. Pożądane jest także budowa wysepek na przejściach dla pieszych oraz doświetlanie przejść.

Prowadzone w ostatnim czasie inwestycje nie zakładały w realizacji buspasów, nie znalazły się także w planach modernizacji obecnych ciągów drogowych. Do przeanalizowania jest pomysł wprowadzenia czasowych buspasów na pasach skrajnych dróg wielopasmowych za pośrednictwem znaków zmiennej treści.

Istnieją w miejscu Bielsko – Biała strefy z ruchem ograniczonym wyłącznie dla pieszych oraz rowerzystów, dalsze ograniczenia powinny poprzedzić działania związane z budową przesiadkowych na obrzeżach miasta skorelowanych z liniami autobusowymi.

Poszerzenie oraz zwiększenie strefy płatnego parkowania zwiększyło rotację pojazdów w strefie, ale spowodowało także zwiększenie ruchu na obszarze przylegającym do strefy oraz problemy mieszkańców osiedlu wokół.

Działania zniechęcające do korzystania z samochodów powinny być poprzedzane działaniami poprawiającymi stan komunikacji zbiorowej. Wymaga to pracy organizatorów skutkującej wzmocnieniem oferty, a także działalnością marketingową. Dobrą praktyką jest działalność PKP Intercity, która podczas wakacji 2022 zanotowała sukces frekwencyjny. Problemem jest fakt, że dużo młodych osób nie dostrzega problemów w dużej liczbie samochodów, traktują posiadanie go jako coś naturalnego. Bardzo istotna jest także rola edukacji.

Dużą część studentów ATH argumentuje swój brak korzystania z transportu zbiorowego małą liczbą połączeń kolejowych niedopasowaną do godzin zajęć, brak koordynacji połączeń autobusowych z koleją, utrudnione przesiadki między transportem regionalnym a miejskim.

Po latach 70./80. XX wieku region utracił w związku ze zmianami ustrojowymi w dobrym tego słowa znaczeniu „centralne planowanie”, które koordynowało działania związane z zagospodarowaniem przestrzennym. Obecnie działania leżące na styku transportu oraz zagospodarowania przestrzennego są podejmowane „po fakcie”, interwencyjnie. Konieczne jest wręcz „awaryjne” uruchamianie nowych linii komunikacyjnych do osiedli powstających na uboczu miasta, stref ekonomicznych, itp. Brakuje przewidywania, analizy lokowania przyszłych generatorów ruchu. Suburbanizacja dotyczy obecnie większość średnich oraz dużych miast w Polsce, objawia się mocno w Bielsku – Białej. Widoczny jest wzrost liczby mieszkańców w powiecie bielskim stanowiącym „otulinę” miasta oraz spadek mieszkańców w samym mieście, widać także proces wyludniania się śródmieścia Bielska na rzecz dzielnic przedmiejskich. Jest to wynikiem upowszechnienia samochodu i możliwością pokonywania dużych odległości. Wpływ ma na to także brak ograniczeń w używaniu samochodów prywatnych w obszarach centralnych miasta, brak polityki promującej transport zbiorowy, polityka przestrzenna nieuregulowana, tzw. „wolna amerykanka”, programy mieszkaniowe (TBS, mieszkanie +) niestety również zakłada budowę osiedli na obrzeżach ze względu na cenę gruntów.

Transport powinien brać pod uwagę potrzeby ruchu turystycznego, jednak wszelkie inwestycje muszą być wykonywane z poszanowaniem środowiska naturalnego. Duża część ruchu turystycznego powinna być obsługiwana przez kolej. Dla wspomaganie ruchu turystycznego istotne są także dostępne

Miasto Bielsko – Biała ze względu na usytuowanie na wzgórzach, ruch rowerowy powinien być przede wszystkim rozwijany na terenie płaskich dolin. Wypożyczalnie rowerowe powinny funkcjonować przez cały rok, na pewno większą część roku, a nie tylko sezonowo. Odpowiedzią na ukształtowanie terenu mogą być rowery elektryczne, z odpowiednim ogumieniem. Większość szlaków rowerowych jest prowadzonych po drogach publicznych ze względu na brak dedykowanych DDR, rowerzyści czują często zagrożenie ze względu na znaczne natężenie ruchu.

1.2.20. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Zakładu Gospodarki Komunalnej Cieszyn 10.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony osobiście w siedzibie ZGK Cieszyn)

Termin: 10. listopada 2022, g.10.00-11.00

Respondent: pan Mariusz Klajstek, (kierownik, Zakład Gospodarki Komunalnej Cieszyn)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Połączenia autobusowe regionalne w ubiegłych latach dobrze funkcjonowały z dużą częstotliwością, obecnie sytuacja się pogorszyła, np. do Bielska są wykonywane wyłącznie połączenia komercyjne. Zakres organizowanej komunikacji miejskiej nie będzie poszerzany na inne gminy ze względu na konieczność powoływania związków powoływania. Większość gmin sąsiadujących z Cieszynem boryka się z problemem wykluczenia komunikacyjnego w dni wolne oraz szkolne (znaczne ograniczenie lub brak oferty). Przewozy komercyjne nie zaspokajają potrzeb pasażerskich pomimo tego, że organizatorem jest powiat (brakuje dofinansowania), kursy nadal są organizowane na zasadzie opłacalności. W mieście Cieszyn najbardziej popularne pod względem liczby pasażerów są linie 22, 30, 21 ze względu na obsługę dużych osiedli. W Planie Transportowym dla Miasta Cieszyna znajdują się kierunki rozwoju komunikacji miejskiej, objęcia nowych miejsc komunikacją zbiorową, problemem jest niedostosowanie infrastruktury pod ruch autobusowy. Rozkłady nie są taktowane, są dostosowane do potrzeb, priorytetem jest dojazd na określoną godzinę do pracy, szkoły, itd., a także skoordynowanie kluczowych przesiadek. Warty odnotowania jest fakt, że liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Cieszynie notowała niewielki spadek w porównaniu do innych miast o podobnej wielkości od okresu tzw. transformacji ustrojowej do czasów współczesnych. Badania ankietowe wykazały, że przyczyniła się do tego stałość rozkładu, niewielkie modyfikacje. Zbudowało to trwałe przyzwyczajenia pasażerów, sieć jest dostosowana do lokalnych uwarunkowań. Trudnością jest brak pętli na wielu krańców, co wymusza prowadzenie linii okrężnych. System dynamicznej informacji pasażerskiej przyniósł korzyści zarówno dla pasażerów jak i kierowców, dobrze się sprawdza. Brakuje tablicy zmiennej treści na poszczególnych przystankach, znajdują się wyłącznie na dworcu w centrum miasta. Za zarządzanie przystankami odpowiada konkretny zarządca drogi. Zmiana w rozkładach jazdy wymaga uzgodnień u wszystkich zarządców. Jest to szczególnie kłopotliwe dla przewoźników prywatnych zamierzających dopiero wejść na rynek, brakuje koordynacji, także w zakresie utrzymywania wiat przystankowych. Obecnie nie występuje połączenie Cieszyna z Czeskim Cieszynem. Kwestia ta była analizowana, jednak strona czeska kwestionowała opłacalność ekonomiczną. Problemem organizacyjnym jest waluta, w przypadku obsługi połączeń przez ZGK Cieszyn pasażerowie Czescy musieliby wymieniać walutę. Istnieje spore powiązanie funkcjonalne regionów, realizowane obecnie transportem indywidualnym oraz pracowniczym (np. do Ostrawy). Kierunki transgraniczne są mocno rozproszone.

Liczba pasażerów nie wróciła jeszcze do poziomu sprzed pandemii, wynosi około 80 % stanu z 2019 roku. Przychody z biletów pokrywają około obecnie 25 % kosztów funkcjonowania komunikacji (ok. 1 200 000 zł), reszta musi zostać dopłacona z budżetu miasta (ok. 4 000 000 zł), natomiast wcześniej proporcje wynosiły mniej więcej 50/50. Nie jest pożądany tabor CNG, na szczęście nie został wdrożony, koszty tego paliwa mocno wzrosły.

Elektryfikacja taboru należy ocenić pozytywnie, ZGK posiada własną ładowarkę na swoim terenie. Organizacyjnie udaje się obsługiwać nawet brygady całodzienne autobusem elektrycznym, doładowując akumulatory w czasie przerw rozkładowych. Obecnie we flocie znajdują się 2 autobusy elektryczne na 20, przedsiębiorstwo przygotowuje się do zakupu kolejnych 6 sztuk, przy czym zostaną zastąpione 4 autobusy spalinowe, zwiększając liczbę taboru o 2. Zakup tego typu taboru jest także uwarunkowany dofinansowaniem zewnętrznym, premiującym autobusy elektryczne oraz brak wsparcia pojazdów spalinowych.

Obecnie trwa poszukiwanie miejsca na parking przesiadkowy typu P&R, rozważana jest m.in. okolica targowiska miejskiego. Są rozważane również inne miejsca, analizowane pod kątem atrakcyjności. Problemem mogą być przyzwyczajenia lokalnych mieszkańców, a także skala miasta. Częstotliwość połączeń będzie wynosić najwyżej co 20 min, może skutkować dość długim czasem oczekiwania.

Potrzebne jest wzmocnienie połączeń regionalnych, powiatowych. Najbardziej istotna jest końcowa oferta dla pasażera, a nie konkretny model organizacyjny, struktura zarządcy. Nie preferuję związków międzygminnych, które często niewiele poprawiają ofertę, a pochłaniają pewne środki z powodu biurokracji. Liczy się praktyka. Problemem może być finansowanie, brak woli gmin do ponoszenia dodatkowych kosztów. Powinna być wprowadzona integracja biletowa z przewoźnikami regionalnymi, nie jest do tego potrzebny związek, ale wzajemne porozumienie.

Transport kolejowy powinien być uważany za podstawę transportu zbiorowego w regionie, jego kręgosłup. Pozytywnym zaskoczeniem jest wysoka liczba pasażerów po reaktywacji po wielu latach odcinka Goleśzów – Cieszyn. Transport autobusowy powinien pełnić rolę uzupełniającą.

Na chwilę obecną występują problemy z integracją transportu kolejowego z autobusowym. W Cieszynie występują także problemy związane z kolizyjnymi przejazdami kolejowymi (generator opóźnień). Rozkłady nie są synchronizowane z rozkładem kolejowym, jednak istniejąca siatka przebiega przy przystankach/stacjach kolejowych i w większości godzin umożliwia przesiadkę.

Prowadzone są zachęty do korzystania z komunikacji miejskiej, akcje marketingowe poprzez media społecznościowe. Planowany był przed pandemią piknik promujący transport zbiorowy, niestety sytuacja epidemiologiczna przekreśliła te plany. Podczas premiery autobusu elektrycznego były organizowane przewozy okazjonalne zarówno autobusem elektrycznym jak i taborzem zabytkowym.

1.2.21. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Komunikacji Beskidzkiej 10.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony osobiście w siedzibie Komunikacji Beskidzkiej)

Termin: 10. listopada 2022, g.12.30-13.30

Respondent: pan Maksymilian Pryga, (Rzecznik Prasowy Komunikacji Beskidzkiej)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Połączenia w autobusowym w powiecie bielskiego należy ocenić pozytywnie, Beskidzki Związek Powiatowo Gminny realizuje w powiecie bielskim przewozy za pośrednictwem przewoźnika Komunikacja Beskidzka, będącym następcą PKS Bielsko. Dzięki uczestnictwu wójtów wszystkich gmin udaje się dopasować połączenia pod lokalne potrzeby. Warto podkreślić, że współpraca międzygminna przebiega bardzo korzystnie, przepływ informacji przebiega na wysokim poziomie, co pozwala zabezpieczyć transportowo powiat bielski. Taką formę organizacyjną można uważać za dobry przykład dla innych powiatów, np. w żywieckim lub cieszyńskim. Na bieżąco siatka połączeń jest konsultowana z mieszkańcami, za pośrednictwem ich przedstawicieli w związku międzygminnym. Nie można wskazać gmin wykluczonych transportowo w powiecie bielskim, ponieważ każda gmina ma obowiązek ustawowy zapewnienia transportu zbiorowego. Oczywiście, środki finansowe gmin są ograniczone, jednak udało się ustalić konsensus, uzgodniony ze wszystkimi gminami. Poza powiatem bielskim Komunikacja Beskidzka świadczy usługi w miejscowości Kęty w powiecie oświęcimskim oraz w Łodygowicach w powiecie żywieckim. Istnieją pewne plany związane z rozszerzaniem zakresu działania, jednak problemem jest kadra – brakuje kierowców na rynku pracy. Jednak Komunikacja Beskidzka jest otwarta na przyłączenie nowych gmin do związku po zgłoszeniu przez nich chęci, jednak w racjonalnym zakresie.

Komunikacja Beskidzka nie uważa się za „konkurenta” MZK Bielsko, które wykonuje inne funkcje transportowe (transport na terenie miasta). Komunikacja Beskidzka prowadzi przewozy na terenie samego miasta po głównych arteriach, priorytetem jest dowiezienie pasażera z gmin ościennych do dworca PKS w Bielsku, gdzie jest możliwa przesiadka na linie miejskie MZK (szybka i bezkolizyjna przesiadka). Przewozy KB nie są dublowaniem przewozów MZK. Kwestia wspólnego biletu są bardzo perspektywiczne, ambitne, warte uwagi, jednak na chwilę obecną na przeszkodzie stoją względy formalno – prawne (związane z pozyskiwaniem funduszy zewnętrznych). Dzięki środkom unijnym z RPO udało się zakupić 26 autobusów nowoczesnych o napędzie CNG, z polskiego ładu zakupiony został autobus turystyczny. Środki te są motorem napędowym, rozwijającym spółkę, dlatego kadra zarządzająca na bieżąco monitoruje możliwości skorzystania z programów finansowania. Zakup autobusów CNG okazał się dobrą decyzją, autobusy są wygodne zarówno dla pasażerów jak i kierowców, sprawdzają się w lokalnych warunków. Infrastruktura tankowania CNG jest zainstalowana na terenie spółki, dzięki temu logistyka przebiega sprawnie.

Na dworcu PKS znajduje się system dynamicznej informacji pasażerskiej z aktualnymi rozkładami, nie występuje na innych przystankach, ale leży to w kwestii zarządców różnych kategorii dróg. Obecnie nie występuje system/aplikacja wskazująca rzeczywisty czas przyjazdu, było to jednak analizowane pod kątem wdrożenia w przyszłości. Obecnie jest prowadzona współpraca z aplikacją E-podróżnik, gdzie znajdują się aktualne rozkłady jazdy.

Taryfa przewozowa jest nowoczesna, bazuje na biletach jednorazowych, dobowych, miesięcznych oraz 50. – przejazdowym, zastępując taryfę kilometrową. Ceny są bardzo atrakcyjne, szczególnie biletów jednorazowych, inflacja jednak powoduje konieczność pewnych podwyżek. Taryfa jest oceniana pozytywnie, jest bardzo czytelna, dużo korzystniejsza niż u przewoźników prywatnych.

Stosowanie buspasów, priorytetów dla komunikacji jest warte uwagi, jednak wymaga przebudowy obecnych ciągów drogowych. Jest to skomplikowane zadanie organizacyjne, m. in.

Konflikt grup społecznych, rozbieżność interesów. Dlatego obecnie jest to mało realne, utopijne. Według mnie Bielsko nie jest miastem wielkości uzasadniającej tworzenie osobnych pasów dla autobusów.

Rozkłady nie są synchronizowane z transportem kolejowym, ze względu na przewagę osób przemieszczających się na bezpośredniej trasie z punktu A do punktu B (uczniowie oraz seniorzy, pracownicy stanowią mniejszą grupę). „Komunikacja Beskidzka nie wozi pasażerów na kolej”. Modyfikacje rozkładów są modyfikowane przede wszystkim na sygnał poszczególnych wójtów. Obecna siatka połączeń nie jest historyczna, została wdrożona na podstawie konsultacji z mieszkańcami, możliwości finansowych gmin oraz ich zgłoszeń. Można go określić jako ambitny, perspektywiczny, dopasowany pod szkoły oraz większe zakłady pracy. Konsultacje związane z układaniem rozkładów są organizowane na szczeblu lokalnym, nawet na poziomie konkretnych sołectw, które są później przekazywane dalej.

Należy stwierdzić, że organizowanie przewozów transportu na zasadach komercyjnych jest często słabo opłacalne, dlatego ciężko zapewnić ofertę zgodną z oczekiwaniami pasażerów. Dużo lepszym rozwiązaniem są spółki samorządowe, stawiające w centrum zainteresowań nie zyski, lecz pasażera.

Eksperti mogą służyć pomocą w zarządzaniu jako organ doradczy w myśl zasady „co dwie głowy to nie jedna”. Zaletą obecnego modelu organizacyjnego Komunikacji Beskidzkiej jest bardzo dobry przepływ informacji i szerokie konsultowanie decyzji z ważnymi interesariuszami.

W mojej opinii Bielsko – Biała jest zbyt małym miastem na parkingi P&R. Jest to miasto średnie, byłe wojewódzkie, wiele punktów docelowych znajduje się granicach 30 minutowego dojazdu pieszego. Problemem jest stan obecnego dworca PKS, jednak istnieją plany kompleksowej przebudowy na nowoczesne centrum przesiadkowe. Rozpoczęcie przebudowy jest uzależnione od środków unijnych, dobrym przykładem węzła przesiadkowego może być obiekt w Pszczynie.

Trudno będzie stworzyć wspólne struktury na poziomie całej Aglomeracji Beskidzkiej. Należy być świadomym uwarunkowań politycznych. Obecnie organami zarządzającymi poszczególnymi spółkami realizującymi publiczny transport zbiorowy są jednostki samorządowe różnego szczebla oraz różnych środowisk politycznych. Komunikacja Beskidzka uważa swoją strukturę za kompletną, wejście w większą aglomeracyjną nie jest niezbędne, jednak też by nie zaszkodziło spółce. Ważniejsze są ewolucyjne zmiany praktyczne bazujące na obecnej strukturze niż rewolucyjne, burzące poprawnie funkcjonujący model.

W mieście dużą rolę pełnią środki alternatywne, które usprawniają dojazd na dystansie do kilku kilometrów – rowery miejskie, hulajnogi elektryczne. Dzięki promowaniu ich można ograniczyć liczbę posiadanych przez mieszkańców samochodów. Komunikacja Beskidzka obchodzi Światowy Dzień bez Samochodu oferując darmowe przejazdy za okazaniem dowodu rejestracyjnego/prawa jazdy. Za pośrednictwem mediów społecznościowych prezentowany jest tabor, wskazując jego zalety, co ma na celu zamazać stereotyp „starego PKSu”.

1.2.22. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem PKP Cargo Service 15.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez platformę Microsoft Teams)

Termin: 15. listopada 2022, g.10.00-11.00

Respondent: pan Przemysław Brych, (dyspozytor PKP Cargo, wcześniej Koleje Śląskie jako kierownik pociągu, a także działacz społeczny i medialny na rzecz transportu zbiorowego w regionie)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Synchronizacja rozkładów jazdy wymaga znaczącej poprawy. W przypadku połączeń kolejowych optymalizacja nie będzie możliwa przed przebudową kluczowego dla subregionu węzła kolejowego w Czechowicach – Dziećuchach. W przypadku połączeń autobusowych brakuje kontroli powiatowej, przez co przewoźnicy tworzą rozkłady opłacalne dla siebie, często jadą na podobnej trasie w kilkuminutowych odstępach wzajemnie podbierając sobie klientów. Nie tworzy to spójnej, równomiernej sieci komunikacyjnej. Organizacja przewozów autobusowych na terenie powiatu cieszyńskiego wymaga poprawy, obecnie pomimo dofinansowywania przewozów przez powiat przewoźnik prywatny dyktuje swoje warunki realizacji połączeń, często bez uwzględnienia potrzeb pasażerskich. Wiodący przewoźnik w powiecie cieszyńskim niejako „przejmuje” rolę organizatora, który powinien pełnić powiat. Konkuruje także z innymi przewoźnikami zamiast zsynchronizować połączenia na kierunku powiat cieszyński – powiat bielski (możliwy wtedy do utworzenia takt 15 – minutowy). Jednak obecny układ powoduje, że przewoźnicy w większym stopniu zwracają uwagę na przychód z biletów niż wartość dodaną dla pasażerów, rozkłady są chaotyczne. Według mnie starostwo powiatowe powinno ustalać warunki. W powiecie cieszyńskim połączenia autobusowe koncentrują się na obsłudze dowozów uczniów do szkół, pracownicy stanowią niewielki odsetek. Warto w większym stopniu zadbać o potrzeby pracowników, aby skłonić ich do rezygnacji z dojazdu samochodem.

W powiecie bielskim pomimo lepszej sytuacji organizacyjnej (Komunikacja Beskidzka) problemem jest stosowanie nadmiernej liczby linii okrężnych, które są dla pasażera nieintuicyjne, niezrozumiałe. Uważam, że szkielet nie powinien się opierać o linie okrężne. Jest to problematyczne zwłaszcza dla turystów, osób jeżdżących okazjonalnie. Warto czerpać w dobre wzorce z Czech, Austrii, Niemiec. Za zagrożenie uważam także ograniczanie częstotliwości na miejskich liniach organizowanych przez MZK Bielsko. W latach 90. istniała linia autobusowa kursująca co 7 – 8 min przez większą część dnia, obecnie główna linia miejska (1) kursuje w szczycie co 15 min, a poza nim co 30 min. Ponadto przewoźnicy często utrudniają poruszanie się pasażerom poprzez tworzenie rozkładów, które nie są oparte o powtarzalne częstotliwości, które jest łatwo zapamiętać. Często też wprowadzane są nieprzemysłane zmiany (np. po wniosku 1 osoby), które są szkodliwe dla większej liczby podróżnych i zaburzają np. ustalone wcześniej skomunikowania z innymi liniami.

W województwie śląskim połączenia kolejowe nie jeżdżą w równych cyklach ze względu na obecne remonty oraz mieszanie się ze sobą ruchu regionalnego z dalekobieżnym. Uważam jednak, że po zakończeniu remontów ustanowienie równych taktów będzie możliwe, jednak wymaga to zaangażowania po stronie przewoźników, a następnie PKP PLK. Warto rozważyć budowę jeszcze jednej mijanki na odcinku Żywiec – Węgierka Górka. Po odbudowie linii kolejowej Bielsko – Biała – Skoczów mogą wystąpić problemy z przepustowością jednotorowego odcinka Golezów – Skoczów (konieczność

linii dwutorowej lub wdrożenia system SBL). Zaniechanie odbudowy linii kolejowej ze względu na równoległą drogę ekspresową jest nonsensem, przykłady pokazują, że pasażerowie mimo alternatywnych dróg ekspresowych pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi chętnie wybierają kolej. Warto rozważyć budowę przystanku kolejowego Bielsko – Biała Teatr w ścisłym śródmieściu oraz w Cieszynie w okolicach Browaru Zamkowego, za ulicą Zamkową w stronę Zebrzydowic. Należy także zoptymalizować obsługę przystanków o małym zainteresowaniu: Bielsko – Biała Północ, Bielsko – Biała Komorowice, Czechowice – Dziedzice Przystanek: wprowadzić postój pociągów jedynie w godzinach zmianowych. Warto zoptymalizować, inaczej zorganizować połączenia na odcinku Czechowice – Dziedzice – Chybie – Zebrzydowice – Cieszyn, obecnie jeździ tylko 5 par połączeń, brakuje 6. pary.

Bez zainwestowania znacznych środków w polepszenie sieci komunikacyjnej liczba pasażerów nie wzrośnie. Pomimo generowania początkowych strat przez wprowadzenie wysokich częstotliwości przejazdów po czasie, dzięki wzrostowi podróży będą te koszty maleć.

Tworzenie struktur aglomeracyjnych jest warta uwagi pod warunkiem, że efektem będzie stworzenie spójnego, zintegrowanego, przejrzystego systemu transportowego. Dobra praktyka polega na dojeżdżaniu pociągiem na stację węzłową i następnie przesiadka na zintegrowaną linię autobusową, która jest skoordynowana rozkładowo oraz taryfowo z koleją. W rejonie Aglomeracji pozostaje ta wizja „utopią, strefą marzeń”. Według mnie każdy powiat w subregionie powinien mieć możliwość kreowania własnej polityki transportowej, ale nie może być ona realizowana w oderwaniu od sąsiednich regionów. Granicą nie powinna być też granica województwa. Pożądane będzie lepsze powiązanie powiatu bielskiego z oświęcimskim, obecnie linie „urywają” się na granicy województwa śląskiego, a połączenie pomiędzy tymi powiatami jest realizowane w dużej częstotliwości przez podmiot prywatny, co jest dowodem na znaczne potoki podróży.

Dobra praktyka polega na dojeżdżaniu pociągiem na stację węzłową i następnie przesiadka na zintegrowaną linię autobusową, która jest skoordynowana rozkładowo oraz taryfowo z koleją. W rejonie Aglomeracji pozostaje ta wizja „utopią, strefą marzeń”. W powiecie żywieckim linia kolejowa przebiega mniej więcej przez środek powiatu. Dzięki temu zamiast prowadzić linie autobusowe od Żywca do poszczególnych miejscowości można autobusy trasować do najbliższej stacji/przystanku kolejowego. Współpraca przewoźników prywatnych, wymienianie się taborem czy wspólne bilety byłoby korzystne dla lokalnej społeczności oraz przede wszystkim optymalne ekonomicznie.

W Bielsku – Białej podstawą dla integracji gałęziowej powinna być poprawa transportu autobusowego: mniej linii, ale o większej częstotliwości, które umożliwią dojazd do głównej stacji kolejowej. W dalszej kolejności można rozważyć budowę parkingu P&R, jednak dojazdy mieszkańców Bielska do głównej stacji kolejowej powinny być wykonywane przede wszystkim autobusami miejskimi.

Nie popieram pomysłu utworzenia transportu na życzenie, uważam, że nie należy go stosować, ponieważ nie zlikwiduje problemu wykluczenia transportowego, tak samo nie wykształci nawyków podróżowania transportem zbiorowym (brak trwałej oraz regularnej komunikacji zbiorowej). Jeśli będą stosowane limity minimalnej liczby osób potrzebnych do uruchomienia kursu będzie to skutkowało niepewnością wśród pasażerów.

Uważam, że przewozy zamknięte szkolne powinny być zastępowane kursami ogólnodostępnymi – negatywnym przykładem są Stany Zjednoczone, gdzie w wielu miejscach pozostawiono jedynie ofertę autobusu szkolnego, bez zapewnienia transportu zbiorowego dla pozostałych mieszkańców.

Warto spróbować zorganizować wspólnie z Czechami transgraniczne linie autobusowe łączące obydwie części Cieszyna, np. na zasadzie dwóch przeciwbieżnych linii okrężnych, który będą rozkładowo zintegrowane z transportem kolejowym.

Według moich obserwacji nic tak dobrze nie przekonuje do transportu publicznego jak wysoka częstotliwość kursów, świadomość elastyczności oferty o różnych porach i możliwości dopasowania do własnych potrzeb. Oczywiście media społecznościowe, marketing może te działania wspierać, ale podstawą są częste, regularne połączenia. Należy także pokazywać, że komunikacja zbiorowa nie jest przeżytkiem, jest ona przyjazna i warto skorzystać, aby wyprzeć stereotyp „przestarzałej, dziadowskiej kolei” i pokazać, że jazda koleją „nie jest wiochą”. Dobrą zachętą są osoby zajmujące ważne, publiczne stanowiska, które z transportu publicznego korzystają regularnie, a nie pokazują się w nim tylko podczas dnia bez samochodu dla celów politycznych. Akcje zachęcające powinny być w szczególności skierowane dla osób dorosłych, pracujących, ponieważ np. niepełnoletni uczniowie i tak muszą z niej skorzystać, jeśli nie chcą być zależni od innych.

1.2.23. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Kolei Śląskich 14.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony osobiście w siedzibie Kolei Śląskich)

Termin: 14. listopada 2022, g.11.00-12.00

Respondent: pan Bartosz Kielc, (Koleje Śląskie, naczelnik działu organizacji przewozów)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Kolej pełni podstawową rolę w przemieszczeniach wykraczających poza subregion południowy województwa śląskiego, przejazdach do innych regionów (zwłaszcza wojewódzkich, w dalszej kolejności krajowych). Jest środkiem transportu nie posiadającym w wielu przypadkach alternatywy, np. w relacji Bielsko – Biała – Katowice w ujęciu wojewódzkim oraz Żywiec – Zwardoń w ujęciu regionalnym. Dla podróży wewnątrz subregionu rola kolei jest zależna od relacji, są takie, gdzie pełni rolę wiodącą (Bielsko – Biała – Zwardoń), natomiast w rejonach nie leżących w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych transport zbiorowy jest oparty na komunikacji autobusowej. W subregionie istnieją linie kolejowe obsługiwane wyłącznie okazjonalnie. Do takich relacji można zaliczyć:

- Strumień – Skoczów/Bielsko – Biała: relacja ze Strumienia obsługiwana wyłącznie okazjonalnie w dni wolne od pracy dostosowana pod obsługę ruchu turystycznego, brak połączeń w dni robocze;
- Czechowice – Dziedzice – Zebrzydowice – Cieszyn: relacja jest obsługiwana codziennie, jednak w niskiej częstotliwości (maksymalnie co 2 h w godzinach szczytu), przez co oferta przewozowa jest mało elastyczna, nie zaspokaja wszystkich potrzeb pasażerskich;
- Czechowice – Dziedzice – Oświęcim: brak połączeń na chwilę obecną;
- Cieszyn – Ustroń – Wiśła: możliwości linii kolejowej mogłyby umożliwić prowadzenie takich bezpośrednich połączeń ze zmianą czoła pociągu, jednak obecnie nie jest to planowane ze względu na brak łącznicy w Golezowie oraz konkurencyjne przejazdy autobusowe, jednak warto uruchomić na próbę, problemem może być finansowanie;

- Żywiec – Sucha Beskidzka: linia kolejowa obsługiwana wyłącznie okazjonalnie, w dni wolne od pracy, istnieje duży potencjał rozwojowy ze względu na nadmierny ruch kołowy w tej relacji oraz opłacalność przewozów dla przewoźników autobusowych;

Potencjał linii kolejowej Skoczów – Wisła umożliwia technicznie prowadzenie ruchu pociągów w częstotliwości godzinnej, jednak ze względów ekonomicznych – organizacyjnych obecna częstotliwość wynosi 2 h. Jednotorowe odcinki linii kolejowej Bielsko – Białą – Zwardoń pogarszają jakość oferty pasażerskiej (zwłaszcza pod kątem równomierności, cykliczności kursowania, jednak pozwalają na zachowanie odpowiedniej częstotliwości).

Rewitalizacja stacji kolejowej Czechowice – Dziedzice zapewni nowoczesną infrastrukturę, jednak ze względu na dalsze występowanie kolizyjnych, jednopoziomowych rozjazdów może pojawić się dalsza konieczność modernizacji/rozbudowy. Linia kolejowa Bielsko – Zwardoń posiada zmodernizowane fragmenty sieci, PKP PLK podejmuje punktowe przedsięwzięcia remontowe, jednak nadal pożądana jest modernizacja całościowa wraz z dobudową 2 toru w relacji Bielsko – Białą – Żywiec. Wąskim gardłem jest jednotorowy odcinek w centrum Bielska – Białej w złym stanie technicznym. Poprawę wymaga także linia kolejowa z Bielska – Białej w kierunku Krakowa p. Kozdy. Obecnie kursujące tam pociągi notują bardzo niskie wypełnienia, pasażerowie wybierają połączenia autobusowe przewoźników prywatnych ze względu na lepszy czas przejazdu. Potencjał pasażerski bardzo duży, ze względu na łączone przez linie ośrodki miejskie oraz nadmierny ruch samochodów indywidualnych na DK52. Dla wykorzystania tego potencjału konieczne jest podniesienie limitów prędkości, zwiększenie częstotliwości oraz synchronizacja z dowozowym transportem autobusowym. Częstotliwość w ostatnich latach uległa niestety pogorszeniu. Kolej musi sprostać narastającej konkurencji ze strony transportu drogowego, perspektywy oddania do użytku w najbliższych kilku latach odcinków dróg ekspresowych S1 Mysłowice – Bielsko – Białą, Przybędza – Milówka spowoduje wzrost komfortu podróży transportem indywidualnym. W perspektywie roku 2040 istnieją także plany budowy drogi ekspresowej S52, która również poprawi warunki ruchu indywidualnego w stronę wschodnią, które mogą zmniejszyć zainteresowanie koleją na tej relacji. Pożądane wydaje się także przywrócenie przejazdów na linii kolejowej Bielsko – Białą – Skoczów, ze względu na popularność odcinka Cieszyn – Skoczów od pierwszych dni po uruchomieniu kursów jego dalsza część również będzie się cieszyć zainteresowaniem. Trzeba jednak mieć na uwadze równoległą drogę ekspresową oraz trudne do osiągnięcia w tym terenie wysokie parametry linii kolejowej skutkujące znacznie dużymi czasami przejazdu, co może być uzasadnionym argumentem podnoszonym przez przeciwników tej linii.

Zagęszczenie przystanków/stacji na sieci kolejowej niesie za sobą wydłużenie czasu przejazdu, dlatego należy podchodzić do tematu rozsądnie. Obecnie rozmieszczenie przystanków na większości obszaru wydaje się optymalne, warto jednak przemyśleć uruchomienie nowego przystanku w ścisłym centrum Bielska – Białej, w okolicy Starego Miasta, ewentualnie również na terenie miasta Żywiec.

Potoki pasażerskie wróciły mniej więcej do poziomu sprzed pandemii Covid – 19 na trasach subregionu południowego, pomimo obecnej modernizacji stacji Czechowice – Dziedzice oraz znacznego wydłużenia czasu przejazdu.

Taryfa biletowa powinna być ustalana w sposób jak najprostszy dla pasażera, stanowiąc konkurencyjną, tańszą ofertę dla przejazdów samochodem. Szczególnie warto uwzględnić narastanie

kosztu przy większej liczbie pasażerów, co nie występuje w transporcie samochodowym (oferty grupowe, itd.)

W perspektywie przyszłości (2040 roku) warto rozważyć, przeanalizować możliwości budowy linii kolejowej do Szczyrku. Są zachowane rezerwy terenowe przed Szczyrkiem, jednak na terenie samej miejscowości może występować konieczność budowy linii w tunelu ze względu na ograniczenia terenowe. Budowę tej linii uzasadniają generatory intensywnego ruchu turystycznego oraz wysoki poziom kongestii (wręcz paraliż drogi głównej w szczytach sezonu).

Usytuowanie stacji/przystanków kolejowych umożliwi bezpośredni dojazd do dwóch ośrodków narciarskich (Ustroń Czantoria, Wisła Skolnity), pozostałe wymagają zapewnienia dojazdu tzw. „ostatniej mili”. Niestety narciarze obecnie rzadko wykorzystują w Polsce dojazd na stoki koleją, dlatego warto to promować, w krajach Europy Zachodniej (Austria) taki sposób dojazdu jest bardziej popularny. Pozytywne rezultaty przynoszą jednak dedykowane, darmowe „skibusy” w Szczyrku. Dużą popularnością cieszą się jednak przejazdy koleją z rowerem w ramach turystyki rowerowej w sezonie letnim.

Istnieje współpraca z przewoźnikami autobusowymi o charakterze epizodycznym. Obecnie takie rozmowy są prowadzone na terenie powiatu żywieckiego w celu synchronizacji połączeń autobusowych Żywiec – Korbielów oraz Żywiec – Rycerka z godzinami przyjazdów/odjazdów pociągów. Problem stanowi prowadzenie ruchu kolejowego w Polsce (zmiana rozkładu kolejowego 5 razy w roku), taka częsta zmiana rozkładu nie jest możliwa dla przewoźników autobusowych. Ponadto dla przewoźników autobusowych priorytetem jest dostosowanie kursów pod uwarunkowania lokalne, w dalszej kolejności brana pod uwagę jest synchronizacja pod kątem przesiadek. Widoczna jest duża chęć współpracy, jednak uwarunkowania techniczne uniemożliwiają szerszą skalę integracji. Przewoźnicy autobusowi konkurują często z przewozami kolejowymi zamiast je uzupełnić, z powodu znajdowania luk rynkowych na głównych ciągach, które obsługiwane są przez kolej (np. zbyt niska częstotliwość). Powoduje to nadmierne koszty. Integracja biletowa byłaby korzystna dla pasażerów, jednak powinna być kolejnym etapem po integracji rozkładowej.

Podmiot zarządzający transportem na terenie Aglomeracji Beskidzkiej popieram, jednak praktycznie powodzenie tej koncepcji zależy od uprawnień tej struktury. Może się okazać, że będzie on pełnił jedynie rolę doradczą wobec decydującego głosu poszczególnych organizatorów transportu na różnych szczeblach. Współpraca będzie z pewnością skomplikowana ze względu na różne stopnie JST.

Reasumując, warto podejmować integrację oraz większe włączanie kolei w subregionalny układ transportowy, ponieważ obecnie transport kolejowy oraz autobusowy są systemami o niskim stopniu wzajemnej koordynacji, a jest ona potrzebna dla budowy przewagi konkurencyjnej transportu zbiorowego.

Podejmowane są zachęty do podróżowania koleją na profilach społecznościowych, publikowane posty często promują warte odwiedzenia punkty na sieci wraz z podaną możliwością dojazdu pociągami Kolei Śląskich. Ocenę skuteczności tych działań należy do indywidualnej oceny odbiorców.

1.2.24. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem MZK Żywiec 16.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony osobiście w siedzibie MZK Żywiec)

Termin: 16. listopada 2022, g.10.00-11.00

Respondent: pan Leszek Kamiński, (Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Żywcu)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Sumaryczna liczba pasażerów nieco wzrosła od czasu sprzed pandemii Covid-19, ale prawdopodobnie wynika to z faktu rozszerzenia oferty przewozowej na nowe kierunki: do Juszczyń, Pewli Ślemieńskiej oraz Bystrej, planowana jest obsługa Gilowic, a także Jeleśni (tam były już prowadzone kursy w przeszłości). Raczej nie wpłynęła na ten wzrost strefa płatnego parkowania: warto ją powiększyć, traktując obecne rozwiązanie jako pierwszy etap działań. Przewoźnicy prywatni często prowadzą nieuczciwą działalność: zmieniają trasy, obsługują nieodpowiednie przystanki, na które nie posiadają zezwoleń. Powinna być prowadzona kontrola takich nieprzepisowych praktyk przez odpowiednie służby. W przypadku przewoźników prywatnych także jest obserwowany bardzo niebezpieczny proceder omijania kontroli stanu technicznego przez ITD, podczas trwania kontroli przewoźnicy zmieniają trasy przejazdów, odwołują kursy. Prywatni przewoźnicy nie sprawdzili się również podczas pandemii Covid-19, odwołując kursy i potęgując wykluczenie komunikacyjne. Problematyczne dla bezpieczeństwa są także wystające na wąskich ulicach gałęzie, które uszkodzają autobusy.

Dzięki wdrożonemu systemowi dynamicznej informacji pasażerskiej można zminimalizować czas oczekiwania na przystanku, poprawić dostęp do informacji. Ponadto taki system ułatwia pracę kierowcy: bieżąca informacja o punktualności realizacji kursu, bez konieczności sprawdzania papierowej „kursówki” na każdym przystanku.

Dobrym pomysłem byłoby utworzenie tzw. „komunikacji żywieckiej” zastępującą lukę po upadłym PKS Żywiec o strukturze zbliżonej do Komunikacji Beskidzkiej. Potrzeba jednak dobrej woli gmin, które będą się kierować interesem pasażera. Taka komunikacja powinna kursować także w dni wolne, w godzinach wieczornych, czego niestety nie oferują kursujący przewoźnicy prywatni. Warto tutaj skorzystać z różnych instrumentów wsparcia zewnętrznego: np. unijnych na zakup taboru, FRPA na dopłaty do wzkm. Taka komunikacja żywiecka powinna jednak spełniać najnowsze standardy: niskopodłogowe oraz klimatyzowane autobusy. Przez brak woli upadł niestety PKS Żywiec.

Pomimo dużych powiązań historycznych z województwem małopolskim granica województw stanowi barierę, przez co oferta dla pasażerów nie jest optymalna.

Częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej na terenie miasta została znacząco obniżona w porównaniu do lat ubiegłych. Takie cięcie nastąpiło około 20 lat ze względu na duże spadki pasażerów. Obecnie stawia się na stabilizację oferty przewozowej, aby przyzwyczaić podróżnych do stałych godzin odjazdów. Są one układane na podstawie konsultacji z gminami.

Miejscowości nie obsługiwane przez obecnie przez komunikację miejską na terenie powiatu żywieckiego można określić jako wykluczone komunikacyjnie.

Nie popieram wdrażania transportu na życzenie, obecnie te potrzeby są zaspokojone przez taksówki.

Na chwilę obecną wprowadzona strefa płatnego parkowania nie wpłynęła na liczbę pasażerów. Warto tę strefę rozwijać, np. na ulicę Komorowicką, traktując obecne rozwiązanie jako pierwszy etap działań. Obecnie w śródmieściu Żywca często występuje problem tamowania ruchu autobusowego z powodu nieprawidłowo parkujących samochodów (brak respektowania przepisów oraz egzekucji ich łamania).

Problemem jest częsta zmiana rozkładów kolejowych. Wtedy musimy często korygować rozkłady jazdy, które staramy się w pewnym stopniu dostosować do kolei. Uważam, że rozkłady kolejowe powinny się zmieniać maksymalnie co roku, ułatwi to integrację transportu kolejowego z autobusowym, a także zapewni regularną ofertę. Zbyt duża zmienność rozkładu sprawia, że pasażerowie nie wyrabiają stałego nawyku jazdy transportem zbiorowym. Często z pozoru niewielkie zmiany komplikują, uniemożliwiają wręcz dojazd na czas do punktu docelowego. Potrzebna jest jednak do tego większa współpraca na linii przewoźnik kolejowy – przewoźnik autobusowy. Jednak

Warto, aby powstał podmiot zabezpieczający potrzeby transportowe, finansowanie na terenie całego powiatu żywieckiego. Podróż odbywałaby się w ramach jednego biletu. Jednak podmiot ten powinien pełnić funkcje integrujące, a nie być organizatorem transportu na terenie całego subregionu południowego. Tak duże struktury się nie sprawdzają (tzw. molochy).

Obecny dworzec autobusowy dla połączeń regionalnych autobusowych wymaga pewnych zmian organizacyjnych, są wyznaczone miejsca postojowe, jednak nie wpisują się w system P&R. Nie sprawdziły się niestety stojaki dla rowerów przy przystankach komunikacji miejskiej, mieszkańcy nie korzystają z tego rozwiązania, a infrastruktura ta często jest dewastowana.

1.2.25. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem firmy WISPOL 18.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony przez platformę Microsoft Teams)

Termin: 18. listopada 2022, g. 9.00-10.00

Respondent: pan Leszek Podzorski, (Prezes WISPOL Sp. z o.o.)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

W powiecie cieszyńskim 22 lata temu powstała tzw. Rada Przewoźników. W tym czasie była ona tworzona także w sąsiednich powiatach: bielskim, żywieckim, a także pszczyńskim. W tamtych powiatach zostały one jednak z czasem zlikwidowane, jednak w cieszyńskim funkcjonuje także obecnie. Starosta cieszyński w 2019 roku podjął się funkcji organizatorskich realnie (wcześniej był teoretycznie na mocy ustawy). W tym czasie, gdy wdrażany został Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych dzięki współpracy mojej firmy z samorządem udało się uruchomić około 40 linii komunikacyjnych na terenie powiatu cieszyńskiego, które dobrze zaspokajają wewnętrzne potrzeby komunikacyjne mieszkańców w ramach powiatu. Zgłaszane potrzeby udało się zagospodarować, dlatego trudno jest wskazać tzw. „białe plamy”. Miejsca nieobsługiwane komunikacyjnie zazwyczaj znajdują się w rejonach niepołączonych infrastrukturą drogową, która umożliwia przejazd transportu zbiorowego (drogi leśne, bardzo wąskie, na terenach nadleśnictwa z limitami tonażowymi, itd.). Główne ciągi komunikacyjne są

obsługiwane w dni robocze z co najmniej godzinną częstotliwością, a nawet 20 minutową na trasie Cieszyn – Ustroń. W dni wolne częstotliwość wynosi co godzinę lub co półtorej godziny na głównych ciągach. Na liniach bocznych jest ona jednak bardzo niska, są również linie z zawieszonym kursowaniem w takie dni. Barię do uruchamiania takich połączeń może być brak osobnych funduszy posiadanych przez powiat, poza FRPA posiłkować się trzeba umowami o współpracy z gminami. Problemem jest kongestia na głównych ciągach drogowych (np. droga wojewódzka nr 941). Utrudnia to tworzenie połączeń przesiadkowych, a zwłaszcza kojarzenia ich z połączeniami ponad powiatowymi. Uważam, że popełniono błędy związane z przeprowadzonym remontem linii kolejowej do Wisły. Zbyt mała liczba mijanek spowoduje, że transport kolejowy nie będzie mógł osiągnąć zadowalającej częstotliwości. Niskim zainteresowaniem cieszyły się połączenia komunikacyjne Wisła – Szczyrk – Żywiec oraz Żywiec – Koniaków – Wisła (okrężnie), dlatego zostały one zlikwidowane. Ponadto są one nie do zrealizowania w okresie zimowym ze względu na trudne warunki drogowe.

Po pandemii Covid-19 zmianie uległa struktura pasażerska. Przykładowo przed 2019 rokiem potok pasażerski był zbliżony w okresie wakacyjnym oraz powakacyjnym. Po pandemii spadła znacząco liczba pracowników, turystów. W związku z tym w naszych autobusach zdecydowanie dominują uczniowie, co sprawia, że wystrzyły się szczyty przewozowe, zwłaszcza poranny.

Uważam, że popełniono błędy związane z przeprowadzonym remontem linii kolejowej do Wisły. Zbyt mała liczba mijanek spowoduje, że transport kolejowy nie będzie mógł osiągnąć zadowalającej częstotliwości. Nowa linia kolejowa mogłaby powstać od Skoczowa do gminy Brenna, gdzie swego czasu zostawiono rezerwę terenową. Linia mogłaby być obsługiwana niewielkimi szynobusami wahadłowo. Przed laty planowano także stworzenie sieci kolei podmiejskiej na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Linie kolejową Skoczów – Bielsko - Biała na pewno warto przywrócić do ruchu, jednak trzeba skorygować lokalizację stacji/przystanków względem poprzednich lokalizacji. Korektę lokalizacji przystanków na odcinku Golezów – Wisła Głębcze należy ocenić pozytywnie, jednak warto zapewnić lepsze powiązanie z zabudową oraz dojścia piesze dla przystanku Wisła Jawornik.

Warto powrócić do praktyk z poprzednich lat związanych ze wspólnymi spotkaniami osób odpowiedzialnych za rozkłady jazdy związanymi z przewoźnikami zarówno kolejowymi jak i autobusowymi. Pozwala to na wzajemne poznanie uwarunkowań, problemów danego terenu dla każdego rodzaju transportu oraz lepsze skoordynowanie rozkładów. Obecnie wzajemny kontakt jest mocno ograniczony, zbyt późno publikowane są informacje o zmianach kolejowego rozkładu jazdy, co powoduje konieczność awaryjnych interwencji, bez możliwości wcześniejszego planowania. Niestety trwające remonty zarówno na linii kolejowej jak i głównej drodze Wisła – Ustroń przez kilka lat mocno skomplikowały wzajemne kojarzenie transportu autobusowego z kolejowym. Występuje koordynacja 3 par kursów na Białym Krzyżu z Komunikacją Beskidzką.

Dla lepszej integracji transportu potrzeba zmiany stanu prawnego. Obecnie gmina nie posiada żadnych kompetencji w temacie transportu, jeśli nie wejdzie w związek, powiat podobnie, natomiast województwo tylko zajmuje się transportem kolejowym. Rozważana jest kwestia porozumienia pomiędzy powiatami bielskim oraz cieszyńskim, aby utworzyć spójną ofertę przewozową po ewentualnym przywróceniu ruchu pasażerskiego na linii kolejowej Skoczów – Bielsko. Obecne kursy z Wisły w stronę Bielska – Biała do Pogórza są prowadzone drogami lokalnymi z obsługą przystanków, jednak następnie drogą ekspresową, ponieważ na terenie powiatu bielskiego nie są wyrażane zgody

na obsługę przystanków pośrednich (powiat „chroni” własny rynek, jeśli dopuści innych przewoźników bez umowy musiałby rekompensować te kursy).

Koordinację z Komunikacją Beskidzką może utrudnić rodzaj taboru: WISPOL ze względu na górski charakter wielu tras oraz długich czasów przejazdu korzysta z autobusów ruchu regionalnego, podmiejskich, natomiast komunikacja beskidzka stosuje autobusy typowo miejskie, wysokopodłogowe. W powiecie cieszyńskim niestety nie udało się pozyskać dofinansowania unijnego na zakup taboru, dlatego jest on bardziej leciwy niż w powiecie Bielskim.

Chciałbym wskazać wadę FRPA: umowy nie powinny być podpisywane tylko na okres jednego roku, ponieważ w przypadku nieprzyznania dofinansowania na przyszły rok pasażerowie mogą być „z dnia na dzień” pozbawieni transportu. Umowy powinny być kilkuletnie. Punktację także oceniam dość niekorzystnie, faworyzowanie w punktacji gmin powoduje większe rozdrobnienie oferty, zamiast stworzenia spójnej na terenie całego powiatu. Kwota 3 zł za wkm ze względu na inflację powinna być rewaloryzowana, obecnie jest niewystarczająca.

Z punktu widzenia pasażera stworzenie wspólnego podmiotu zarządzającego transportem byłoby to korzystne. Jednak patrząc pod kątem finansów, organizacji przedsięwzięcie będzie skomplikowane. Przykładowo w powiecie bielskim może występować słaba znajomość lokalnych potrzeb w okolicach Cieszyna i na odwrót. Prywatne „ambicje” różnych JST są dużym problemem. W mojej opinii tworzenie wzajemnych powiązań powinno być oddolne, kreowane przez potrzeby pomiędzy konkretnymi gminami, a nie nakazywane „z góry”. Z moich doświadczeń nie sprawdzają się struktury, w których proces decyzyjny przebiegał poprzez szczeble od decydenta do realizatora. Najlepiej funkcjonują struktury, gdzie decydent jest blisko (np. burmistrz, starosta). Dla sukcesu warto zachować stopnie swobody oraz wyposażyć te bliższe struktury w środki finansowe. Powinien być większy odsetek dofinansowań do transportu regionalnego. Przykładowo w krajach Unii Europejskiej dofinansowanie dochodzi do 70 %, 80 % kosztów funkcjonowanie, także wpływy z biletów stanowią niewielki odsetek. W Polsce transport regionalny jest finansowany w ponad 60 % z biletów, co uniemożliwia stworzenie skutecznego systemu. Ponadto uważam, że Urząd Wojewódzki nie powinien zajmować się tylko połączeniami kolejowymi, ale także autobusowymi o regionalnym, subregionalnym połączeniami, które są obecnie obsługiwane tylko w sposób komercyjny.

Niestety z powodu przepisów przez długi okres ciężko będzie wprowadzić wspólny bilet. Ze względu na różny poziom podatków VAT. System komunikacji pozamiejskiej oraz kolejowej są pod tym względem niekompatybilne, co stanowi barierą dla taryfowej integracji. Warto tutaj skorzystać z doświadczeń Republiki Czeskiej, gdzie problem ten został rozwiązany.

Po pandemii Covid-19 zmiana uległa struktura pasażerska. Przykładowo przed 2019 rokiem potok pasażerski był zbliżony w okresie wakacyjnym oraz powakacyjnym. Po pandemii spadła znacząco liczba pracowników, turystów. W związku z tym w naszych autobusach zdecydowanie dominują uczniowie, co sprawia, że wyostrzyły się szczyty przewozowe, zwłaszcza poranne.

1.2.26. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych w Cieszynie 17.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony telefonicznie)

Termin: 17. listopada 2022, g.10.00-11.00

Respondent: pan Janusz Nowak, (pracownik Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych w Cieszynie)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Głównym problemem obecnej sieci dróg powiatowych prowadzących z dolin (np. Brenna) w czasie szczytu turystycznego. Poprzez możliwość wyjazdu wyłącznie w jednym kierunku tworzy się znaczna kongestia. Możliwości przejmowania tej nadwyżki ruchu przez inne środki transportu są ograniczone, np. ze względu na brak obsługi przez kolej wielu ważnych generatorów ruchu, takich jak Brenna. Jednak uważam, że sam rozwój kolei nie wystarczy, powinien być rozwijany równomiernie transport kolejowy oraz drogowy.

Przedsięwzięcia inwestycyjne są podejmowane we współpracy z innymi zarządcami dróg (np. gminami), w celu uspołnienia infrastruktury, zdobycia wspólnego dofinansowania. Ze strony powiatu jest zawierane wiele porozumień zarówno w zakresie modernizacji jak i bieżących remontów. Gorzej wygląda współpraca z zarządcą infrastruktury kolejowej ze względu na odmienną strukturę. Przebudowa linii kolejowej Cieszyn – Skoczów poprawiła bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych. Problematyką jest jednak infrastruktura na terenie gmin Hażlach i Zebrzydowice, gdzie z powodu zaniżonej skrajni drogowej na wiaduktach kolejowych utrudnione jest prowadzenie drogowego transportu towarowego.

Większość dróg powiatowych przebiega przez centra miejscowości, dlatego oddziałują negatywnie na mieszkańców. Warto rozważyć budowę zachodnią obwodnicy Skoczowa. Na sieci dróg powiatowych zagrożenie bezpieczeństwa jest stosunkowo niewielkie ze względu na niskie natężenie ruchu. Na terenie powiatu cieszyńskiego niebezpieczna jest droga krajowa nr 81, ze względu na występowanie kolizyjnych skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej na drodze dwujezdniowej. Zbiera ona bardzo duże natężenia ruchu turystycznego. Uważam, że warto ruch na DK81 uspokoić, przekierowując ruch na drogi o wyższych parametrach: A1 oraz S1 w celu dojazdu do subregionu centralnego. Konieczny byłaby w tym celu budowa łącznika do autostrady A1 z okolic Skoczowa (przebieg zbliżony do DW 937). Dzięki tym zabiegom mógłby być ograniczony tranzyt na DK81. Warto wprowadzić przepisy nakazujące przejazd pojazdów ciężarowych drogami jak najwyższych kategorii, ściągając je z dróg powiatowych oraz wojewódzkich. Sieć dróg rowerowych przez ostatnie kilkanaście lat była raczej modernizowana niż rozbudowywana, powstała jedna nowa droga w tym czasie. Rozwiązaniem nie jest samo stosowanie zakazów tonażowych, ponieważ ze względu na ulokowanie siedzib firm transportowych dojazd jest konieczny i nie można zupełnie wykluczać dojazdu, jeśli droga nie zawiera np. mostu o niskiej nośności.

Infrastruktura rowerowa obecnie jest dość niewielka, należy ją traktować jako nowość na drogach zarządzanych przez PZDP, dlatego nie stanowią jeszcze spójnej sieci. Sieć chodników jest na bieżąco powiększana, a w miejscach, gdzie nie jest to uzasadnione poszerzane są pobocza. Problemem są własności terenowe, często jest wymagane przejmowanie działek sąsiednich. Postuluję o objęcie dedykowanym oświetleniem istniejących przejść dla pieszych, znaczna ich ilość nie jest odpowiednio doświetlona, powodując zagrożenie dla pieszych.

Etapami są prowadzone zmiany organizacji ruchu, dodatkowe ograniczenia prędkości w miejscach niebezpiecznych. Nie są jednak wprowadzane strefy ograniczonej prędkości, które w mojej

opinii powinny powstawać na drogach gminnych o niższych parametrach. Na drogach powiatowych są wprowadzane wyłącznie punktowe ograniczenia prędkości, ważne jest też respektowanie stałego ograniczenia do 50 km/h w terenie zabudowanym, które jest często przekraczane, zwłaszcza na drogach o niskim natężeniu ruchu (argumentowane „nadrabianiem” straconego czasu we wcześniejszych korkach). Drogi projektuje się w sposób skameralizowany, ciężko mi się jednak ustosunkować do zalet oraz wad płynących z zawężania ulic w sposób fizyczny lub optyczny.

PZDP jako zarządca drogi odpowiada za wyznaczenie miejsc zatrzymywania autobusów komunikacji zbiorowej. Przystanki są wyznaczane z reguły na wniosek przewoźnika, gminy lub mieszkańców. Taki wniosek jest następnie analizowany pod kątem bezpieczeństwa i po pozytywnej weryfikacji stawiany jest odpowiedni znak drogowy. Za wiaty, infrastrukturę przystankową odpowiada gmina, nawet na terenie dróg powiatowych, wojewódzkich. Obecna sieć przystanków autobusowych oceniam pozytywnie, na bieżąco są prowadzone korekty będące odpowiedzią na zgłaszane potrzeby.

Problemem jest nieprawidłowe parkowanie w pobliżu intensywnych generatorach ruchu, terenów centralnych małych miejscowości pozbawionych parkingów. Istnieje sytuację wymagające działań Policji w tym zakresie, w skrajnych sytuacjach ustawiane są słupki zabezpieczające.

Do niebezpiecznych miejsc z błędami projektowymi można zaliczyć:

- skrzyżowanie ulic Góreckiej i Lipowskiej w miejscowości Górki Małe (gmina Brenna): niewłaściwa geometria skrzyżowania, nieprawidłowe usytuowanie przystanków, ciągów pieszych;
- skrzyżowanie ulic Lipowskiej oraz Wierzbowej z ul. Górecką w gminie Skoczów: skrzyżowanie występuje na łuku, wloty dróg podprządkowanych są usytuowane nieprawidłowo, występuje zła widoczność;
- ul. Zofii Kossak przy kościele w miejscowości Górki Wielkie (gmina Brenna): miejsce niebezpieczne dla pieszych, ze względu na ich intensywny ruch oraz przekraczanie dopuszczalnej prędkości przez kierujących.

Wprowadzenie strefy płatnego zdecydowanie poprawiło rotację pojazdów na parkingach znajdujących się w SPP w Cieszynie, jednak nadal pozostał „głód” miejsc parkingowych. W związku z tym warto te potrzeby przekierować na parkingi, które powstaną poza centrami miast.

Obecnie są 4 przejścia graniczne zarządzane przez PZDP. Obsługują one ruch lokalny, charakteryzują się niskim natężeniem ruchu.

Fundusze zewnętrzne nie są adekwatne do potrzeb, nie pozwalają szybko zrealizować niezbędnych potrzeb, które rosną wraz ze wzrostem ruchu. Wysokość dofinansowań nie rośnie adekwatnie do wzrostu natężenia ruchu.

Koncepcja P&R jest warta uwagi, ale mogą występować trudności organizacyjne, wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za budowę takiego obiektu oraz zapewnienie sprawnej obsługi komunikacyjnej. Jednak patrząc na uwarunkowanie miasta Cieszyna warto takie rozwiązanie rozważyć, ale obawiam się jak to będzie funkcjonować w praktyce, np. czy komunikacja będzie jeździć wystarczająco często. Dla powodzenia tej koncepcji warto stosować odpowiednie zachęty dla mieszkańców. Według mnie warto stworzyć P&R w południowym rejonie miasta Skoczów, który pełni rolę węzła komunikacyjnego.

Przedsięwzięcia inwestycyjne są podejmowane we współpracy z innymi zarządcami dróg (np. gminami), w celu uspołnienia infrastruktury, zdobycia wspólnego dofinansowania. Ze strony powiatu

jest zawierane wiele porozumień zarówno w zakresie modernizacji jak i bieżących remontów. Gorzej wygląda współpraca z zarządcą infrastruktury kolejowej ze względu na odmienną strukturę. Przebudowa linii kolejowej Cieszyn – Skoczów poprawiła bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych. W ciągu dróg powiatowych na terenie powiatu cieszyńskiego wszystkie przejazdy zabezpieczone są obecnie rogatekami. Problematyką jest jednak infrastruktura na terenie gmin Hażlach i Zebrzydowice, gdzie z powodu zaniżonej skrajni drogowej na wiaduktach kolejowych utrudnione jest prowadzenie drogowego transportu towarowego. Chodniki często są budowane bezpośrednio przez gminy, które najlepiej znają potrzeby pieszych na swoim terenie, nawet na terenie dróg powiatowych. Jest prowadzona w tym zakresie ścisła współpraca.

1.2.27. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Starostwa Powiatowego w Oświęcimiu 18.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony telefonicznie)

Termin: 18. listopada 2022, g.12.00-13.00

Respondent: pani Iwona Olszewska - Warzecha, (Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu powiatu oświęcimskiego)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Połączenia komunikacyjne wykraczające poza granicę województwa małopolskiego w stronę Bielsko – Biała nie są uzgadniane z powiatem. Są to połączenia międzywojewódzkie, Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu nie otrzymuje nawet takich danych do wglądu. Są jednak pozytywne wyjątki, np. na podstawie uzgodnienia Planu Transportowego linie komunikacyjne na terenie gminy Kęty obsługi Komunikacja Beskidzka, która dobrze spaja te sąsiednie regiony. Połączenia z powiatem żywieckim, jeśli są realizowane to na podstawie połączeń międzywojewódzkich. Można rozważyć przedłużenie linii Komunikacji Beskidzkiej w stronę gminy Zator, ze względu na duży generator ruchu – Park Rozrywki Energylandia, jednak jest to moja prywatna opinia. Powiązanie Czechowic – Dziedzic z Oświęcimiem powinno być realizowane za pomocą kolei, według mnie istnieje takie zapotrzebowanie. Możemy zauważyć powrót do potoków pasażerskich w regionie sprzed pandemii, dużo osób wybiera transport zbiorowy ze względu na wysokie ceny paliw. Ze względu na koszty niestety przewoźnicy niektóre kursy zawiesili lub połączyli w jeden obieg z innymi kursami.

Rozkłady rzadko są dostosowywane do odjazdów pociągów, głównie są dopasowywane do szkół i godzin rozpoczynania/kończenia lekcji. Obecnie największy odsetek pasażerów stanowią uczniowie.

Na terenie powiatu oświęcimskiego przystankami zarządza odpowiedni zarządca drogi według swoich kompetencji, na drogach powiatowych zarządzanie nimi leży w kompetencjach Wydziału Komunikacji i Transportu.

Kongestia w pewnym stopniu utrudnia przejazdy komunikacji zbiorowej, jednak nie uniemożliwia tych przejazdów, zazwyczaj korki są uwzględniane w rozkładach jazdy.

Obecnie powiat oświęcimski nie korzysta z FRPA, ponieważ we wszystkich pożądanym kierunkach uruchamiane są kursy na podstawie Ustawy o Transporcie Drogowym, nie jest planowane tworzenia dodatkowych linii o użyteczności publicznej. Ustawę mogę ocenić jako niedoskonałą, niedostosowaną do naszej lokalnej specyfiki. Mieszkańcy nie zgłaszają większych potrzeb związanych

z wykluczeniem transportowym. Każda gmina posiada połączenia transportem publicznym, dlatego trudno wskazać tzw. „białe plamy transportowe”. Jednak wiele połączeń nie jest wykonywanych w dni wolne od pracy/szkoły, ze względu na prywatny charakter tych przewozów są one „weryfikowane przez rynek”.

Powiat oświęcimski będzie otwarty na współpracę ze strukturami Aglomeracji Beskidzkiej w temacie szeroko rozumianej mobilności, uzgodnienia powinny nastąpić na poziomie Starosty ze względu na zakres takich ewentualnych działań.

Przy dokonywaniu inwestycji na stykach sieci drogowej powiatów oświęcimskiego oraz bielskiego są prowadzone pewne konsultacje, w celu uspołnienienia sieci, jednak ciężko mi ocenić stopień tej współpracy. Kluczowe znaczenie dla wzajemnego powiązania powiatów bielskiego oraz cieszyńskiego będzie miała budowana droga ekspresowa S1.

1.2.28. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach 18.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony telefonicznie)

Termin: 18. listopada 2022, g.14.00-15.00

Respondent: pan asp. Szymon Czysz, (Dział profilaktyki ruchu drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Jako Komenda Wojewódzka Policji realizujemy krajowy program związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego na lata 2022 – 2023. Jako KWP monitorujemy te działania w komendach miejskich oraz powiatowych, a także te działania wspomagamy. Są one prowadzone pod różnymi hasłami, takimi jak: „Jednośladem bezpiecznie do celu”, „Na drodze patrz i słuchaj”, itd. w zależności od pory roku. Ważne jest kierowanie takich programów do różnych uczestników ruchu drogowego. W obecnym, późnojesiennym okresie działamy na rzecz popularyzacji odbłasków, nie tylko dla pieszych, ale również dla prowadzących jednoślady. Odblaski mogłyby zapobiec dużej ilości zdarzeń drogowych, zwłaszcza tych z udziałem pieszych. Odblaski są szczególnie istotne oraz wymagane poza terenem zabudowanym po zmroku, jednak warto je także nosić na słabiej oświetlonych drogach ternu zabudowanego dla własnego bezpieczeństwa. Współpracę z Policją na rzecz bezpieczeństwa ruchu warto podejmować, zarówno w imieniu poszczególnych JST, ale także podmiotów prywatnych. W kwestii bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego współpracujemy z Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego (m. in. w Bielsku) w zakresie przebudowy przejść dla pieszych. Środki na ten cel pochodzą ze wspólnego montażu finansowego. Na wnioski poszczególnych gmin są prowadzone działania także z użyciem dronów, które pozwalają eliminować wykroczenia kierowców wobec pieszych, wyprzedzanie na przejściu dla pieszych czy nieprawidłowe omijanie pojazdu ustępującemu pierwszeństwa pieszemu. Zwiększamy zakres takich działań ze względu na jego skuteczność. Do wiarygodnej oceny skuteczności nowych przepisów oraz wyższych mandatów należy poczekać do czasu spłynięcia danych z dłuższej perspektywy czasowej.

W przypadku „Wiślanki” (DK nr 81) zgłaszane często były potrzeby wykonania dodatkowych bezpiecznych przejazdów dla rowerzystów czy przejść, jednak ze względu na obecny charakter drogi nie mogą być one lokalizowane zbyt gęsto, ponieważ obniża się wtedy bezpieczeństwo.

Możemy zaobserwować stopniowe zwiększanie liczby zgłoszeń nieprawidłowości wpływających na adres Komendy Policji, związanych z agresją innych kierujących oraz przypadkami niebezpiecznych naruszeń przepisów. Każdy taki przypadek jest dogłębnie analizowany, nagranie stanowi dowód pozwalający na ukaranie lub wyeliminowanie z ruchu niebezpiecznych kierowców, bagatelizujących przepisy ruchu drogowego. Niestety mogą nadal zauważyć, że nadal wielu kierowców w Polsce nie podchodzi do przepisów na poważnie, traktując je jako sugestię. Natomiast po przekroczeniu granicy państwa, np. z Czechami lub Słowacją te same osoby jadą bardzo przepisowo. Poziom agresji drogowej jest niestety nadal na wysokim poziomie.

W temacie nieprawidłowego parkowania możemy zauważyć, że występują zarówno osoby popełniające to wykroczenie z premedytacją jak i nie znające przepisów związanych z parkowaniem. Podział kompetencji pomiędzy Policją a Strażą Miejską jest tworzony indywidualnie dla każdej jednostki samorządu terytorialnego, różnią się one w różnych regionach.

1.2.29. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Urzędu Gminy Porąbka 16.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony osobiście w siedzibie gminy)

Termin: 16. listopada 2022, g.12.00-13.00

Respondent: pan Bogusław Wawak, (Zastępca Wójta Gminy Porąbka)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzone są inwestycje przy wspomaganii funduszu dróg lokalnych, korzystaliśmy także z funduszu inwestycji lokalnych. We wcześniejszych latach były podejmowane inwestycje związane z budową dróg z tzw. funduszy powodziowych w zakresie przebudowy mostów, itd. Ze środków z tzw. „Polskiego Ładu” będą realizowane inwestycje we wszystkich miejscowościach, polegające m. in. na doświetlaniu dróg. Planowane inwestycje są zawsze uzgadniane z Zarządem Dróg Powiatowych w Bielsku - Białej w celu prowadzenia spójnych działań inwestycyjnych na styku dróg gminnych i powiatowych. Współpraca przebiega bardzo korzystnie Obecnie trwa remont drogi powiatowej ul. Bukowskiej, która zostanie uzupełniona o chodniki, w kosztach partycypuje gmina. Realizowane jest także rondo na skrzyżowaniu ul. Karola Wojtyły z DK 52 oraz rozbudowa mostu nad rzekę Sołą do 2 pasów (wcześniej posiadał szerokość 1 pasa ruchu). Dla gminy pożądana będzie budowa drogi ekspresowej S52, która odciąży ruch na drodze krajowej nr 52 o dużym natężeniu ruchu, która przebiega przez tereny zabudowy, więc silnie oddziałuje na mieszkańców.

Obecnie na terenie gminy nie występują drogi dla rowerzystów. Obecnie prowadzona modernizacja drogi wojewódzkiej nr 948 będzie posiadać chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego ze względu na brak miejsca.

Niebezpieczne miejsce dla pieszych na ul. Bukowskiej zostanie wyeliminowane dzięki prowadzonemu remontowi, na terenie gminy brakuje także chodnika na ul. Wielka Puszcza oraz ul.

Mała Puszca w Porąbce, chodników także brakuje na niektórych odcinkach DK 52. W celu poprawy bezpieczeństwa na bieżąco są wprowadzane progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, sygnalizacje świetlnych.

Komunikacja zbiorowa na terenie gminy funkcjonuje w miarę prawidłowo, jednak docierają informacje o zbyt małej liczbie kursów na niektórych relacjach. Starsi mieszkańcy zauważają, że częstotliwość kursowania jest niższa niż w poprzednich czasach. Proces ustalania rozkładów odbywa się poprzez spotkania wójtów gmin zrzeszonych w Beskidzkim Związku Powiatowo – Gminnym. Ustalane są wtedy aspekty związane z ilością kursów, rentownością linii, cenami biletów, korektą tras przejazdu. Współpraca przebiega w ostatnich latach bardzo dobrze, pozwala nawet na rozszerzanie swojego zakresu działania np. o obszar gminy Kęty w woj. małopolskim, gdzie jeżdżą także autobusy z gminy Porąbka. Zmiana przyniosła np. poprawę jakości taboru, jednolitą cenę biletów. W dni szkolne, szczególnie w godzinach szczytu kursy cechują się bardzo dobrą frekwencją, jednak pasażerami są głównie uczniowie. Jednak widać pewne oznaki wzrostu zainteresowania transportem zbiorowym wśród osób pracujących z powodu wzrostu cen paliw. Zdarzają się przypadki dojeżdżania samochodem np. do ronda w Kobiernicach i kontynuowania dojazdów autobusami (nieformalny P&R). Obecnie trudno wskazać białe plamy na terenie gminy, obsługiwane są wszystkie miejscowości. Niska liczba kursów występuje w miejscowości Czaniec, to miejsce jest obsługiwane najslabiej. W dni wolne od pracy liczba kursów na terenie gminy jest zdecydowanie niższa niż w dni robocze, co nie sprzyja turystom, wybierających z reguły samochód. Ewentualna poprawa oferty powinna być wprowadzona w sposób racjonalny, która będzie wykorzystywana przez pasażerów. Warto testowo uruchomić weekendową linię turystyczną. Rolę węzła komunikacyjnego może pełnić rejon ronda w Kobiernicach (skrzyżowanie DK 52 z DW 948), gdzie autobusy kursują najczęściej w wielu kierunkach, kursów jest więcej niż w centrum Porąbki. Tabor Komunikacji Beskidzkiej jest bardzo wygodny, komfortowy oraz nowoczesny. Dobrym rozwiązaniem byłoby stworzenie wspólnego biletu Komunikacji Beskidzkiej oraz MZK Bielsko – Biała. Wspólny bilet ułatwiłby mieszkańcom dojazdy do pracy czy też szkoły – obecnie koszty ponoszone na zakup biletów na autobus KB oraz dodatkowo MZK B-B są na tyle wysokie, że mieszkańcy rezygnują z takiego rozwiązania na korzyść dojazdu własnym samochodem.

Warto wspomnieć, że występuje konkurencja ze strony przewoźnika prywatnego, który często wykonuje kursy na kilka minut przed autobusami Komunikacji Beskidzkiej, podbierając jej pasażerów. Nie widać tutaj chęci współpracy, a raczej „walkę” o pasażera.

Dojazdy do szkół są zapewnione przez funkcjonowanie Komunikacji Beskidzkiej, gmina nie organizuje dodatkowych kursów. W dni szkolne istnieją kursy KB dostosowane do zajęć szkolnych. Gmina organizuje dojazd dzieci do szkół specjalnych.

Warto zachęcać mieszkańców do transportu zbiorowego poprzez wskazywanie im zalet, elementów konkurencyjnych względem samochodu (możliwość krótkiej drzemki, poczytania książek, odpoczynek, nieprzejmowanie się trudnymi warunkami atmosferycznymi, brak konieczności parkowania, itd.). Patrząc całościowo uważam, że główną przyczyną obecnych spadków liczby pasażerów było ograniczenie oferty przewozowej na wielu relacjach, co spowodowało przyzwyczajenie mieszkańców do samochodu, trudno odwrócić ten trend nawet przywracając kursy, jest to zadanie długofalowe. Ze względu na większe rozproszenie zabudowy i rzadsze częstotliwości zadanie to jest szczególnie trudne w gminach wiejskich.

1.2.30. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem firmy Drobisz-Tur 15.11.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony telefonicznie)

Termin: 15. listopada 2022, g.11.30-12.30

Respondent: pan Bartłomiej Drobisz (Przedstawiciel firmy Drobisz Tur)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Nasza firma organizuje zamknięte przewozy pracownicze do zakładów pracy, które są zlokalizowane m. in. w mieście Bielsko – Biała, powiecie bielskim oraz żywieckim. Obsługiwane trasy z reguły rozpoczynają się w woj. małopolskim, np. rejon Oświęcimia, Brzeszcz, Kęt. Ze względu na zmianowy charakter pracy zakładów, do których nasza firma dowozi pracowników łatwiej jest te przewozy zoptymalizować. Trasy są ustalane na podstawie preferencji zgłaszających się do nas podmiotów. Następnie są ustalane trasy, które będą w jak największym stopniu pokrywać miejsca zamieszkania pracowników przy zapewnieniu atrakcyjnego czasu przejazdu. Nasze autobusy zaczynają kursowanie od wczesnych godzin rannych, zapewniając dojazdy do zakładów pracy na godzinę 6:00, czego często nie zapewnia transport zbiorowy. Niezmotoryzowani pracownicy nie mają innej możliwości dojazdu niż dedykowane przewozy pracownicze. Większość obsługiwanych przez nas zakładów pracy znajduje się w znacznym oddaleniu od centrów miast, zwartej zabudowy ze względu na przemysłowy charakter. Nowo powstające strefy przemysłowe są często zupełnie pozbawione transportu publicznego. Z tego względu nie postrzegam naszej firmy jako konkurencji dla transportu publicznego, ale jako jego uzupełnienie, dopełnienie w miejscu, w którym nie zapewnia atrakcyjnej oferty pasażerskiej pasującej pod specyfikę zakładów przemysłowych.

Podróżujący składają się w głównej części z osób nieposiadających prawa jazdy oraz/lub samochodu, jednak inne osoby także podróżują, szczególnie w okresie zimowym. Przejazd autobusem umożliwia im uniknąć trudnych warunków drogowych, zniechęcających do jazdy mniej doświadczonych kierowców. Ważnym jest także czynnik ekonomiczny – pracodawcy oferują takie przejazdy jako darmowy benefit, dzięki czemu pracownicy mają zapewniony darmowy przejazd do pracy nawet na dystansie dochodzącym do 50 km w jedną stronę (działamy na rynku przewozów regularnych zamkniętych do 50 km). Co warto podkreślić, z naszych usług nie korzystają wyłącznie pracownicy „fizyczni”, ale również biurowi, a nawet kadra zarządzająca. Osoby te cenią sobie bezpośredni i komfortowy dojazd, brak konieczności utrzymywania stałej uwagi podczas prowadzenia samochodu osobowego.

Do obsługi pasażerów są z reguły stosowane wygodne autokary lub autobusy podmiejskie. Zapewniają one wysoki komfort podróży, fotele umożliwiające wygodny odpoczynek, a nawet drzemkę po pracy. Ze względu na stosunkowo niewielką liczbę zatrzymań, wyłącznie na przystankach w rejonie miejsc zamieszkania pracowników udaje się osiągnąć zadowalające czasy przejazdu, pomimo korzystania z dróg o niższych parametrach niż ekspresowe (ważniejsza jest dostępność do obszarów zabudowanych). Ponadto są one dostosowane do godzin pracy danego zakładu, co eliminuje konieczność oczekiwania przed lub po zakończeniu pracy, co bywa problemem dla osób dojeżdżających transportem publicznym o niskiej częstotliwości. W przypadku, gdy niewielka liczba pracowników mieszka poza główną trasą przejazdu indywidualnie jest rozważane, czy należy stosować tzw. „wjazdy

kieszeniowe”. Tabor się składa obecnie z pojazdów napędzanych silnikiem diesla. Był rozważany tabor gazowy, jednak barierą jest zbyt mała liczba stacji CNG, szczególnie poza głównymi ośrodkami miejskimi. Byłby to dla nas problem ze względu na stacjonowanie dużej części autobusów poza miastami, w miejscach, gdzie rozpoczynają poranne kursy. Sytuację mogłoby zmienić stworzenie równomiernie rozłożonej sieci stacji CNG, jej dywersyfikację poza większe miasta.

Warto podkreślić, że pracodawcy korzystający z naszych usług posiadają korzyść w postaci mniejszej ilości miejsca, którą dedykują pod parkingi dla pracowników. Ich deficyt wywołuje często roszczenia pracowników w stronę przedsiębiorcy. Odpowiadając na te potrzeby darmowym transportem pracowniczym presję tę można zmniejszyć przy pozytywnym rachunku ekonomicznym przedsiębiorstw, a także lepszym zagospodarowaniu terenów inwestycyjnych.

1.2.31. Notatka z wywiadu indywidualnego z przedstawicielem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefy Jastrzębsko – Żorskiej) 29.12.2022 r.

Notatka z wywiadu IDI (wywiad przeprowadzony osobiście w siedziby podstrefy Jastrzębsko - Żorskiej)

Termin: 29. grudnia 2022, g.10.00-11:00

Respondent: pan Piotr Sikora (przedstawiciel Podstrefy Jastrzębsko – Żorskiej Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej)

Prowadzący wywiad: Mateusz Orliński

Podczas lokalizowania specjalnych stref przemysłowych koncentrujemy się na terenach oznaczonych jako P (tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów) oraz PU (tereny obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz zabudowy usługowej). Staramy się nie lokalizować takich terenów zakwalifikowanych jako U (teren zabudowy usługowej), ponieważ stanowi do ograniczenie dla działalności KSSE. W naszej działalności często podejmujemy interwencje w celu zmiany MPZP, proces ten jest długotrwały, jednak poszczególne JST ze względu na liczbę nowych miejsc pracy oraz rozwój danego terenu zazwyczaj są skłonne do takich zmian.

Warto zauważyć, że region cechuje się mocno rozproszoną, chaotyczną zabudową ze stosunkowo małą liczbą terenów niezbudowanych, co znacznie utrudnia proces planowania przestrzennego oraz może generować konflikty społeczne. Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej nie było bardzo intensywnych protestów, mieszkańcy wyrażali jednak pewne zaniepokojenie przy powstawaniu strefy na terenie gminy Radziechowy – Wieprz. Widać pewne różnice w zagospodarowaniu przestrzennym pomiędzy różnymi powiatami, najmniej dostosowany pod potrzeby stref ekonomicznych jest powiat żywiecki, dlatego, że dopiero od niedawna posiada infrastrukturę sprzyjającą takim przedsięwzięciom. Do zalet regionu należy jednak zaliczyć wysoką gęstość zaludnienia, bliskość pomiędzy różnymi rejonami.

Strefy aktywności gospodarczej mogą się rozwijać dzięki drogą ekspresowym w regionie. Układ tych dróg będzie można nazwać pełnym po ukończeniu budowy drogi ekspresowej S1 zarówno na odcinku na północ od Bielska jak i w rejonie Węgierskiej Górki. Układ drogowy wymaga jednak dostosowania pod potrzeby strefy:

- występuje słabe powiązanie subregionu południowego z subregionem zachodnim województwa śląskiego (niskie parametry drogi wojewódzkiej nr 937);

- dostosowania wymaga dojazd do strefy w gminie Radziechowy – Wieprz (rekomendujemy budowę nowego węzła przy ul. Żywieckiej we Wieprzu);
- brak skomunikowania atrakcyjnego, perspektywicznego terenu po kopalni węgla kamiennego w Kaczycach, który planujemy włączyć do KSSE;
- miasto Żywiec jest bardzo zakorkowane, zatkane, co utrudnia inwestowanie.

Możemy zauważyć, że w przypadku stref aktywności gospodarczej występuje problem tzw. „ostatniej mili”. Pomimo lokalizowania ich wzdłuż dróg ekspresowych kłopotliwy jest ostatni odcinek, od węzła z drogą ekspresową do przedsiębiorstw. Pojazdy ciężarowe muszą dojeżdżać wąskimi drogami lokalnymi o niskich parametrach, oddziałując na mieszkańców i generując dodatkowy ruch. Obserwujemy niewielkie, ale jednak rosnące zainteresowanie dostępnością do transportu kolejowego pod kątem przewozów towarowych.

KSSE przy prowadzeniu swoich inwestycji wspiera finansowo rozwój infrastruktury, realizowane są zarówno projekty gminy jak i inwestorów. Współpraca z przedstawicielami JST na różnym szczeblu, pozwala na wypracowanie optymalnego projektu obsługi komunikacyjnej.

Uważam, że dla konkretnych działań różne kompetencje w zakresie mobilności nie powinny być cedowane na jeden duży podmiot. Powinna jednak następować ponadlokalna współpraca w działaniach miękkich, a także tworzeniu strategii takich jak PZM.