

INFORMACJA PRZEWODNICZĄCEGO RADY GMINY JASZENICA
Z DZIAŁALNOŚCI MIĘDZYSESYJNEJ
od dnia 15 listopada 2023 roku do dnia 28 listopada 2023 roku

DRUK NR 93A

Lp.	Data wpływu	Od kogo wpłynęła	Temat	Sposób rozpatrzenia
1.	16.11.2023	Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach	Zawiadomienie o wszczęciu postępowania nadzorczego dot. uchwały LXII/764/23.	do wiadomości
2.	16.11.2023	Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach	Informacja dotycząca ustalenia liczby radnych wybieranych do Rady Gminy na kadencję 2024-2029.	do wiadomości
3.	15.11.2023	Wójt Gminy Jasienica	Projekt budżetu Gminy Jasienica na 2024 rok.	będzie tematem wspólnego posiedzenia komisji.
4.	15.11.2023	Wójt Gminy Jasienica	Projekt Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2024-2032.	będzie tematem wspólnego posiedzenia komisji.
5.	22.11.2023	Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach	Skarga organu nadzoru na uchwałę nr LIV/704/23 z dnia 25.05.2023r.	do wiadomości
6.	28.11.2023	Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach	Rozstrzygnięcie Nadzorcze dot. nieważności uchwały LXII/764/23.	do wiadomości

Śląski Urząd Wojewódzki
40-032 Katowice
ul. Jagiellońska 25
SOIa.600.23.2023

URZĄD GMINY
W JASIENICY

Wpł.
dnia: 2023 -11- 13

1. dz 26044 zał 2
Podpis Ok

Pismo

Załączniki:

1. Przewodniczący rad gmin, rad miejskich - przesłanie zarządzenia.doc
2. Przewodniczący rad gmin, rad miejskich - przesłanie zarządzenia.doc.xades
3. zał. zarządzenie_akt.pdf

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć
oprogramowania do weryfikacji podpisu

Data złożenia podpisu: 2023-11-10T13:42:30.830Z

Podpis elektroniczny

PODPIS ELEKTRONICZNY	
Dnia.....	13/11/23
Pan/Pani.....	ok
dokonał(ła) weryfikacji podpisu kwalifikowanego	
weryfikacja: pozytywna / negatywna	
Ok	
Podpis	



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 10 listopada 2023 r.

Poz. 8322

Podpisany przez:

Elżbieta Żabicka-Łakomy

Data: 10.11.2023 08:42:48



ZARZĄDZENIE NR 366/23 WOJEWODY ŚLĄSKIEGO

z dnia 9 listopada 2023 r.

w sprawie ustalenia liczby radnych wybieranych do Sejmiku Województwa Śląskiego, radnych rad powiatów oraz rad gmin województwa śląskiego na kadencję 2024-2029

Na podstawie art. 373 i art. 374 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. – Kodeks wyborczy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1277 i 2418 oraz z 2023 r. poz. 497) w związku z art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094 oraz z 2023 r. poz. 572 i 1688), art. 9 ust. 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 oraz z 2023 r. poz. 572) oraz art. 17 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40, 572, 1463 i 1688) po porozumieniu z Komisarzami Wyborczymi w Bielsku-Białej, Częstochowie i Katowicach

zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się liczbę radnych wybieranych do Sejmiku Województwa Śląskiego, rad powiatów oraz rad gmin w województwie śląskim na kadencję 2024-2029, zgodnie z załącznikiem do zarządzenia.

§ 2. Liczbę radnych, o której mowa w § 1 zarządzenia, określa się na podstawie ustalonej w Centralnym Rejestrze Wyborców liczby mieszkańców tej gminy na koniec kwartału poprzedzającego rozpoczęcie okresu, w którym wybory mają zostać przeprowadzone.

§ 3. Zarządzenie zostanie podane do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia, w każdej gminie województwa śląskiego najpóźniej na cztery miesiące przed upływem obecnej kadencji rad gmin.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

z up. Wojewody Śląskiego
II Wicewojewoda Śląski

Robert Magdziarz

Załącznik do zarządzenia Nr 366/23

Wojewody Śląskiego

z dnia 9 listopada 2023 r.

Liczba radnych wybieranych do Sejmiku Województwa Śląskiego, radnych rad powiatów oraz rad gmin województwa śląskiego na kadencję 2024-2029

L.p.	Sejmik	Liczba wybieranych radnych
1	Sejmik Województwa Śląskiego	45

Rady powiatów

L.p.	Nazwa powiatu	Liczba wybieranych radnych
1	powiat będziński	25
2	powiat bielski	29
3	powiat bieruńsko-lędziński	17
4	powiat cieszyński	29
5	powiat częstochowski	25
6	powiat gliwicki	23
7	powiat kłobucki	21
8	powiat lubliniecki	19
9	powiat mikołowski	21
10	powiat myszkowski	19
11	powiat pszczyński	23
12	powiat raciborski	21
13	powiat rybnicki	19
14	powiat tarnogórski	25
15	powiat wodzisławski	27
16	powiat zawierciański	23
17	powiat żywiecki	27

Rady gmin

L.p.	Nazwa gminy	Liczba wybieranych radnych
1	Bestwina	15
2	Będzin	21
3	Bielsko-Biała	25
4	Bieruń	15
5	Blachownia	15
6	Bobrowniki	15
7	Bojszowy	15
8	Boronów	15
9	Brenna	15
10	Buczkowice	15
11	Bytom	25
12	Chełm Śląski	15
13	Chorzów	23
14	Chybie	15
15	Ciasna	15
16	Cieszyn	21
17	Czechowice-Dziedzice	21
18	Czeladź	21

19	Czernichów	
20	Czerwionka-Leszczyny	15
21	Częstochowa	21
22	Dąbrowa Górnicza	25
23	Dąbrowa Zielona	25
24	Dębowiec	15
25	Gaszowice	15
26	Gierałtowice	15
27	Gilowice	15
28	Gliwice	15
29	Goczałkowice-Zdrój	25
30	Godów	15
31	Goleszów	15
32	Gorzyce	15
33	Hazlach	21
34	Herby	15
35	Imielin	15
36	Irządze	15
37	Istebna	15
38	Janów	15
39	Jasienica	15
40	Jastrzębie-Zdrój	21
41	Jaworze	23
42	Jaworzno	15
43	Jejkowice	23
44	Jeleśnia	15
45	Kalety	15
46	Kamienica Polska	15
47	Katowice	15
48	Kłobuck	28
49	Kłomnice	15
50	Knurów	15
51	Kobiór	21
52	Kochanowice	15
53	Konieczpol	15
54	Konopiska	15
55	Kornowac	15
56	Koszarawa	15
57	Koszęcin	15
58	Koziegłowy	15
59	Kozy	15
60	Kroczyce	15
61	Krupski Młyn	15
62	Kruszyna	15
63	Krzanowice	15
64	Krzepice	15
65	Krzyżanowice	15
66	Kuźnia Raciborska	15
67	Lelów	15
68	Lędziny	15
		15

69	Lipie	15
70	Lipowa	15
71	Lubliniec	21
72	Lubomia	15
73	Lyski	15
74	Łaziska Górne	15
75	Łazy	15
76	Łękawica	15
77	Łodygowice	15
78	Marklowice	15
79	Miasteczko Śląskie	15
80	Miedźna	15
81	Miedźno	15
82	Mierzęcice	15
83	Mikołów	21
84	Milówka	15
85	Mstów	15
86	Mszana	15
87	Mykanów	15
88	Mysłowice	23
89	Myszków	21
90	Nędza	15
91	Niegowa	15
92	Ogrodzieniec	15
93	Olsztyn	15
94	Opatów	15
95	Ornontowice	15
96	Orzesze	21
97	Ożarówce	15
98	Panki	15
99	Pawłowice	15
100	Pawonków	15
101	Piekary Śląskie	21
102	Pietrowice Wielkie	15
103	Pilchowice	15
104	Pilica	15
105	Poczesna	15
106	Popów	15
107	Poraj	15
108	Porąbka	15
109	Poręba	15
110	Przyrów	15
111	Przystajń	15
112	Psary	15
113	Pszczyna	23
114	Pszów	15
115	Pyskowice	15
116	Racibórz	21
117	Radlin	15
118	Radziechowy-Wieprz	15

119	Radzionków	15
120	Rajcza	15
121	Rędziny	15
122	Ruda Śląska	25
123	Rudnik	15
124	Rudziniec	15
125	Rybnik	25
126	Rydułtowy	15
127	Siemianowice Śląskie	23
128	Siewierz	15
129	Skoczów	21
130	Sławków	15
131	Sosnowiec	25
132	Sośnicowice	15
133	Starcza	15
134	Strumień	15
135	Suszec	15
136	Szczekociny	15
137	Szczyrk	15
138	Ślemień	15
139	Świerklaniec	15
140	Świerklany	15
141	Świętochłowice	21
142	Świnna	15
143	Tarnowskie Góry	23
144	Toszek	15
145	Tworóg	15
146	Tychy	25
147	Ujszoły	15
148	Ustroń	15
149	Węgierska Górka	15
150	Wielowieś	15
151	Wilamowice	15
152	Wilkowice	15
153	Wisła	15
154	Włodowice	15
155	Wodzisław Śląski	21
156	Wojkowice	15
157	Woźniki	15
158	Wręczyca Wielka	15
159	Wyry	15
160	Zabrze	25
161	Zawiercie	21
162	Zbrosławice	15
163	Zebrzydowice	15
164	Żarki	15
165	Żarnowiec	15
166	Żory	23
167	Żywiec	21

I WICEWOJEWODA ŚLĄSKI

Katowice, 10 listopada 2023 r.

SOIa.600.23.2023

Panie/Panowie
Przewodniczący rad gmin/rad miejskich
województwa śląskiego
wszyscy
poprzez platformę ePUAP

Szanowni Państwo,

wykonując dyspozycję art. 374 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. – Kodeks wyborczy (Dz. U. z 2023 r. poz.2408) przekazuję w załączeniu zarządzenie Wojewody Śląskiego z dnia 9 listopada 2023 r. w sprawie ustalenia liczby radnych wybieranych do Sejmiku Województwa Śląskiego, radnych rad powiatów oraz rad gmin województwa śląskiego na kadencję 2024-2029. Przedmiotowe zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego tj. w dniu 10 listopada 2023 r. (poz. 8322).

Z poważaniem

Jan Chrzęszcz
I Wicewojewoda Śląski
(podpisane bezpiecznym podpisem elektronicznym)

Podpisano elektronicznie.

Dokument elektroniczny

URZĄD GMINY
W JASZENICYUrząd Gminy w Jasenicy
Wpłynęło dnia 28.11.2023
Nr sprawy: 26731-27.11.23
Podpis: [signature]

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2023-11-24

Dane nadawcy

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach
40-032 Katowice
Jagiellońska 25
Województwo: Śląskie
NIP: 9541727830

Dane adresata

Urząd Gminy Jasienica
43-385 Jasienica
Jasienica 159
Województwo: Śląskie
Powiat: bielski
NIP: 9371115216

Rozstrzygnięcie nadzorcze

Znak sprawy: NPII.4131.1.1099.2023

W załączniku przekazuję dokumenty.

Załączniki:

1. Rozstrzygnięcie nadzorcze w całości znak sprawy NPII.4131.1.1099.2023 Wojewody Śląskiego z.zipx
2. Rozstrzygnięcie nadzorcze w całości znak sprawy NPII.4131.1.1099.2023 Wojewody Śląskiego z.pdf

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2023-11-24T13:02:52+01:00

Podpis elektroniczny

PODPIS ELEKTRONICZNY

Dnia 24.11.2023

Par/Pani A. Maisowicz

dokonai(ła) weryfikacji podpisu kwalifikowanego

weryfikacja: pozytywna / negatywna

[signature]

Podpis



WOJEWODA ŚLĄSKI

NPII.4131.1.1099.2023

Katowice, dnia 24 listopada 2023 r.

Rada Gminy Jasienica

ROZSTRZYGNIĘCIE NADZORCZE

Na podstawie art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 40 ze zm.)

stwierdzam nieważność

uchwały Nr LXII/764/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 października 2023 r. w sprawie Programu współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na rok 2024, w całości, jako sprzecznej z art. 5a ust. 1, ust. 3 i ust. 4 pkt 7 i pkt 11, art. 15 ust. 2d ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 571), dalej jako „ustawa”.

Uzasadnienie

Na sesji w dniu 26 października 2023 r. Rada Gminy Jasienica przyjęła uchwałę Nr LXII/764/23 w sprawie Programu współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na rok 2024, dalej jako „uchwała”. Załącznik do uchwały stanowi Program współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na 2024 rok.

W podstawie prawnej uchwały wskazano m.in. art. 5a ust. 1 i ust. 4 ustawy.

Wskazana uchwała została doręczona organowi nadzoru w dniu 27 października 2023 r.

W toku badania legalności przedmiotowej uchwały organ nadzoru uznał, iż uchwała jest niezgodna z prawem i powinna zostać wyeliminowana z obrotu prawnego w całości z przyczyn opisanych poniżej.

Zgodnie z art. 5a ust. 1 i ust. 4 ustawy - Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego uchwała, po konsultacjach z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3, przeprowadzonych w sposób określony w art. 5 ust. 5, roczny program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3. Roczny program współpracy jest uchwalany do dnia 30 listopada roku poprzedzającego okres obowiązywania programu. Roczny program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 zawiera w szczególności:

- 1) cel główny i cele szczegółowe programu;
- 2) zasady współpracy;
- 3) zakres przedmiotowy;
- 4) formy współpracy, o których mowa w art. 5 ust. 2;

- 5) priorytetowe zadania publiczne;
- 6) okres realizacji programu;
- 7) sposób realizacji programu;
- 8) wysokość środków planowanych na realizację programu;
- 9) sposób oceny realizacji programu;
- 10) informację o sposobie tworzenia programu oraz o przebiegu konsultacji;
- 11) tryb powoływania i zasady działania komisji konkursowych do opiniowania ofert w otwartych konkursach ofert.

Analiza treści art. 5a ust. 4 pkt 1 – pkt 11 ustawy prowadzi do wniosku, iż zawiera on szczegółowe upoważnienie ustawowe, określające materię, jaką pozostawiono uregulowaniu w drodze uchwały. Posłużenie się przez ustawodawcę zwrotem „w szczególności” wskazuje, iż omawiana delegacja ustawowa ma charakter otwarty – w uchwalanym przez radę gminy programie muszą zostać zamieszczone postanowienia odnoszące się co najmniej do wszystkich kwestii wymienionych w tym przepisie. Uchybienie polegające na przyjęciu "niewyczerpującego" – w świetle wzorca określonego w art. 5a ust. 4 ustawy – Programu współpracy, nie może być uznane za nieistotne tylko naruszenie prawa (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 8 maja 2013 r., sygn. akt III SA/Wr 110/13, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Przechodząc do oceny legalności przedmiotowej uchwały, należy wskazać, że narusza ona w sposób istotny art. 5a ust. 1, ust. 3 i ust. 4 pkt 7 i pkt 11, art. 15 ust. 2d ustawy.

W pierwszej kolejności organ nadzoru wskazuje, że § 6 ust. 1 – ust. 5 załącznika do uchwały nie wypełnia prawidłowo delegacji ustawowej w zakresie określenia sposobu realizacji przedmiotowego Programu. W wyżej powołanych regulacjach Programu wskazano, co następuje:

§ 6. 1. Program będzie realizowany przez Gminę we współpracy z organizacjami pozarządowymi, poprzez:

- 1) *powierzanie wykonania zadania publicznego wraz z udzieleniem dotacji na sfinansowanie jego realizacji,*
- 2) *wspieranie zadania wraz z udzieleniem dotacji na dofinansowanie jego realizacji w drodze umowy zlecenia,*
- 3) *wspólny udział w wykonywaniu zadań o charakterze pozafinansowym,*
- 4) *realizację inicjatyw lokalnych,*
- 5) *udzielanie pożyczek, gwarancji, poręczeń organizacjom pozarządowym oraz innym podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego według obowiązujących przepisów prawa.*

2. Zlecanie realizacji zadań publicznych następuje w trybie otwartego konkursu ofert.

3. Szczegóły dotyczące przedmiotu ofert konkursowych, wielkość przewidzianych środków finansowych na ich realizację będą każdorazowo określone w ogłoszeniu o otwartym konkursie ofert. Konkursy ogłasza się poprzez wywieszenie informacji na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Jasienica, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Gminy. Szczegółowe warunki zlecenia i realizacji zadania publicznego będą każdorazowo określone w umowie.

4. Zlecanie realizacji zadań publicznych może nastąpić również na podstawie odrębnych przepisów przewidujących inny tryb zlecenia niż otwarty konkurs ofert.

5. Na wniosek organizacji pozarządowej lub podmiotu wymienionego w art. 3 ust. 3 ustawy, Wójt Gminy Jasienica może zlecić realizację zadania publicznego o charakterze lokalnym lub regionalnym z pominięciem otwartego konkursu ofert na zasadach i w trybie określonym w art. 19a ustawy.

Z treści § 6 ust. 1 załącznika do uchwały wynika, że określono wyłącznie sposób realizacji Programu Gminy we współpracy z organizacjami pozarządowymi, jednocześnie pomijając wskazanie sposobu jego realizacji z podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy. Należy jedynie zaznaczyć, że organ stanowiący gminy w celu prawidłowej realizacji delegacji ustawowej wynikającej z art. 5a ust. 1 w zw. z ust. 4 pkt 1 – pkt 11 ustawy jest obowiązany podjąć roczny program współpracy nie tylko z organizacjami pozarządowymi lecz również z podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy. Zatem pominięcie w sposobie realizacji Programu podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3 ustawy skutkuje niewypełnieniem upoważnienia ustawowego.

Przedmiotowe naruszenie należy zakwalifikować jako istotne naruszenie prawa, które stanowi podstawę do wyeliminowania z obrotu prawnego uchwały w całości.

Na marginesie wskazać należy, że skoro Rada zdefiniowała w Programie pojęcie *podmiotów uprawnionych*, przez które rozumie *organizacje pozarządowe lub podmioty, o których mowa w przepisach art. 3 ust. 3 ustawy, o której mowa w pkt. 1*, to Rada powinna tym pojęciem posługiwać się w regulacjach tej uchwały. Tymczasem, mimo zdefiniowania pojęcia "podmiotów uprawnionych", Rada w treści § 6 załącznika do uchwały, wskazała że Program będzie realizowany we współpracy z organizacjami pozarządowymi, a nie z podmiotami uprawnionymi, o których mowa w § 1 pkt 2 załącznika do uchwały. Stąd też należy uznać, że Rada pominęła uregulowanie sposobu realizacji Programu odnośnie do podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3 ustawy, a tym samym nie wypełniła delegacji ustawowej w tym zakresie.

W ocenie organu nadzoru, przedmiotowa uchwała zawiera również inne nieprawidłowości.

Regulacja § 10 ust. 2 załącznika do uchwały wskazująca, że *W skład komisji konkursowej wchodzi przedstawiciele Urzędu Gminy oraz osoby reprezentujące organizacje pozarządowe niebiorące udziału w otwartym konkursie ofert* - stanowi niedozwoloną modyfikację art. 15 ust. 2d ustawy. Należy wyjaśnić, że modyfikacja bądź uzupełnienie przepisami stanowiącymi przez organy jednostek samorządu terytorialnego (w tym powtórzenia) jest niezgodne z zasadami legislacji i stanowi wykroczenie poza zakres ustawowego upoważnienia. Modyfikacja przepisów ustawy może wypaczyć ich sens. Trzeba bowiem liczyć się z tym, że zmodyfikowany (uzupełniony, powtórzony) przepis będzie interpretowany w kontekście uchwały, co może spowodować całkowitą lub częściową zmianę intencji prawodawcy (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego Ośrodek Zamiejscowy w Lublinie z dnia 28 lutego 2003 r., sygn. akt I SA/Lu 882/02; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 września 2009 r., sygn. akt II OSK 1077/09 oraz z dnia 7 kwietnia 2010 r., sygn. akt II OSK 170/10; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 15 stycznia 2013 r., sygn. akt IV SA/Gl 391/12; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 8 lutego 2017 r., sygn. akt III SA/Łd 35/17; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 12 lutego 2020 r., sygn. akt III SA/Wr 555/19, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Powyższe uwagi dotyczące niedozwolonej modyfikacji przepisów ustawy należy analogicznie odnieść do § 8 ust. 2 załącznika do uchwały, tj. *Sprawozdanie z realizacji Programu za 2024 rok Wójt Gminy przedłoży Radzie Gminy do dnia 31 maja 2025 roku*, stanowi modyfikację art. 5a ust. 3 ustawy. Przedmiotowa regulacja załącznika do uchwały istotnie narusza prawo, co stanowi podstawę do wyeliminowania jej z obrotu prawnego.

Ponadto Rada w § 10 ust. 9 załącznika do uchwały przyjęła, że *Komisja obraduje na posiedzeniach zamkniętych, bez udziału oferentów*. W ocenie organu nadzoru, powyższa regulacja narusza w sposób istotny zasadę jawności współpracy organów władzy publicznej i podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego, wyrażoną w art. 5 ust. 3 ustawy. Zasada jawności ma zastosowanie do wszelkich kwestii, które są związane z relacjami między organami administracji a podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, a więc również do funkcjonowania komisji konkursowych. Niniejsze stanowisko znajduje potwierdzenie w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 25 czerwca 2014 r., sygn. akt III SA/Wr 180/14 (publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dodatkowo należało wskazać, że § 10 ust. 14 załącznika do uchwały w zakresie sformułowania: „wskazanie ofert odrzuconych wraz z uzasadnieniem” wraz z poprzedzającym go przecinkiem - istotnie narusza prawo. Rada w ww. regulacji załącznika do uchwały wskazała elementy protokołu z posiedzenia komisji konkursowej, tj. *Protokół zawiera w szczególności wskazanie konkursu, którego protokół dotyczy, skład komisji, liczbę złożonych ofert, wskazanie ofert, które zostały zaopiniowane pozytywnie wraz z propozycją przyznania dotacji, wskazanie ofert odrzuconych wraz z uzasadnieniem*.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że organ administracji publicznej zamierzający zlecić realizację zadania publicznego organizacjom pozarządowym lub podmiotom wymienionym w art. 3

ust. 3, ogłasza otwarty konkurs ofert (art. 13 ust. 1 ustawy). Zgodnie z treścią przepisu art. 15 ust. 1 ustawy organ administracji publicznej przy rozpatrywaniu ofert:

- 1) ocenia możliwość realizacji zadania publicznego przez organizację pozarządową lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3;
- 2) ocenia przedstawioną kalkulację kosztów realizacji zadania publicznego, w tym w odniesieniu do zakresu rzeczowego zadania;
- 3) ocenia proponowaną jakość wykonania zadania i kwalifikacje osób, przy udziale których organizacja pozarządowa lub podmioty określone w art. 3 ust. 3 będą realizować zadanie publiczne;
- 4) w przypadku, o którym mowa w art. 5 ust. 4 pkt 2, uwzględnia planowany przez organizację pozarządową lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3 udział środków finansowych własnych lub środków pochodzących z innych źródeł na realizację zadania publicznego;
- 5) uwzględnia planowany przez organizację pozarządową lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3, wkład rzeczowy, osobowy, w tym świadczenia wolontariuszy i pracę społeczną członków;
- 6) uwzględnia analizę i ocenę realizacji zleconych zadań publicznych w przypadku organizacji pozarządowej lub podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3, które w latach poprzednich realizowały zlecone zadania publiczne, biorąc pod uwagę rzetelność i terminowość oraz sposób rozliczenia otrzymanych na ten cel środków.

Stosownie natomiast do treści art. 15 ust. 2a ustawy organ administracji ogłaszający otwarty konkurs ofert powołuje komisję konkursową w celu opiniowania złożonych ofert. Z przepisu tego wynika jednoznacznie, iż uprawnienie komisji konkursowej dotyczy tylko i wyłącznie opiniowania złożonych ofert i żadne inne uprawnienie nie może zostać nadane takiej komisji konkursowej. Z kolei zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy rozpatrywanie ofert należy do kompetencji organu administracji publicznej, w tym przypadku do Wójta Gminy. Zadaniem komisji jest zatem opiniowanie ofert w otwartych konkursach ofert, nie zaś decydowanie o wyborze ofert spełniających lub niespełniających warunków formalnych, w tym decydowanie o odrzuceniu ofert (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 25 czerwca 2014 r., sygn. akt III SA/Wr 180/14, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 lipca 2023 r., sygn. akt III OSK 1795/22, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Omawiane uchybienia w przedmiotowej uchwale należy zaliczyć do kategorii istotnych naruszeń prawa. Za istotne naruszenie prawa uznaje się uchybienie, prowadzące do skutków, które nie mogą być tolerowane w demokratycznym państwie prawnym. Istotne naruszenie prawa w uchwale to takie naruszenie, które powoduje, że akt pozostaje w wyraźnej sprzeczności z określonym przepisem prawnym, sprzeczność ta jest oczywista i bezpośrednia, i wynika wprost z porównania treści przepisu z ocenianą regulacją. Chodzi tu o wady kwalifikowane, z powodu których cały akt lub jego część nie powinien wejść w ogóle do obrotu prawnego. W takiej sytuacji konieczne jest stwierdzenie nieważności aktu, czyli jego wyeliminowanie z obrotu prawnego z mocą ex tunc, co powoduje, że dany akt, czy jego część nie wywołuje skutków prawnych od samego początku (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia: 15 czerwca 2021 r., sygn. akt III OSK 3457/21, 29 września 2021 r. sygn. akt I OSK 4382/18, 13 stycznia 2022 r., sygn. akt III OSK 542/21, 23 lutego 2022 r., sygn. akt III OSK 2954/21, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Przepis art. 91 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym stanowi, iż uchwała lub zarządzenie organu gminy sprzeczne z prawem są nieważne. O nieważności uchwały lub zarządzenia w całości lub w części orzeka organ nadzoru w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia doręczenia uchwały lub zarządzenia, w trybie określonym w art. 90.

Mając powyższe na uwadze, stwierdzić należy, iż uchwała Nr LXII/764/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 października 2023 r. w sprawie Programu współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na rok 2024, została podjęta z istotnym naruszeniem obowiązującego prawa, co czyni stwierdzenie jej nieważności w całości uzasadnionym i koniecznym.

Pouczenie:

Stwierdzenie nieważności uchwały, zgodnie z art. 92 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, wstrzymuje jej wykonanie z mocy prawa, z dniem doręczenia rozstrzygnięcia nadzorczego.

Na niniejsze rozstrzygnięcie nadzorcze służy skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach, za pośrednictwem Wojewody Śląskiego, w terminie 30 dni licząc od dnia doręczenia rozstrzygnięcia.

Z upoważnienia Wojewody Śląskiego

Iwona Andruszkiewicz
Wydział Nadzoru Prawnego - Zastępca Dyrektora
Wydziału Nadzoru Prawnego

Dokument elektroniczny

Urząd Gminy Jasienica
wpłynęło dnia 16.11.2023
sprawa RG.024131.2023
z dnia 13.11.2023

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2023-11-13

Dane nadawcy

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach
40-032 Katowice
Jagiellońska 25
Województwo: Śląskie
NIP: 9541727830

URZĄD GMINY
W JASIEINICY

Wpł.
dnia: 2023-11-13

1. dz 26088 zał 1
Podpis

Dane adresata

Urząd Gminy Jasienica
43-385 Jasienica
Jasienica 159
Województwo: Śląskie
Powiat: bielski
NIP: 9371115216

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania

Znak sprawy: NP.4131.1.1099.2023

W załączniku przekazuję dokumenty.

Załączniki:

1. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania nadzorczego znak sprawy NP.4131.1.1099.2023 z dni.pdf

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu:
2023-11-13T12:46:43+01:00

Podpis elektroniczny

PODPIS ELEKTRONICZNY	
Dnia.....	13/11/23
2- podpis	
Pan/Pani.....	
dokonał(ła) weryfikacji podpisu kwalifikowanego	
weryfikacja: pozytywna / negatywna	
Podpis	

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
W KATOWICACH

Wydział Nadzoru Prawnego

40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 25

NPII.4131.1.1099.2023

Katowice, 13 listopada 2023 r.

Rada Gminy Jasienica

**Zawiadomienie
o wszczęciu postępowania**

Zawiadamia się, że zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) w związku z art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 40 ze zm.) zostało wszczęte postępowanie nadzorcze w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały Nr LXII/764/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 października 2023 r. w sprawie *Programu współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na rok 2024*, w całości, jako sprzecznej z art. 5a ust. 1, ust. 3 i ust. 4 pkt 7 i pkt 11, art. 15 ust. 2d ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r., poz. 571), dalej jako „ustawa”.

Uzasadnienie

Na sesji w dniu 26 października 2023 r. Rada Gminy Jasienica przyjęła uchwałę Nr LXII/764/23 w sprawie *Programu współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na rok 2024*, dalej jako „uchwała”. Załącznik do uchwały stanowi *Program współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na 2024 rok*.

W podstawie prawnej uchwały wskazano m.in. art. 5a ust. 1 i ust. 4 ustawy.

Wskazana uchwała została doręczona organowi nadzoru w dniu 27 października 2023 r.

W toku badania legalności przedmiotowej uchwały organ nadzoru uznał, iż uchwała jest niezgodna z prawem i powinna zostać wyeliminowana z obrotu prawnego w całości z przyczyn opisanych poniżej.

Zgodnie z art. 5a ust. 1 i ust. 4 ustawy - *Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego uchwała, po konsultacjach z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3, przeprowadzonych w sposób określony w art. 5 ust. 5, roczny program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3. Roczny program współpracy jest uchwalany do dnia 30 listopada roku poprzedzającego okres obowiązywania programu. Roczny program współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 zawiera w szczególności:*

- 1) cel główny i cele szczegółowe programu;
- 2) zasady współpracy;
- 3) zakres przedmiotowy;
- 4) formy współpracy, o których mowa w art. 5 ust. 2;
- 5) priorytetowe zadania publiczne;
- 6) okres realizacji programu;
- 7) sposób realizacji programu;
- 8) wysokość środków planowanych na realizację programu;

9) sposób oceny realizacji programu;

10) informację o sposobie tworzenia programu oraz o przebiegu konsultacji;

11) tryb powoływania i zasady działania komisji konkursowych do opiniowania ofert w otwartych konkursach ofert.

Analiza treści art. 5a ust. 4 pkt 1 – pkt 11 ustawy prowadzi do wniosku, iż zawiera on szczegółowe upoważnienie ustawowe, określające materię, jaką pozostawiono uregulowaniu w drodze uchwały. Posłużenie się przez ustawodawcę zwrotem „w szczególności” wskazuje, iż omawiana delegacja ustawowa ma charakter otwarty – w uchwalanym przez radę gminy programie muszą zostać zamieszczone postanowienia odnoszące się co najmniej do wszystkich kwestii wymienionych w tym przepisie. Uchybienie polegające na przyjęciu „niewyczerpującego” – w świetle wzorca określonego w art. 5a ust. 4 ustawy – Programu współpracy, nie może być uznane za nieistotne tylko naruszenie prawa (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 8 maja 2013 r., sygn. akt III SA/Wr 110/13, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Przechodząc do oceny legalności przedmiotowej uchwały, należy wskazać, że narusza ona w sposób istotny art. 5a ust. 1, ust. 3 i ust. 4 pkt 7 i pkt 11, art. 15 ust. 2d ustawy.

W pierwszej kolejności organ nadzoru wskazuje, że § 6 ust. 1 – ust. 5 załącznika do uchwały nie wypełnia prawidłowo delegacji ustawowej w zakresie określenia sposobu realizacji przedmiotowego Programu. W wyżej powołanych regulacjach Programu wskazano, co następuje:

§ 6. 1. Program będzie realizowany przez Gminę we współpracy z organizacjami pozarządowymi, poprzez:

1) powierzanie wykonania zadania publicznego wraz z udzieleniem dotacji na sfinansowanie jego realizacji,

2) wspieranie zadania wraz z udzieleniem dotacji na dofinansowanie jego realizacji w drodze umowy zlecenia,

3) wspólny udział w wykonywaniu zadań o charakterze pozafinansowym,

4) realizację inicjatyw lokalnych,

5) udzielanie pożyczek, gwarancji, poręczeń organizacjom pozarządowym oraz innym podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego według obowiązujących przepisów prawa.

2. Zlecanie realizacji zadań publicznych następuje w trybie otwartego konkursu ofert.

3. Szczegóły dotyczące przedmiotu ofert konkursowych, wielkość przewidzianych środków finansowych na ich realizację będą każdorazowo określone w ogłoszeniu o otwartym konkursie ofert. Konkursy ogłasza się poprzez wywieszenie informacji na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Jasienica, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Gminy. Szczegółowe warunki zlecenia i realizacji zadania publicznego będą każdorazowo określone w umowie.

4. Zlecanie realizacji zadań publicznych może nastąpić również na podstawie odrębnych przepisów przewidujących inny tryb zlecenia niż otwarty konkurs ofert.

5. Na wniosek organizacji pozarządowej lub podmiotu wymienionego w art. 3 ust. 3 ustawy, Wójt Gminy Jasienica może zlecić realizację zadania publicznego o charakterze lokalnym lub regionalnym z pominięciem otwartego konkursu ofert na zasadach i w trybie określonym w art. 19a ustawy.

Z treści § 6 ust. 1 załącznika do uchwały wynika, że określono wyłącznie sposób realizacji Programu Gminy we współpracy z organizacjami pozarządowymi, jednocześnie pomijając wskazanie sposobu jego realizacji z podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy. Należy jedynie zaznaczyć, że organ stanowiący gminy w celu prawidłowej realizacji delegacji ustawowej wynikającej z art. 5a ust. 1 w zw. z ust. 4 pkt 1 – pkt 11 ustawy jest obowiązany podjąć roczny program współpracy nie tylko z organizacjami pozarządowymi lecz również z podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy. Zatem pominięcie w sposobie realizacji Programu podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3 ustawy skutkuje niewypełnieniem upoważnienia ustawowego. Przedmiotowe naruszenie należy zakwalifikować jako istotne naruszenie prawa, które stanowi podstawę do wyeliminowania z obrotu prawnego uchwały w całości.

W ocenie organu nadzoru, przedmiotowa uchwała zawiera również inne nieprawidłowości.

Regulacja § 10 ust. 2 załącznika do uchwały wskazująca, że *W skład komisji konkursowej wchodzi przedstawiciele Urzędu Gminy oraz osoby reprezentujące organizacje pozarządowe niebiorące udziału w otwartym konkursie ofert* - stanowi niedozwoloną modyfikację art. 15 ust. 2d ustawy. Należy wyjaśnić, że modyfikacja bądź uzupełnienie przepisami stanowiącymi przez organy jednostek samorządu terytorialnego (w tym powtórzenia) jest niezgodne z zasadami legislacji i stanowi wykroczenie poza zakres ustawowego upoważnienia. Modyfikacja przepisów ustawy może wypaczyć ich sens. Trzeba bowiem liczyć się z tym, że zmodyfikowany (uzupełniony, powtórzony) przepis będzie interpretowany w kontekście uchwały, co może spowodować całkowitą lub częściową zmianę intencji prawodawcy (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego Ośrodek Zamiejscowy w Lublinie z dnia 28 lutego 2003 r., sygn. akt I SA/Lu 882/02; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 30 września 2009 r., sygn. akt II OSK 1077/09 oraz z dnia 7 kwietnia 2010 r., sygn. akt II OSK 170/10; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 15 stycznia 2013 r., sygn. akt IV SA/Gl 391/12; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 8 lutego 2017 r., sygn. akt III SA/Łd 35/17; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 12 lutego 2020 r., sygn. akt III SA/Wr 555/19, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Powyższe uwagi dotyczące niedozwolonej modyfikacji przepisów ustawy należy analogicznie odnieść do § 8 ust. 2 załącznika do uchwały, tj. *Sprawozdanie z realizacji Programu za 2024 rok Wójt Gminy przedłoży Radzie Gminy do dnia 31 maja 2025 roku*, stanowi modyfikację art. 5a ust. 3 ustawy. Przedmiotowa regulacja załącznika do uchwały istotnie narusza prawo, co stanowi podstawę do wyeliminowania jej z obrotu prawnego.

Ponadto Rada w § 10 ust. 9 załącznika do uchwały przyjęła, że *Komisja obraduje na posiedzeniach zamkniętych, bez udziału oferentów*. W ocenie organu nadzoru, powyższa regulacja narusza w sposób istotny zasadę jawności współpracy organów władzy publicznej i podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego, wyrażoną w art. 5 ust. 3 ustawy. Zasada jawności ma zastosowanie do wszelkich kwestii, które są związane z relacjami między organami administracji a podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, a więc również do funkcjonowania komisji konkursowych. Niniejsze stanowisko znajduje potwierdzenie w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 25 czerwca 2014 r., sygn. akt III SA/Wr 180/14 (publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Dodatkowo należy wskazać, że § 10 ust. 14 załącznika do uchwały w zakresie sformułowania: „wskazanie ofert odrzuconych wraz z uzasadnieniem” wraz z poprzedzającym go przecinkiem - istotnie narusza prawo. Rada w ww. regulacji załącznika do uchwały wskazała elementy protokołu z posiedzenia komisji konkursowej, tj. *Protokół zawiera w szczególności wskazanie konkursu, którego protokół dotyczy, skład komisji, liczbę złożonych ofert, wskazanie ofert, które zostały zaopiniowane pozytywnie wraz z propozycją przyznania dotacji, wskazanie ofert odrzuconych wraz z uzasadnieniem*.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że organ administracji publicznej zamierzający zlecić realizację zadania publicznego organizacjom pozarządowym lub podmiotom wymienionym w art. 3 ust. 3, ogłasza otwarty konkurs ofert (art. 13 ust. 1 ustawy). Zgodnie z treścią przepisu art. 15 ust. 1 ustawy organ administracji publicznej przy rozpatrywaniu ofert:

- 1) ocenia możliwość realizacji zadania publicznego przez organizację pozarządową lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3;
- 2) ocenia przedstawioną kalkulację kosztów realizacji zadania publicznego, w tym w odniesieniu do zakresu rzeczowego zadania;
- 3) ocenia proponowaną jakość wykonania zadania i kwalifikacje osób, przy udziale których organizacja pozarządowa lub podmioty określone w art. 3 ust. 3 będą realizować zadanie publiczne;
- 4) w przypadku, o którym mowa w art. 5 ust. 4 pkt 2, uwzględnia planowany przez organizację pozarządową lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3 udział środków finansowych własnych lub środków pochodzących z innych źródeł na realizację zadania publicznego;
- 5) uwzględnia planowany przez organizację pozarządową lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3, wkład rzeczowy, osobowy, w tym świadczenia wolontariuszy i pracę społeczną członków;

6) uwzględnia analizę i ocenę realizacji zleconych zadań publicznych w przypadku organizacji pozarządowej lub podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3, które w latach poprzednich realizowały zlecone zadania publiczne, biorąc pod uwagę rzetelność i terminowość oraz sposób rozliczenia otrzymanych na ten cel środków.

Stosownie natomiast do treści art. 15 ust. 2a ustawy organ administracji ogłaszający otwarty konkurs ofert powołuje komisję konkursową w celu opiniowania złożonych ofert. Z przepisu tego wynika jednoznacznie, iż uprawnienie komisji konkursowej dotyczy tylko i wyłącznie opiniowania złożonych ofert i żadne inne uprawnienie nie może zostać nadane takiej komisji konkursowej. Z kolei zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy rozpatrywanie ofert należy do kompetencji organu administracji publicznej, w tym przypadku do Wójta Gminy. Zadaniem komisji jest zatem opiniowanie ofert w otwartych konkursach ofert, nie zaś decydowanie o wyborze ofert spełniających lub niespełniających warunków formalnych, w tym decydowanie o odrzuceniu ofert (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 25 czerwca 2014 r., sygn. akt III SA/Wr 180/14, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 lipca 2023 r., sygn. akt III OSK 1795/22, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Omawiane uchybienia w przedmiotowej uchwale należy zaliczyć do kategorii istotnych naruszeń prawa. Za istotne naruszenie prawa uznaje się uchybienie, prowadzące do skutków, które nie mogą być tolerowane w demokratycznym państwie prawnym. Istotne naruszenie prawa w uchwale to takie naruszenie, które powoduje, że akt pozostaje w wyraźnej sprzeczności z określonym przepisem prawnym, sprzeczność ta jest oczywista i bezpośrednia, i wynika wprost z porównania treści przepisu z ocenianą regulacją. Chodzi tu o wady kwalifikowane, z powodu których cały akt lub jego część nie powinien wejść w ogóle do obrotu prawnego. W takiej sytuacji konieczne jest stwierdzenie nieważności aktu, czyli jego wyeliminowanie z obrotu prawnego z mocą *ex tunc*, co powoduje, że dany akt, czy jego część nie wywołuje skutków prawnych od samego początku (zob. wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia: 15 czerwca 2021 r., sygn. akt III OSK 3457/21, 29 września 2021 r. sygn. akt I OSK 4382/18, 13 stycznia 2022 r., sygn. akt III OSK 542/21, 23 lutego 2022 r., sygn. akt III OSK 2954/21, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych).

Mając powyższe na uwadze, wszczęcie postępowania w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały Nr LXII/764/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 października 2023 r. w sprawie *Programu współpracy Gminy Jasienica z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie na rok 2024* - w całości, należy uznać za uzasadnione i konieczne.

Pouczenie:

Stronie przysługuje prawo złożenia wyjaśnień w sprawie.

Termin na wydanie rozstrzygnięcia nadzorczego upływa z dniem **26 listopada 2023 r.**

Z upoważnienia Wojewody Śląskiego

Iwona Andruszkiewicz

Wydział Nadzoru Prawnego - Zastępca Dyrektora

Wydziału Nadzoru Prawnego

**URZĄD GMINY
W JASIEŃCICY**

Katowice, 2023-11-20

Śląski Urząd Wojewódzki
40-032 Katowice
ul. Jagiellońska 25
NPII.4131.2.50.2023

Rada Gminy w Jasienicy

płynęło dnia 22.11.2023

w sprawie: [illegible]

[illegible]

Wpł.
dnia:

2023 -11- 20

1. dz 26418 zał 4

Podpis [illegible]

Rada Gminy Jasienica

INFORMACJA

W załączeniu przesyłam skargę organu nadzoru na uchwałę Nr LIV/704/2023 Rady Gminy Jasienica z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków, form i trybu przyznawania nagród Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce, osiągnięcia edukacyjne, sportowe i artystyczne dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica.

Załączniki:

1. Skarga do WSA - regulamin przyznawania nagród na podstawie art. 90t ust. 4 ustawy o systemie oświaty.pdf ✓
2. Uchwała 20230525_LIV.704.23.pdf ✓
3. Uwierzytelniony Skan Pełnomocnictwa Leszek Kosicki - Radca Prawny 6.11.pdf ✓
4. Uwierzytelniony Skan Upoważnienia dla Iwony Andruszkiewicz WSA.pdf ✓

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć
oprogramowania do weryfikacji podpisu

Data złożenia podpisu: 2023-11-20T06:58:43.404Z

Podpis elektroniczny

PODPIS ELEKTRONICZNY	
Dnia	20.11.2023
Pan/Pani	A. Marsowia
dokonał(ła) weryfikacji podpisu kwalifikowanego	
weryfikacja: pozytywna / negatywna	
[illegible signature]	
Podpis	

Katowice, 17-11-2023

WOJEWODA ŚLĄSKI

NPIL.4131.2.50.2023

**Wojewódzki Sąd Administracyjny
w Gliwicach
ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 2
44-100 Gliwice
za pośrednictwem
Rady Gminy Jasienica**

Skarżący:

Wojewoda Śląski
adres do doręczeń:
adres skrytki ePUAP: /SUW2/SkrytkaESP
lub: Śląski Urząd Wojewódzki
ul. Jagiellońska 25, 40-032 Katowice
REGON: 000514259

Jednostka samorządu:

Gmina Jasienica
Jasienica 159, 43-385 Jasienica

SKARGA

Działając na podstawie art. 93 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 40) oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 roku Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1643 ze zm.), dalej jako: „p.p.s.a.”

wnoszę o

- I. stwierdzenie nieważności uchwały Nr LIV/704/2023 Rady Gminy Jasienica z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków, form i trybu przyznawania nagród Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce, osiągnięcia edukacyjne, sportowe i artystyczne dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2023 r. poz. 4562) – w całości, jako sprzecznej z art. 90t ust. 1 pkt 2 i ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 2230 ze zm.), dalej jako: „ustawa” w związku z art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483 ze zm.), dalej jako „Konstytucja RP”.
- II. rozpoznanie sprawy w trybie uproszczonym w oparciu o art. 119 pkt 2 p.p.s.a.;

- III. w przypadku braku uwzględnienia wniosku zawartego w pkt II oraz skierowanie sprawy na rozprawę, wnoszę o umożliwienie uczestnictwa w rozprawie zdalnej poza budynkiem Sądu. Jednocześnie oświadczam, że posiadam urządzenie techniczne umożliwiające transmisję obrazu i dźwięku.

Uzasadnienie

Na sesji w dniu 25 maja 2023 r. Rada Gminy Jasienica podjęła uchwałę Nr LIV/704/2023 w sprawie określenia szczegółowych warunków, form i trybu przyznawania nagród Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce, osiągnięcia edukacyjne, sportowe i artystyczne dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2023 r. poz. 4562), dalej jako: „uchwała”.

Załącznik Nr 1 do uchwały stanowi formularz zatytułowany *Wniosek o przyznanie nagrody za wyniki w nauce /osiągnięcia edukacyjne/sportowe/artystyczne*.

Załącznik Nr 2 do uchwały stanowi formularz zatytułowany *OPINIA KOMISJI d/s nagród dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica*.

Załącznik Nr 3 do uchwały stanowi formularz zatytułowany *Przyznanie nagrody Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce/osiągnięcia edukacyjne/sportowe/artystyczne*.

Załącznik Nr 4 do uchwały stanowi *Regulamin szczegółowych warunków, form i trybu przyznawania nagród Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce, osiągnięcia edukacyjne, sportowe i artystyczne dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica*, dalej jako: „Regulamin”.

W podstawie prawnej uchwały wskazano art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy o samorządzie gminnym oraz art. 90t ust. 1 pkt 2 oraz ust. 4 ustawy.

Zdaniem skarżącego przedmiotowa uchwała jest niezgodna z prawem.

Zgodnie z art. 90t ust. 1 pkt 2 ustawy *Jednostki samorządu terytorialnego mogą tworzyć regionalne lub lokalne programy wspierania edukacji uzdolnionych dzieci i młodzieży*. Ponadto art. 90t ust. 4 ustawy stanowi, że *W przypadku przyjęcia programów, o których mowa w ust. 1, organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego określa szczegółowe warunki udzielania pomocy dzieciom i młodzieży pobierającej naukę na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego bez względu na miejsce zamieszkania, formy i zakres tej pomocy, w tym stypendia dla uzdolnionych uczniów oraz tryb postępowania w tych sprawach, uwzględniając w szczególności przedsięwzięcia sprzyjające eliminowaniu barier edukacyjnych, a także osoby lub grupy osób uprawnione do pomocy oraz potrzeby edukacyjne na danym obszarze*. W tym miejscu należy wskazać, że Rada Gminy Jasienica przyjęła program, o którym mowa w art. 90t ust. 1 pkt 2 ustawy podejmując uchwałę Nr LII/690/23 z dnia 30 marca 2023 r. w sprawie przyjęcia Lokalnego Programu Wspierania Edukacji Uzdolnionych Uczniów.

Wskazany wyżej przepis art. 90t ust. 4 ustawy jest normą o charakterze *iuris cogentis* i zawiera jednocześnie upoważnienie do wydania aktu prawa miejscowego w rozumieniu art. 40 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym. Wobec powyższego, organ wykonujący kompetencję prawodawcy zawartą w upoważnieniu ustawowym, jest obowiązany działać ściśle w granicach tego upoważnienia. W państwie prawa organy władzy publicznej działają w granicach i na podstawie prawa. Z konstytucyjnej zasady praworządności (art. 7 Konstytucji RP) wynika, że zadania i kompetencje, sposób ich wykonania oraz więzi między podmiotami administracji publicznej są uregulowane prawnie. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, realizując przysługujące mu kompetencje powinien ściśle uwzględniać wytyczne zawarte w upoważnieniu

kompetencyjnym. Przekroczenie kompetencji lub jej niewypełnienie przez Radę przy podejmowaniu ww. uchwały powinno być traktowane jako istotne naruszenie prawa, skutkujące nieważnością uchwały odpowiednio: w zakresie, w którym przekroczone przyznane kompetencje albo w całości. Powyższe stanowisko organu nadzoru, potwierdza uzasadnienie wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego oz. we Wrocławiu z dnia 14 kwietnia 2000 r. (sygn. akt I SA/Wr 1798/99, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych), w którym stwierdzono, iż *opierając się na konstrukcji wad powodujących nieważność można wskazać rodzaje naruszeń przepisów, które trzeba zaliczyć do istotnych, skutkujących nieważnością uchwały organu gminy. Do nich należy naruszenie przepisów wyznaczających kompetencję do podejmowania uchwał, podstawy prawnej podejmowania uchwał, przepisów prawa ustrojowego, przepisów prawa materialnego - przez wadliwą ich wykładnię - oraz przepisów regulujących procedurę podejmowania uchwał.*

W ocenie skarżącego, uchwała nie wypełnia delegacji ustawowej z przepisu art. 90t ust. 4 ustawy. Rada Gminy stanowiąc treść Regulaminu nie określiła bowiem zakresu (granic) pomocy czyli jej wysokości. Jak podkreśla się w orzecznictwie, „*brzmienie art. 90t ust. 4 u.s.o. wskazuje, że to organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego określa szczegółowe warunki, formy i zakres pomocy oraz tryb postępowania w tych sprawach. Zatem to do wyłącznej kompetencji rady gminy należy określenie wszelkich warunków, od spełnienia których zależeć będzie skuteczne przyznanie stypendium dla zdolnego ucznia oraz ustalenie porządku jego przyznawania, rozumianego jako system działań, uwzględniający określoną kolejność i hierarchię uzależnionych wzajemnie zdarzeń. Ponadto, art. 90t ust. 4 u.s.o. wskazuje, że to rada ustala, czy będzie to pomoc pieniężna, czy rzeczowa oraz jej zakres, pod pojęciem którego mieści się także wysokość pomocy pieniężnej*” (por. wyrok WSA w Olsztynie z dnia 6 lipca 2021 r., sygn. akt II SA/OI 248/21, wyrok WSA w Olsztynie z dnia 15 czerwca 2021 r., sygn. akt II SA/OI 273/21, wyrok WSA w Poznaniu z dnia 6 lutego 2019 r., sygn. akt IV SA/Po 1061/18).

Tymczasem Rada Gminy Jasienica w ust. 1-4 Rozdziału 2 Regulaminu postanowiła, że:

1. Nagroda może być przyznawana w następującej formie: statuetki, dyplomu, medalu, pomocy dydaktycznej.

2. Wysokość przyznawanych nagród uzależniona jest od wysokości środków przeznaczonych na ten cel w budżecie Gminy Jasienica oraz od ilości uczniów kwalifikujących się do ich przyznania.

3. Nagroda przyznawana jest do wartości 200 zł na jednego ucznia.

4. Formy nagród w danym roku szkolnym, ustalane są przez Wójta Gminy Jasienica.

Dodatkowo z Załącznika Nr 2 do uchwały wynika, że komisja do spraw nagród dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica w swojej opinii proponuje formę oraz wartość nagrody dla każdego ucznia. Dodatkowo w ust. 3 Rozdziału 5 Regulaminu wskazano, że *Decyzję w sprawie przyznania nagrody, jej wysokości i rodzaju podejmuje Wójt Gminy Jasienica (zał. nr 3).*

Z brzmienia przytoczonych wyżej przepisów Regulaminu wynika, że nagrody przyznawane na podstawie kwestionowanej uchwały mają wyłącznie formę nagrody rzeczowej. Jednocześnie jednak Rada nie określiła konkretnej wartości nagrody rzeczowej wskazując jedynie jej maksymalną wysokość (do 200 zł), przy czym czynnikiem determinującym wysokość nagród jest ponadto wysokość środków przeznaczonych na ten cel w budżecie Gminy oraz liczba uczniów kwalifikujących się do ich przyznania. Kwestionowana uchwała nie powiązuje również konkretnej formy nagrody i jej wartości z poszczególnym rodzajem osiągnięć ujętych w treści uchwały. W konsekwencji Rada scedowała na organ wykonawczy ustalenie zakresu udzielanej pomocy, a także swobodę w wyborze, która z form nagrody będzie przyznawana w danym roku szkolnym.

Skarżący stoi na stanowisku, że wartość nagród rzeczowych powinna zostać określona precyzyjnie w uchwale przez wskazanie kwoty, stanowiącej równowartość nagrody, jaką otrzyma osoba uprawniona za swoje osiągnięcia, bądź przez określenie sposobu jej wyliczenia. Jednakże wartości, które posłużą temu wyliczeniu muszą być możliwe do ustalenia przez adresata tej uchwały na każdym etapie jej obowiązywania i stosowania. Tymczasem Rada wprowadziła w tym przedmiocie czynniki o charakterze zmiennym, takie jak wysokość środków w budżecie czy liczba uczniów kwalifikujących się do przyznania nagrody w danym roku szkolnym. Nieprawidłowe unormowanie w powyższym zakresie, subdelegujące w istocie kompetencję rady na organ wykonawczy gminy, pozbawia uchwałę jej elementów obligatoryjnych, co powoduje konieczność stwierdzenia jej nieważności w całości. Z powyższych względów należy uznać, że zaskarżona uchwała narusza w sposób istotny art. 90t ust. 1 pkt 2 i ust. 4 ustawy w związku z art. 7 Konstytucji RP.

Ponadto w ocenie skarżącego Rada Gminy Jasienica przekroczyła granice upoważnienia ustawowego zawartego w art. 90t ust. 4 ustawy wprowadzając dodatkowe kryterium przyznania nagrody w postaci oceny z zachowania. W świetle uregulowań art. 90t ust. 1 pkt 2 w zw. z ust. 4 ustawy, jedynym dopuszczalnym kryterium przyznania pomocy na wspieranie edukacji uzdolnionych dzieci i młodzieży są uzdolnienia dzieci i młodzieży. Takim kryterium może być średnia uzyskanych ocen, tytuł laureata albo finalisty konkursu czy też osiągnięcia artystyczne czy sportowe. Rada nie może natomiast wprowadzać żadnych dodatkowych kryteriów m.in. związanych z oceną z zachowania. Tożsame stanowisko zajął Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu w wyroku z dnia 5 maja 2016 r., sygn. akt IV SA/Po 207/16 stwierdzając, iż *nie można uzależniać przyznania pomocy od oceny zachowania. Regulamin, o którym mowa w art. 90t ust. 1 ustawy o systemie oświaty jest źródłem prawa powszechnie obowiązującego na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego. Przepis art. 90t ust. 1 ww. ustawy nie wskazuje na inne kryteria, czy też cechy które pozwalałyby na rozróżnienie uczniów. Jedynie kategoria bycia uczniem uzdolnionym posiadającym konkretne osiągnięcia i wyniki w nauce powinna stanowić podstawę do wsparcia jego edukacji.* Tymczasem w ust. 2 lit. b, ust. 4 lit. b, ust. 5 lit. b, ust. 6 lit. b Rozdziału 3 Regulaminu Rada uzależniła otrzymanie nagrody w oparciu o kwestionowaną uchwałę od otrzymania określonej oceny z zachowania (bardzo dobrej lub dobrej). Obowiązek wskazania otrzymanej oceny z zachowania wynika również z treści Załącznika Nr 1 do uchwały, regulującego treść formularza wniosku o przyznanie nagrody. W ocenie skarżącego powyższe regulacje należy uznać za naruszające w sposób istotny art. 90t ust. 1 pkt 2 i ust. 4 ustawy w związku z art. 7 Konstytucji RP.

W ocenie skarżącego Rada Gminy Jasienica w sposób sprzeczny z prawem określiła podmioty uprawnione do wystąpienia z wnioskiem o przyznanie nagrody na podstawie kwestionowanej uchwały. W treści ust. 1 i 2 Rozdziału 4 Regulaminu Rada postanowiła, że:

1. *Uczniów do „nagrody Wójta Gminy Jasienica” mogą zgłaszać do wójta dyrektorzy szkół po uprzednim uzgodnieniu z Radą Pedagogiczną.*
2. *Wójt może przyznać nagrodę z własnej inicjatywy.*

Skarżący podkreśla, że nagrody objęte regulacją przedmiotowej uchwały, przyznawane są w formie decyzji administracyjnej, a zatem w oparciu o regulacje ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), dalej jako: „k.p.a.”. Przedmiotem postępowania jest bowiem konkretna sprawa, w której organ administracji jest władny, a jednocześnie zobowiązany rozstrzygnąć na podstawie przepisów prawa materialnego o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu. Zgodnie zaś z art. 104 § 1 k.p.a.

organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Decyzje rozstrzygają sprawę co do jej istoty w całości lub w części albo w inny sposób kończą sprawę w danej instancji. Z powyższego wynika, iż właściwą formą zakończenia postępowania administracyjnego jest wydanie decyzji administracyjnej. W orzecznictwie przyjmuje się domniemanie załatwienia sprawy w drodze decyzji administracyjnej. Jak bowiem podniósł Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 31 sierpnia 1984 r. w wypadku gdy uprawnienie strony nie powstaje bezpośrednio z mocy prawa, lecz w wyniku konkretyzacji normy prawnej, organ administracji państwowej - jeżeli nie jest przewidziana inna forma jego działań - obowiązany jest dokonać tej konkretyzacji w drodze decyzji administracyjnej (por. wyrok NSA z 31 sierpnia 1984 r. sygn. akt SA/WR 430/84, OSPiKA 1986, Nr 9, poz. 176). Z kolei w postanowieniu NSA z dnia 23 stycznia 1998 r., sygn. akt II SA 1329/97, ONSA 1998, Nr 4, poz. 137), stwierdzono wyraźnie, iż ze względu na zawartą w art. 104 k.p.a. zasadę załatwiania indywidualnych spraw administracyjnych przez wydanie decyzji, wyłączenie decyzyjnej formy załatwiania takich spraw musi być wyraźne; nie można go domniemywać.

Zgodnie z art. 61 § 1 i § 2 k.p.a. postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu. Organ administracji publicznej może ze względu na szczególnie ważny interes strony wszcząć z urzędu postępowanie także w sprawie, w której przepis prawa wymaga wniosku strony. Organ obowiązany jest uzyskać na to zgodę strony w toku postępowania, a w razie nieuzyskania zgody - postępowanie umorzyć. Stroną postępowania administracyjnego jest, zgodnie z treścią art. 28 k.p.a., każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Zatem stroną postępowania o przyznanie nagrody w oparciu o art. 90t ust. 4 ustawy, a w konsekwencji jedynym podmiotem uprawnionym do wystąpienia z wnioskiem o jej przyznanie jest uczeń, działający osobiście lub poprzez przedstawiciela ustawowego. W świetle powyższego należy podkreślić, że dyrektorzy szkół nie posiadają przymiotu strony w omawianym postępowaniu. Dodatkowo należy wskazać, że organ stanowiący gminy nie posiada kompetencji do nakładania dodatkowego zadania na organ jakim jest rada pedagogiczna, bowiem materia ta została uregulowana w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 900 ze zm.). Przepisy przywołanej ustawy nie przewidują kompetencji rady pedagogicznej w postaci uzgadniania wniosków dyrektora o przyznanie nagrody dla ucznia za osiągnięcia naukowe, sportowe lub artystyczne.

W nawiązaniu do powyższego, skarżący wskazuje ponadto, że Rada w sposób sprzeczny z prawem postanowiła w ust. 4 Rozdziału 5 Regulaminu, że od decyzji Wójta w sprawie przyznania nagrody nie przysługuje odwołanie. Należy wskazać, że zgodnie z art. 15 k.p.a. określenie danego postępowania administracyjnego jako jednoinstancyjnego jest możliwe jedynie na podstawie przepisów rangi ustawowej, nie zaś aktem prawa miejscowego. Prawo zaskarżania orzeczeń i decyzji wydanych w I instancji stanowi element urzeczywistniania tzw. sprawiedliwości proceduralnej i jest jedną z podstawowych zasad procedury administracyjnej, wobec czego Rada dokonała niedopuszczalnej modyfikacji przepisów o dwuinstancyjności postępowania. Naruszenie zasady dwuinstancyjności postępowania administracyjnego godzi w podstawowe prawa i gwarancje procesowe obywatela i musi być oceniane jako rażące naruszenie prawa (zob. wyrok NSA z 10 kwietnia 1989 r., II SA 1198/88).

Jako sprzeczne z prawem należy również uznać regulację zawartą w ust. 6 Rozdziału 5. Regulaminu, zgodnie z którą:

6. *Wniosek o przyznanie nagrody pozostawia się bez rozpatrzenia jeżeli:*

- a) został złożony po terminie,*
- b) jest niekompletny,*
- c) nie spełnia kryteriów określonych w niniejszym Regulaminie.*

Należy wskazać, że kwestię pozostawienia wniosku (podania) bez rozpatrzenia z powodu braków formalnych reguluje art. 64 § 2 k.p.a. Przepis ten stanowi, że *Jeżeli podanie nie spełnia innych wymagań ustalonych w przepisach prawa, należy wezwać wnoszącego do usunięcia braków w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż siedem dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.* Tym samym Rada nie mogła postanowić, że złożenie wniosku, który jest „niekompletny” automatycznie powoduje pozostawienie go bez rozpatrzenia. W takim przypadku należy bowiem umożliwić wnioskodawcy uzupełnienie braków w odpowiednim terminie. Dopiero wówczas, gdy wnioskodawca nie zrealizuje wezwania, możliwe jest pozostawienie wniosku bez rozpatrzenia. Z kolei brak zachowania terminu do złożenia wniosku jak również brak spełnienia kryteriów określonych w Regulaminie stanowią podstawę do wydania decyzji o odmowie przyznania nagrody, kwestie te mają bowiem charakter materialnoprawnych przesłanek, które winien zbadać organ w toku postępowania administracyjnego dotyczącego nagrody przyznawanej na podstawie art. 90t ust. 4 ustawy.

W świetle powyższego należy stwierdzić, że uchwałę Nr LIV/704/2023 Rady Gminy Jasienica z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków, form i trybu przyznawania nagród Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce, osiągnięcia edukacyjne, sportowe i artystyczne dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica należy uznać w całości za sprzeczną z prawem, co czyni wniesienie niniejszej skargi w pełni uzasadnionym i koniecznym.

Z upoważnienia Wojewody Śląskiego
Zastępcą Dyrektora Wydziału
Iwona Andruszkiewicz

Załączniki:

- 1) upoważnienie;
- 2) uchwała Nr LIV/704/2023 Rady Gminy Jasienica z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków, form i trybu przyznawania nagród Wójta Gminy Jasienica za wyniki w nauce, osiągnięcia edukacyjne, sportowe i artystyczne dla uczniów szkół podstawowych w Gminie Jasienica

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY JASIEINICA**

z dnia 2023 r.

**w sprawie określenia zasad zwrotów wydatków na pomoc w formie
posiłków i pomoc rzeczową w postaci produktów żywnościowych**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023, poz. 40 ze zm.), art. 96 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (Dz. U. z 2023, poz. 901), art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 poz. 1461) w związku z uchwałą nr 149 Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 2023 r. w sprawie ustanowienia wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i domu” na lata 2024-2028

**Rada Gminy w Jasienicy
uchwala, co następuje:**

§ 1. 1. Odstępuje się od żądania zwrotu wydatków na pomoc w formie posiłku, dla osób i rodzin, jeżeli dochód osoby samotnie gospodarującej, dochód osoby w rodzinie lub dochód rodziny nie przekracza wysokości 200% kryterium dochodowego, określonego w art. 8 ust. 1 ustawy o pomocy społecznej

2. Odstępuje się od żądania zwrotu wydatków na pomoc rzeczową w postaci produktów żywnościowych, dla osób i rodzin, jeżeli dochód osoby samotnie gospodarującej, dochód osoby w rodzinie lub dochód rodziny nie przekracza wysokości 200% kryterium dochodowego, określonego w art. 8 ust. 1 ustawy o pomocy społecznej.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Jasienica.

§ 3. 1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

2. Uchwała wchodzi w życie od dnia 1 stycznia 2024 roku.

Uzasadnienie do podjęcia uchwały w sprawie określenia zasad zwrotów wydatków na pomoc w formie posiłków i pomoc rzeczową w postaci produktów żywnościowych

Art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym zastrzega do wyłącznej właściwości rady gminy stanowiące w innych sprawach zastrzeżonych ustawami do kompetencji rady gminy.

Prawo do świadczeń z pomocy społecznej przysługuje osobom i rodzinom, jeżeli dochód osoby samotnie gospodarującej lub dochód na osobę w rodzinie nie przekracza kryterium dochodowego, o którym mowa odpowiednio w art. 8 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej. Kryterium to od dnia 1 stycznia 2022 r. stanowią kwoty: 776,00 zł dla osoby samotnie gospodarującej oraz 600,00 zł na osobę w rodzinie.

Dnia 23 sierpnia 2023 roku Rada Ministrów podjęła Uchwałę Nr 149 w sprawie ustanowienia wieloletniego rządowego programu "Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028 (Monitor Polski z 2023 poz. 881). Ustanowiony rządowy program przewiduje udzielenie wsparcia w zakresie dożywiania osobom spełniającym kryterium dochodowe w wysokości 200% kryterium, o którym mowa w art. 8 ustawy o pomocy społecznej. Zgodnie z programem „Posiłek w szkole i w domu” gmina będzie udzielać wsparcia osobom spełniającym warunki uzyskania pomocy wskazane w ustawie z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej w formie posiłku, świadczenia pieniężnego na zakup posiłku lub żywności albo świadczenia rzeczowego w postaci produktów żywnościowych spełniającym jednocześnie kryterium dochodowe w wysokości do 200 % kryterium, o którym mowa w art. 8 w/w ustawy.

Adresatami programu są m.in.

- 1) dzieci do czasu podjęcia nauki w szkole podstawowej,
- 2) uczniowie do czasu ukończenia szkoły ponadgimnazjalnej,
- 3) osoby i rodziny znajdującym się w sytuacjach określonych w art. 7 ustawy z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej, w szczególności osobom starszym, chorym, niepełnosprawnym objętych wieloletnim programem rządowym „Posiłek w szkole i w domu” na lata 2024-2028.

Zgodnie z art. 96 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej wydatki na usługi, pomoc rzeczową, posiłki, zasiłki na ekonomiczne usamodzielnienie, zasiłki okresowe i zasiłki celowe przyznane pod warunkiem zwrotu podlegają zwrotowi w części lub całości, jeżeli dochód na osobę w rodzinie osoby zobowiązanej do zwrotu wydatków przekracza kwotę kryterium dochodowego. Rada gminy określa, w drodze uchwały, zasady zwrotu wydatków za świadczenia z pomocy społecznej, o których mowa w ust. 2, będących w zakresie zadań własnych”.

Wskazana uchwała przewiduje odstąpienie od żądania zwrotu wydatków od w/w osób i rodzin, których dochód nie przekracza wysokości 200% kryterium dochodowego objętych wsparciem w ramach rządowego programu „Posiłek w szkole i w domu”. Wobec powyższego podjęcie niniejszej uchwały jest uzasadnione.

KIEROWNIK
Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej
w Jasienicy

mgr Agnieszka Bednarz

Projekt**UCHWAŁA NR
RADY GMINY JASIEINICA**

z dnia 2023 r.

**w sprawie podwyższenia kryterium dochodowego uprawniającego do
przyznania zasiłku celowego na pokrycie kosztów zakupu posiłku lub
żywności**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023, poz. 40 ze zm.), art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (Dz. U. z 2023, poz. 901 ze zm.), art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 roku o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 poz. 1461) w związku z uchwałą nr 149 Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 2023 r. w sprawie ustanowienia wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i domu” na lata 2024-2028

**Rada Gminy w Jasienicy
uchwala, co następuje:**

§ 1. Podwyższyć do wysokości 200% kryterium dochodowe, o którym mowa odpowiednio w przepisie art. 8 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy o pomocy społecznej uprawniające do przyznania zasiłku celowego na pokrycie kosztów zakupu posiłku lub żywności.

§ 2. 1. Traci moc Uchwała Nr L/662/23 Rady Gminy w Jasienicy z dnia 23 lutego 2023 r. w sprawie podwyższenia kryterium dochodowego uprawniającego do przyznania zasiłku celowego na pokrycie kosztów zakupu posiłku lub żywności

2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Jasienica.

§ 3. 1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

2. Uchwała wchodzi w życie od dnia 1 stycznia 2024 roku.

Uzasadnienie do podjęcia uchwały w sprawie podwyższenia kryterium dochodowego uprawniającego do przyznania zasiłku celowego na pokrycie kosztów zakupu posiłku lub żywności

Prawo do świadczeń z pomocy społecznej przysługuje osobom i rodzinom, jeżeli dochód osoby samotnie gospodarującej lub dochód na osobę w rodzinie nie przekracza kryterium dochodowego, o którym mowa odpowiednio w art. 8 ust. 1 pkt 1 i 2 w/w ustawy. Kryterium to od dnia 1 stycznia 2022r. stanowi kwoty: 776,00 zł dla osoby samotnie gospodarującej oraz 600,00 zł na osobę w rodzinie.

Dnia 23 sierpnia 2023 roku Rada Ministrów podjęła Uchwałę Nr 149 w sprawie ustanowienia wieloletniego rządowego programu "Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028 (Monitor Polski z 2023 poz. 881). Ustanowiony rządowy program przewiduje udzielenie wsparcia w zakresie dożywiania osobom spełniającym kryterium dochodowe w wysokości 200% kryterium, o którym mowa w art. 8 ustawy o pomocy społecznej.

Zgodnie z art. 8 ust. 2 ustawy o pomocy społecznej, gmina może udzielać wsparcia w formie świadczenia pieniężnego na zakup posiłku lub żywności osobom spełniającym kryterium dochodowe w wysokości 200% kryterium tylko w przypadku uchwalenia przez gminę stosownej uchwały podwyższającej kryterium dochodowe do tego poziomu. W związku z trudną sytuacją dochodową i życiową osób i rodzin korzystających z wsparcia systemu pomocy społecznej podwyższenie do 200% kryterium dochodowego w zakresie dożywiania w formie świadczenia pieniężnego na zakup posiłku lub żywności ułatwi oraz uskuteczni działalność zapobiegającą rozszerzaniu się ubóstwa, a także umożliwi osobom i rodzinom, w szczególności rodzinom wielodzietnym i niepełnym zabezpieczenie potrzeb żywieniowych. Wobec powyższego podjęcie stosownej uchwały jest uzasadnione.

KIEROWNIK
Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej
w Jasienicy

mgr Agnieszka Bednarz

Projekt

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY JASIEINICA**

z dnia 2023 r.

**w sprawie wyrażenia zgody na zamianę
działki położonej w Roztropicach oznaczonej numerem 744/10
na działki położone w Roztropicach oznaczone numerami:
33/3, 757, 758/1 i 32/1**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40, 572, 1463 i 1688) oraz art. 13 ust. 1, art. 15 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r. poz. 344, 1113, 1463, 1506 i 1906), Rada Gminy Jasienica uchwala, co następuje:

§ 1. Wyrazić zgodę na zamianę wolnej od obciążeń nieruchomości gruntowej stanowiącej własność Gminy Jasienica, położonej w obrębie ewidencyjnym Roztropice, oznaczonej jako działka 744/10 o pow. 0,0701 ha, na wolną od obciążeń nieruchomość gruntową położoną w obrębie ewidencyjnym Roztropice, oznaczoną jako działki 33/3 o pow. 0,0396 ha, 757 o pow. 0,0710 ha, 758/1 o pow. 0,0177 ha i 32/1 o pow. 0,0066 ha, stanowiącą własność Skarbu Państwa, będącą w użytkowaniu wieczystym Instytutu Zootechniki – Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie.

§ 2. Wykonanie uchwały powierzyć Wójtowi Gminy Jasienica.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

RADA PRAWNY
mgr Aleksandra Drabek
KRS 00001739

UZASADNIENIE

Działki: 33/3, 757, 758/1 i 32/1, znajdują się w pasie urządzonej publicznej drogi gminnej Nr 490225S.

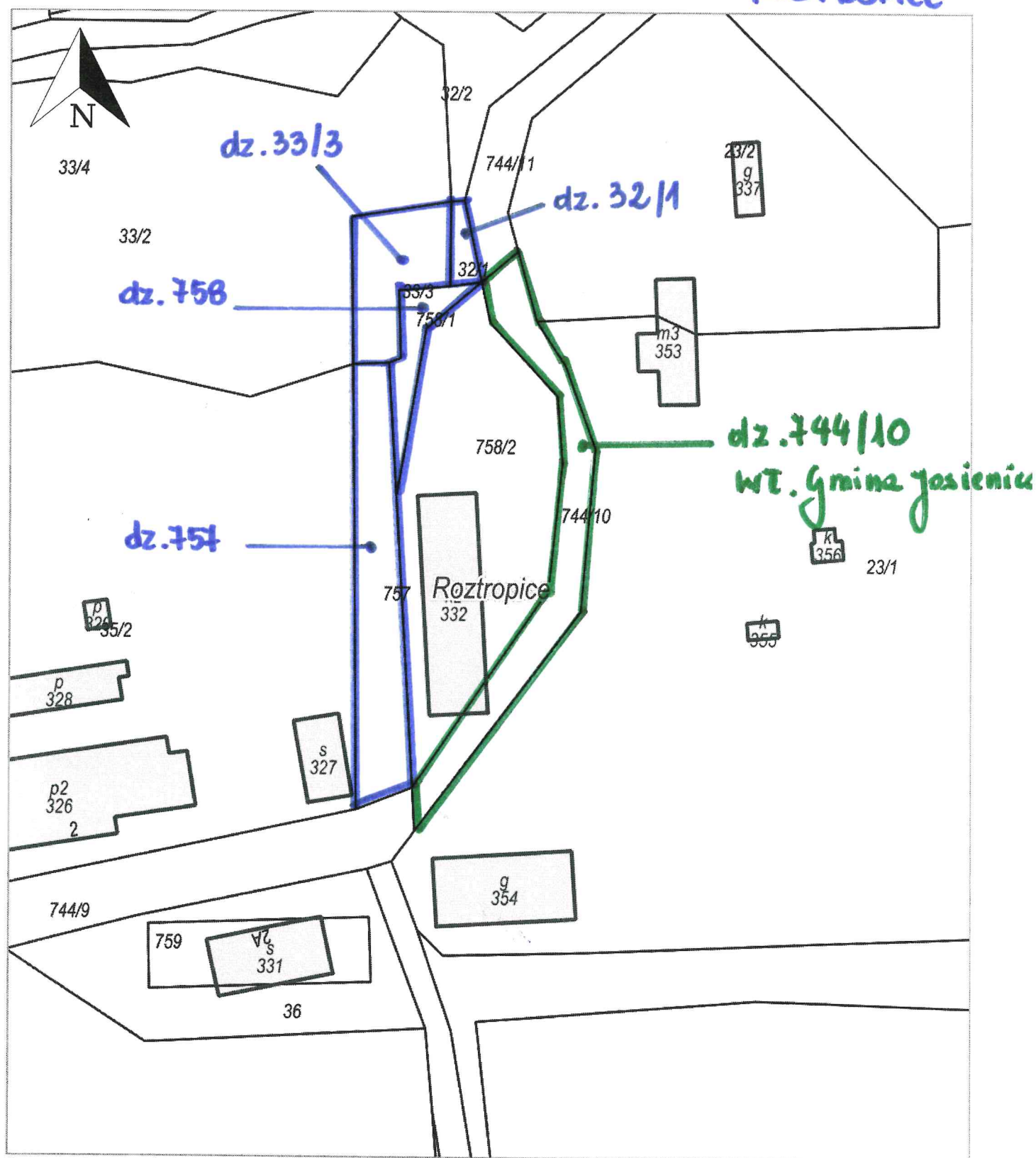
Zamiana nieruchomości następuje w celu uregulowania stanu występującego na gruncie.

KIEROWNIK
Referatu Budownictwa
i Rozwoju Gospodarczego
mgr Sławomir Fikpek

Wydruk z systemu IntraEWID

skala 1: 1 000

ROZTROPICE



Roztropice, Jasienica

Projekt

DRUK NR 938

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY JASIEENICA**

z dnia 2023 r.

**w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji
Beskidzkiej 2040+**

Na podstawie art. 10 ust. 1, art. 18 ust. 1 i 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z zm.)

**Rada Gminy Jasienica
postanawia:**

§ 1. Przyjąć Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Jasienica.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

RADCA PRAWNY

Magdalena Maria Kubica
KtB 414

Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ (dalej: Plan) jest strategią długoterminową, nastawioną na zapewnienie wygodnego, bezpiecznego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia. Plan ma służyć poprawie mobilności mieszkańców, a także będzie podstawą do ubiegania się o dofinansowanie z europejskich funduszy na lata 2021-2027 nowych inwestycji w mobilność i transport publiczny na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, w tym na terenie gminy Jasienica. Zgodnie z Umową Partnerstwa¹, a także zapisami krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych w ramach perspektywy finansowej Funduszy Europejskich 2021-2027 inwestycje w zrównoważony transport publiczny będą opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności, a przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia Planu przez podmioty reprezentujące tzw. miejskie obszary funkcjonalne².

Swoim zakresem Plan obejmuje kwestie związane z integracją i podniesieniem atrakcyjności, jakości usług związanych z transportem publicznym. Plan podejmuje także wyzwania związane z optymalnym wykorzystaniem przestrzeni i rewitalizacją, skierowane na cele mobilności. W kontekście atrakcyjności Aglomeracji Beskidzkiej Plan dotyczy również działań związanych z zarządzaniem turystyką. Plan ma przyczynić się również do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, takiego jak: zanieczyszczenie powietrza, hałas czy emisja gazów cieplarnianych. Warunkiem tych zmian jest zwiększenie roli środków transportu przyjaznych środowisku, do których należą transport publiczny nisko- i zeroemisyjny, rowery, komunikacja piesza, elektromobilność. Plan jest dokumentem, który został przygotowany z pełną diagnozą głównych problemów i wyzwań w zakresie zrównoważonej mobilności, uwzględniając powiązania funkcjonalne, współpracę jednostek samorządu terytorialnego w obszarze organizacyjnym i inwestycyjnym, ukierunkowanym na usprawniające zmiany i działania proklimatyczne. Wdrożenie Planu przełoży się ma także na większe bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg: kierowców, pasażerów, pieszych, rowerzystów czy osób z niepełnosprawnościami.

Plan został opracowany przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej, na podstawie jednogłośnej decyzji jego Członków (41 jst z obszaru powiatów: bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego oraz miasta na prawach powiatu Bielska-Białej). Powołana została struktura organizacyjna procesu opracowania i wdrożenia Planu. W procesie uczestniczą wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, będące Członkami Stowarzyszenia AGLOMERACJA BESKIDZKA. Harmonogram prac³ nad opracowaniem Planu przewiduje jego przyjęcie przez Rady Gmin i Powiatów (będących Członkami Stowarzyszenia) do końca 2023 r., natomiast jego wdrożenie przy udziale wszystkich jst Stowarzyszenia począwszy od jego przyjęcia do końca 2028 r, kiedy to zakłada się śródk okresową ewaluację (raport) i aktualizację dokumentu.

Uchwałą nr 67/X/2023 z 27 października 2023 r. Plan został zatwierdzony przez Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka i na tej podstawie poddany do procedowania wszystkim poszczególnym radom gmin i powiatów – Członków Stowarzyszenia.

KIEROWNIK
Referatu Budownictwa
i Rozwoju Gospodarczego
mgr Sławomir Filip

¹ Umowa Partnerstwa jest podstawowym dokumentem, który określa współpracę UE z Polską. To uzgodniona z Komisją Europejską strategia wykorzystania Funduszy Europejskich. Określa cele i zakres interwencji, instytucje odpowiedzialne za zarządzanie funduszami, programy oraz ich finansowanie.

² Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa „Śląskie 2030” Aglomeracja Beskidzka jako subregion południowy stanowi miejski obszar funkcjonalny Bielska-Białej.

³ Na podstawie Uchwały nr 44/IV/2022 Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej z dnia 20 kwietnia 2022 r.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

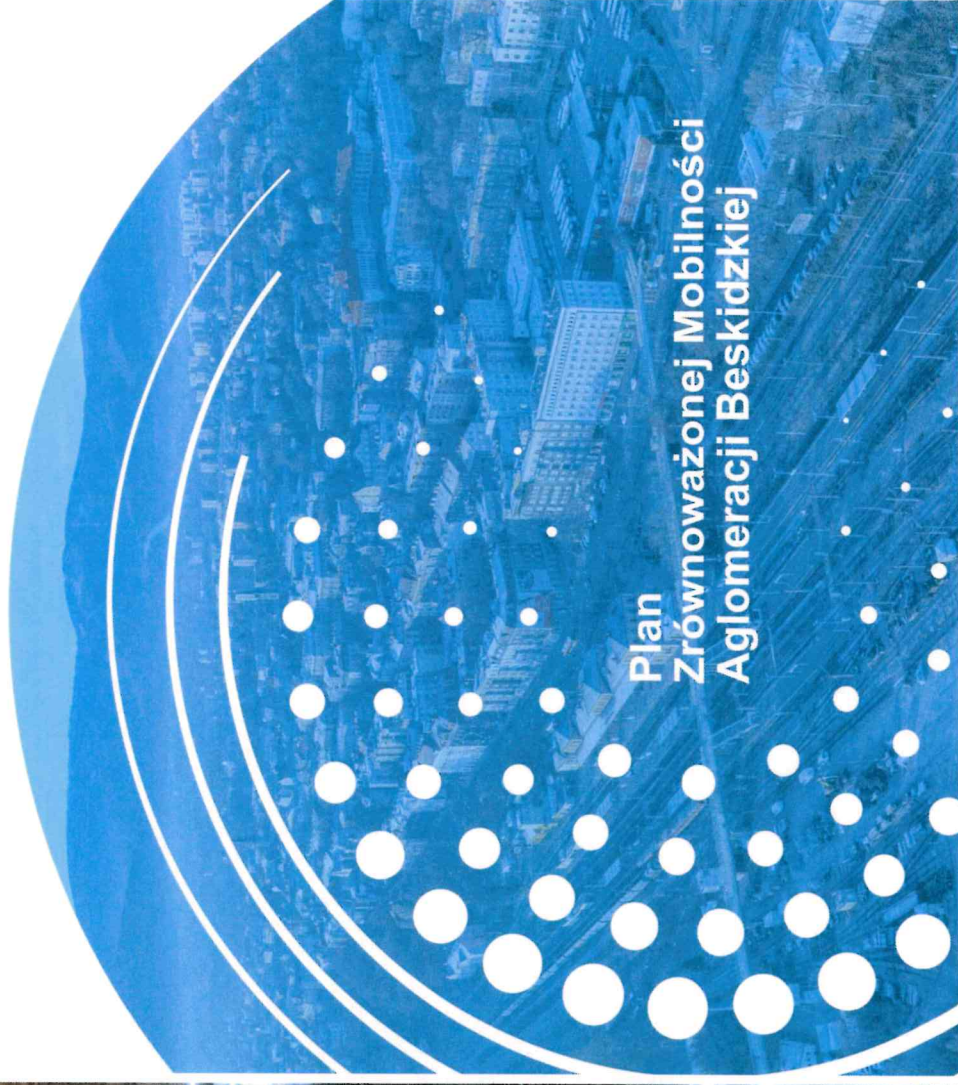


aglomeracja
beskidzka

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Plan
Zrównoważonej Mobilności
dla Aglomeracji Beskidzkiej

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

Załącznik A Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze

Załącznik B Kierunki interwencji wynikające z SUMP

RYSUŃEK 5.14 LINIOWE I PUNKTOWE MIEJSCA NA SIECI DROGOWEJ WYMAGAJĄCE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA	114
RYSUŃEK 5.15 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ	120
RYSUŃEK 5.16 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W BIELSKU-BIAŁEJ	120
RYSUŃEK 5.17 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH	121
RYSUŃEK 5.18 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W ŻYWCU	121
RYSUŃEK 5.19 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W CIESZYNIE	122
RYSUŃEK 5.20 PRZYKŁAD ZIELONEGO PRZYSTANKU W BIELSKU-BIAŁEJ	125
RYSUŃEK 5.21 REKOMENDOWANA LOKALIZACJA TURYSTYCZNYCH PARKINGÓW BUFOROWYCH	128
RYSUŃEK 5.22 PROPOZYCJA PIKTOGRAMÓW INFORMUJĄCYCH O MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERÓW I SPRZĘTU NARCIARSKIEGO W ŚRODKACH TRANSPORTU ZBIOROWEGO	130
RYSUŃEK 7.1 SCHEMAT FAZY WDRAŻANIA I MONITORINGU SUMP	146

Wykonawca

LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice

Zamawiający

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów

Subregionu Południowego Województwa Śląskiego

Aglomeracja Beskidzka

ul. Cieszyńska 15

43-300 Bielsko-Biała

Spis rysunków

RYСУNEK 1.1 PLANOWANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	16
RYСУNEK 1.2 SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ SUMP.....	17
RYСУNEK 1.3 ZDJEŚCIE Z I ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 25.10.2022 R. Z MIASTA BIELSKO-BIAŁA.....	22
RYСУNEK 1.4 ZDJEŚCIE Z II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 24.04.2023 R. Z MIASTA CZECHOWICE-DZIEDZICE.....	22
RYСУNEK 1.5 ZDJEŚCIE Z II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 06.09.2023 R. Z MIASTA ŻYWIĘC.....	23
RYСУNEK 2.1 TRASA ROWEROWA DOOKOŁA JEZIORA ŻYWIĘKIEGO.....	27
RYСУNEK 2.2 PODZIAŁ FUNKCJONALNY OBSZARU.....	28
RYСУNEK 2.3 INFRASTRUKTURA ROWEROWA W DZIELNICY WAPENICA W MIEŚCIE BIELSKO-BIAŁA.....	39
RYСУNEK 2.4 ZAŁOŻENIA WOJEWÓDZKIEJ POLITYKI ROWEROWEJ Z ROKU 2019 (CZĘŚĆ A) ORAZ ZAKRES PLANOWANYCH AKTUALIZACJI (CZĘŚĆ B) W RAMACH PROJEKTU REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO (CZĘŚĆ C RYSUNKU PRZEDSTAWIA ZBLIŻENIE DO OBSZARU AGLOMERACJI BESIĐZKIEJ).....	40
RYСУNEK 2.5 DOSTĘPNOŚĆ ISTNIEJĄCYCH STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH.....	42
RYСУNEK 2.6 LICZBA POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH REGIONALNYCH I DALEKOBIEŻNYCH DLA STACJI KOLEJOWYCH W GMINACH AGLOMERACJI BESIĐZKIEJ.....	44
RYСУNEK 2.7 AUTOBUSY MARKI SOLARIS W BIELSKU-BIAŁEJ.....	47
RYСУNEK 2.8 MODELE ORGANIZACJI AUTOBUSOWEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W GMINACH AGLOMERACJI BESIĐZKIEJ.....	48
RYСУNEK 2.9 OBECNY DWORZEC KOLEJOWY BIELSKO-BIAŁA GŁÓWNA WRAZ ZE SCHODAMI PROWADZĄCYMI NA KŁADKĘ, KTÓRA POZWALA NA PRZEJŚCIE PIEŠE NA DWORZEC AUTOBUSOWY.....	50
RYСУNEK 2.10 INFRASTRUKTURA ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIĐKOWEGO W CIEŠZYŃE.....	50
RYСУNEK 2.11 PRZEBIEG DRÓG KRAJOWYCH ORAZ WOJEWÓDZKICH NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESIĐZKIEJ.....	53
RYСУNEK 2.12 STACJA ŁADOWANIA POŁADZÓW ELEKTRYCZNYCH W BIELSKU-BIAŁEJ.....	54
RYСУNEK 2.13 AGLOMERACJA BESIĐZKA NA TLE NAJBLIŻSZYCH MIĘDZYNARODOWYCH PORTÓW LOTNICZYCH.....	55
RYСУNEK 2.14 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIĘSZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA W GRUPACH CELOWYCH.....	56
RYСУNEK 2.15 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIĘSZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH.....	57
RYСУNEK 5.1 AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ – ETAP I.....	81
RYСУNEK 5.2 AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ – ETAP II.....	82
RYСУNEK 5.3 ISTNIEJĄCE I PLANOWANE SZLAKI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ W AGLOMERACJI BESIĐZKIEJ.....	94
RYСУNEK 5.4 DOSTĘPNOŚĆ ISTNIEJĄCYCH I PLANOWANYCH STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH PO WPROWADZENIU INWESTYCJI NA LINIACH KOLEJOWYCH W RAMACH FAZY I.....	95
RYСУNEK 5.5 PRZYKŁAD INFORMACJI PASAŻERSKIEJ NA DWORCU W CIEŠZYŃE.....	98
RYСУNEK 5.6 NIEPOŻĄDANY PRZYKŁAD INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ – PRZYSTANIEK WILKOWICE-POTOCZEK.....	99
RYСУNEK 5.7 PRZYKŁADOWA LOKALIZACJA WĘZŁÓW PRZESIĐKOWYCH WEDŁUG HIERARCHII.....	104
RYСУNEK 5.8. INFRASTRUKTURA ROWEROWA.....	105
RYСУNEK 5.9 SIĘĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W AGLOMERACJI BESIĐZKIEJ.....	107
RYСУNEK 5.10 SIĘĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W BIELSKU-BIAŁEJ.....	108
RYСУNEK 5.11 SIĘĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH.....	108
RYСУNEK 5.12 SIĘĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W ŻYWIĘC.....	109
RYСУNEK 5.13 SIĘĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W CIEŠZYŃE.....	109

TABELA 6.1 RELACJE MIĘDZY DZIAŁANAMI I SPOSOBEM FINANSOWANIA	135
TABELA 6.2 HARMONOGRAM WDRAŻANIA DZIAŁAŃ	140
TABELA 7.1. WSKAŹNIKI REZULTATU	146
TABELA 7.2. WSKAŹNIKI PRODUKTU	147

Spis treści	
Wykaz stosowanych skrótów/słowniczek	7
Synteza	8
Wprowadzenie	13
1. Metodyka tworzenia SUMP Aglomeracji Beskidzkiej	15
1.1. Proces opracowania SUMP Aglomeracji Beskidzkiej	16
1.2. Ramy czasowe	20
1.3. Partycypacja społeczna	21
1.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko	23
2. Synteza diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego Aglomeracji Beskidzkiej	25
2.1. Charakterystyka obszaru	26
2.2. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych	31
2.3. Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej	33
2.4. Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych	55
3. Analiza SWOT	59
4. Możliwe scenariusze rozwoju	67
4.1. Analiza scenariuszy	68
4.2. Podsumowanie oraz wybór scenariusza	72
5. Wizja, cele, pakiety działań dla zrównoważonej mobilności	75
5.1. Wizja i cele horyzontalne	76
5.2. Cele operacyjne	78
5.3. Wdrażanie zrównoważonej mobilności – pakiety działań	86
6. Finansowanie planu zrównoważonej mobilności Aglomeracji Beskidzkiej	133
6.1. Źródła finansowania	134
6.2. Harmonogram wdrażania	139
7. Monitoring i ewaluacja planu zrównoważonej mobilności Aglomeracji Beskidzkiej	144
7.1. Zasady monitorowania i raportowania wyników	145
7.2. Wskaźniki realizacji SUMP Aglomeracji Beskidzkiej	146
8. Podsumowanie	149
Spis tabel	151
Spis rysunków	153
Spis Załączników:	155

SPIS TABEL

TABELA 2.1. LICZBA MIESZKAŃCÓW ORAZ POWIERZCHNIA GMIN AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ Z UDZIAŁEM PROCENTOWYM NA DZIEŃ 31.12.2021 R.	28
TABELA 2.2. WYKAZ DOKUMENTÓW WYSZESZEGO SZCZEBŁA PODDANYCH ANALIZIE	31
TABELA 2.3. KLUCZOWE WNIOSKI Z BADAŃ JAKOŚCIOWYCH	33
TABELA 2.4. FUNKCJONUJĄCE W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIA KOLEJOWE O ZASIĘGU KRAJOWYM (STAN NA DZIEŃ: 23.09.2022 R.)	43
TABELA 2.5. PRZYSTANKI WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ	48
TABELA 3.1. ANALIZA SWOT OBECNEJ SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ	60
TABELA 4.1 WYNIKI PRACY EKSPLOATACYJNEJ	72
TABELA 4.2 PARAMETRY TRANSPORTU ZBIOROWEGO W HORYZONTACH PROGNOSTYCZNYCH	73
TABELA 5.1 ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY CELAMI HORYZONTALNYMI I OPERACYJNYMI	77
TABELA 5.2 ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY CELAMI OPERACYJNYMI I PAKIETAMI DZIAŁAŃ	87
TABELA 5.3 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA AGLOMERACYJNY URZĄD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ	91
TABELA 5.4 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA KOLEI AGLOMERACYJNA – FAZA I	95
TABELA 5.5 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU KOLEI AGLOMERACYJNA – FAZA I	95
TABELA 5.6 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA WSPÓŁPRACA	97
TABELA 5.7 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA TABOR	97
TABELA 5.8 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA SYSTEMY INFORMACJI PASAŻERSKIEJ	99
TABELA 5.9 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA	100
TABELA 5.10 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA ANALIZY I BADANIA TRANSPORTOWE	100
TABELA 5.11 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE	102
TABELA 5.12 RODZAJ INTEGRACJI W ZBIERARCHIZOWANYCH WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH	102
TABELA 5.13 POŁĄCZANE WYPOSAŻENIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH	103
TABELA 5.14 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA WĘZŁY PRZESIADKOWE	104
TABELA 5.15 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU WĘZŁY PRZESIADKOWE (LISTA NIE STANOWI ZAMKNIĘTEGO KATALOGU PLANOWANYCH INWESTYCJI)	105
TABELA 5.16 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA KOMUNIKACJA ROWEROWA	111
TABELA 5.17 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU KOMUNIKACJA ROWEROWA (LISTA NIE STANOWI ZAMKNIĘTEGO KATALOGU PLANOWANYCH INWESTYCJI)	111
TABELA 5.18 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA ROZWIĄZANIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO	114
TABELA 5.19 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU ROZWIĄZANIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO	115
TABELA 5.20 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA WSPÓŁPRACA NA RZECZ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO	117
TABELA 5.21 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA PLANOWANIE PRZESTRZENNE ZORIENTOWANE NA TRANSPORT I OBSZARY SAMOWYSTARCZALNE	118
TABELA 5.22 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA USPOKOJENIE RUCHU	123
TABELA 5.23 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU USPOKOJENIE RUCHU	123
TABELA 5.24 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA TERENY ZIELONE I BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	124
TABELA 5.25 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: NISKOEMISYJNY TRANSPORT ZBIOROWY	126
TABELA 5.26 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: EKOLOGICZNA MOTORYZACJA INDYWIDUALNA	126
TABELA 5.27 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA PARKINGI BUFOROWE	128
TABELA 5.28 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU: PARKINGI BUFOROWE	128
TABELA 5.29 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: SYSTEMY NAPRAWIAJĄCE	129
TABELA 5.30 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: WYPOSAŻENIE TABORU	130
TABELA 5.31 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA OFERTA PRZEWOZOWA	131
TABELA 5.32 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: KSZTAŁCENIE SPOŁECZEŃSTWA	131
TABELA 5.33 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	132
TABELA 5.34 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: DOBRE PRAKTYKI I DZIAŁANIA PILOTAŻOWE	132

Procesy gospodarcze oraz społeczne, które zachodzą w Aglomeracji Beskidzkiej, a także rosnące oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się rodzą szereg wyzwań i problemów transportowych. W celu sprostania oczekiwaniom należy rozwijać system transportowy w sposób zrównoważony i zintegrowany, tzn. przy zaangażowaniu różnych grup interesariuszy oraz skoordynowaniu polityki w sektorze transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, a także pomiędzy różnymi poziomami władz oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami.

Opracowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej powstał w celu zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb związanych z mobilnością społeczeństwa w całym obszarze w kontekście poprawy jakości życia. Zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego przyczyni się do redukcji liczby podróży realizowanych samochodami. Wdrożenie zaleceń planu spowoduje zmiany w podziale modalnym. Prognozuje się wzrost udziału podróży komunikacją zbiorową i niesamochodowych (pieszych, rowerowych, itp.). Plan nie koncentruje się wyłącznie na ruchu, lecz na ludziach, dostępności, równości społecznej, zdrowiu, bezpieczeństwie, jakości przestrzeni i kładzie nacisk na następujące elementy mobilności:

- transport zbiorowy;
- przemieszczenia niezmotoryzowane (piesze, rowerowe i przy wykorzystaniu urządzeń transportu osobistego – UTO);
- intermodalność;
- zero i nisko-emisyjność;
- bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- systemy ITS.

Opracowany dokument wskazuje na kierunki rozwoju polityki przestrzennej i transportowej w obszarze funkcjonalnym. Realizacja powinna przyczynić się do sprawnego zarządzania planowaniem strategicznym, przestrzennym i transportowym, wykształcenia zabudowy (mieszkaniowej i usługowej) w sąsiedztwie sprawnego systemu transportowego oraz poprawy dostępności transportowej. Z punktu widzenia mieszkańca obszaru funkcjonalnego oznaczać to będzie zwiększenie efektywności transportu, zdecydowaną poprawę dostępności do celów podróży, komfort i bezpieczeństwo podróży, redukcję emisji zanieczyszczeń oraz podniesienie atrakcyjności i jakości otoczenia.

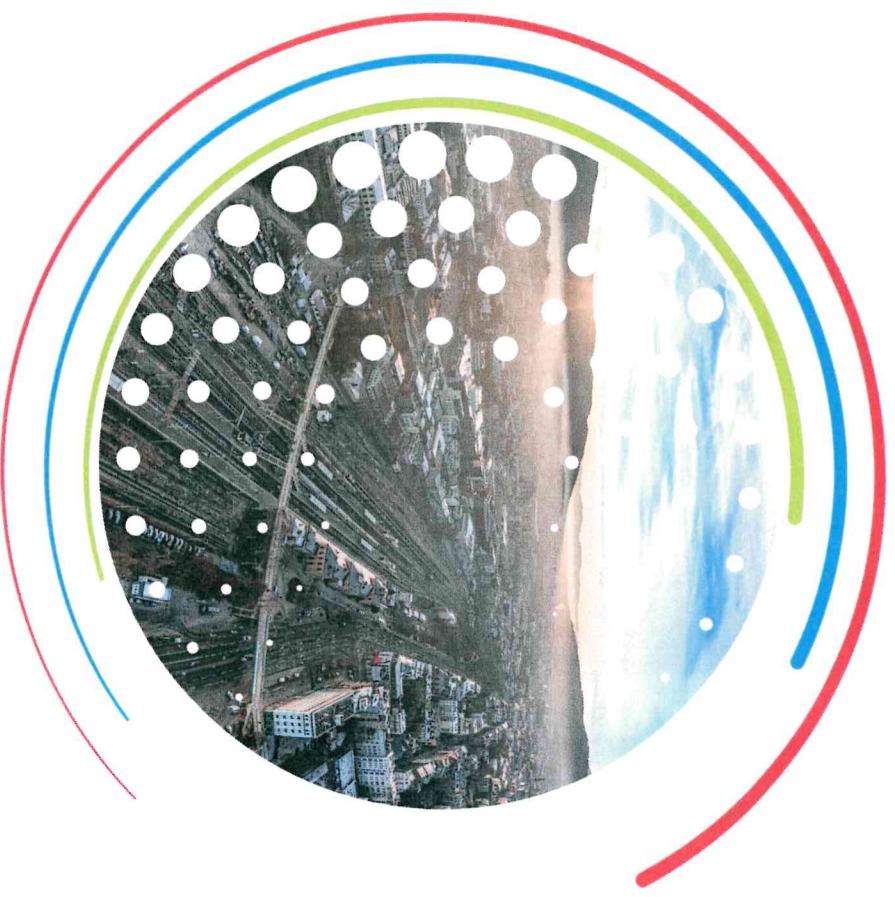
Przedstawione w Planie działania uwzględniają ograniczone zasoby finansowe poszczególnych jednostek samorządowych, a dodatkowo uciunkowane są na zachowanie wysokiej atrakcyjności i konkurencyjności regionu oraz podniesienie jakości życia mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej.

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW/ SŁOWNICZEK

Skróty	Pełna nazwa
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
FS	Fundusz Spójności
GUS	Główny Urząd Statystyczny
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
JST	Jednostki samorządów terytorialnych
PZM	Plan Zrównoważonej Mobilności
SIP	Systemy Informacji Pasażerskiej
SUMP	ang. Sustainable Urban Mobility Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
TOD	ang. Transit-oriented development - rozwój lub planowanie skoncentrowane na optymalne wykorzystanie dostępności transportu zbiorowego
UE	Unia Europejska
Woonerf	przestrzeń publiczna łącząca wiele funkcji np. ulicy, deptaku, miejsca spotkań
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne



SYNTEZA



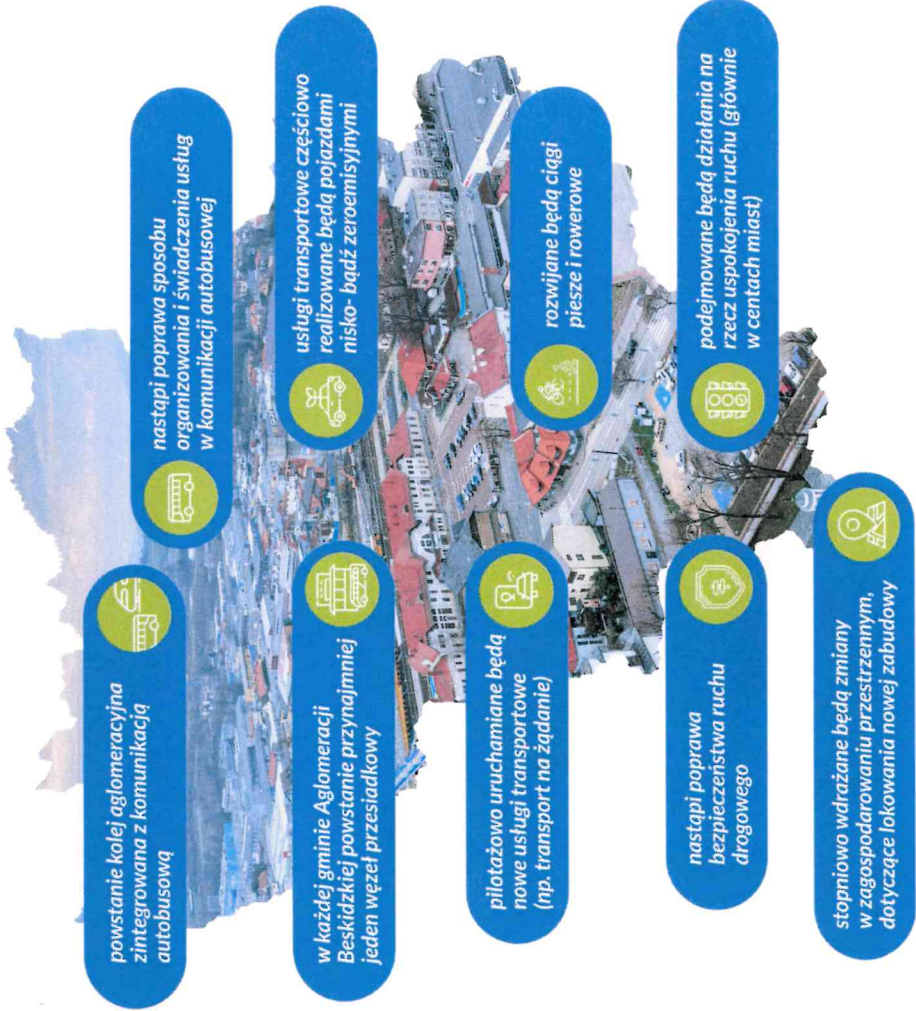
8. PODSUMOWANIE

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa <small>Stan na koniec 2022 r.</small>	Wartość pośrednia <small>Stan na koniec 2030 r.</small>	Zakładana tendencja <small>Stan na koniec 2040 r.</small>
	transportu zbiorowego w ramach Aglomeracji		dostępny system transportu publicznego			
5	Liczba parkingów Park&Ride	Samorządy gminne	Sprawnym, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	4 szt.	10 szt.	↗ +20%
6	Liczba parkingów buforowych	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	0 szt.	3 szt.	↗ +20%
7	Liczba zorganizowanych kampanii informacyjno-promocyjnych w edukacyjnych w aglomeracji	Samorządy gminne	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	0 szt.	6 szt.	↗ +20%

Źródło: opracowanie własne

Scenariusz ewolucyjny rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej

Główne kierunki zmian





Sformułowana powyżej wizja przedstawia adresatom Planu sens działań realizowanych na rzecz zrównoważonej mobilności. Urzeczywistni się ona poprzez realizację celów horyzontalnych i celów strategicznych.

Cele horyzontalne nawiązują do założeń europejskiej i krajowej polityki miejskiej i transportowej, a w szczególności do adaptacji do zmian klimatycznych, redukcji emisji z sektora transportu oraz braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych.

Cel horyzontalny 1:

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko



Cel horyzontalny 2:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo

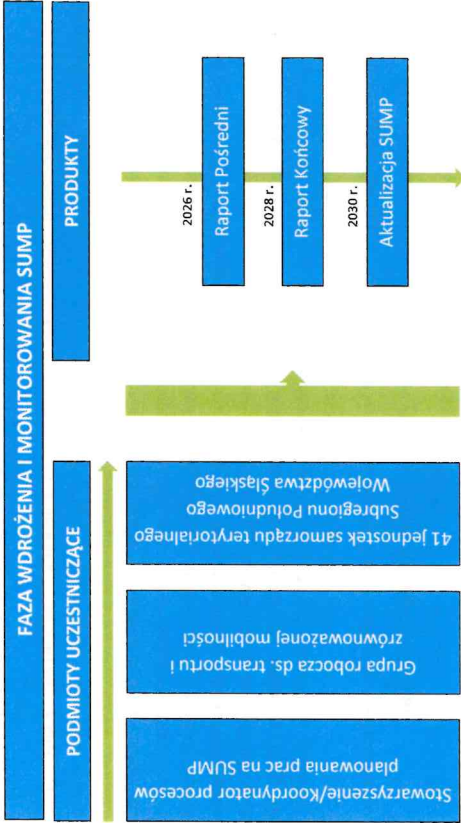


Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wskaźniki rezultatu - trend			
				Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Wartość pośrednia Stan na koniec 2030 r.	Wartość końcowa Stan na koniec 2040 r.	
	na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w ujęciu rocznym [na 100 tys. mieszkańców]		świadome społeczeństwo				
	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze SUMP [na 100 tys. mieszkańców]	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	113 596,32 [t]	121 398,50 [t]	114 102,80 [t]	
	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM _{2,5}) w obszarze SUMP [na 100 tys. mieszkańców]	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	4,67 [t]	4,73 [t]	4,27 [t]	

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7.2. Wskaźniki produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Wartość pośrednia Stan na koniec 2030 r.	Zakładana tendencja Stan na koniec 2040 r.
1	Długość dróg dla rowerów	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	110,3 km	175,3 km	↗ +20%
2	Długość zmodernizowanych /zrewitalizowanych linii kolejowych	Aglomeracja beskidzka / PKP PLK	Sprawni, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 km	37 km	↗ +100%
3	Liczba zintegrowanych centrów przesiadkowych	Samorządy gminne	Sprawni, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 szt.	6 szt.	↗ +20%
4	Liczba powiatów objęta integracją	Samorządy gminne	Sprawni, zintegrowany i	0 szt.	3 szt.	↗



Rysunek 7.1 Schemat fazy wdrażania i monitoringu SUMP

Źródło: opracowanie własne

7.2. WSKAŹNIKI REALIZACJI SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Najważniejszym elementem systemu monitorowania wdrażania planu są odpowiednio dobrane wskaźniki. Przedstawione poniżej wskaźniki odnoszą się do wszystkich strategicznych celów Planu. Kryterium doboru wskaźników była łatwa dostępność danych, dzięki czemu będzie możliwe przeprowadzanie cyklicznego sprawdzania postępu efektów wdrażania Planu. Wskaźniki podzielono na: Wskaźniki rezultatu (tabela 7.1) oraz Wskaźniki produktu (tabela 7.2).

Tabela 7.1. Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa <small>Stan na koniec 2022 r.</small>	Wartość pośrednia <small>Stan na koniec 2030 r.</small>	Wartość końcowa <small>Stan na koniec 2040 r.</small>
Wskaźniki rezultatu - trend						
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego ¹⁴	Baza danych z rejestru PESEL	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństw	-	↗	↗
Wskaźniki rezultatu - wartości						
2	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych	Komenda Wojewódzka Policji	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i	2,4	2	1

¹⁴ Brak wyliczenia wskaźnika, wynika z braku otrzymania danych z bazy rejestru PESEL od Ministerstwa Cyfryzacji w trakcie realizacji dokumentu, mimo zachowania należytej staranności przez podmiot sporządzający dokument (odmowa wydania danych).



Cele operacyjne są powiązane z celami horyzontalnymi (nie są one od siebie odseparowane). Cele horyzontalne powinny zostać osiągnięte do roku 2040, natomiast dla celów operacyjnych przyjmuje się horyzont czasowy roku 2030.

Poniżej pokazano wzajemne zależności między celami horyzontalnymi i operacyjnymi

Cele operacyjne

Cel 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy	Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Cel 4: Optymalizacja ruchu turystycznego
✓	✓	✓	✓
Cel horyzontalny 1: Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko			
Cel horyzontalny 2: Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo			



7.1. ZASADY MONITOROWANIA I RAPORTOWANIA WYNIKÓW

Po przyjęciu Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ przez Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka (zrzeszającego wszystkie organy wykonawcze JST subregionu południowego województwa śląskiego) oraz przez wszystkich Członków Stowarzyszenia, poprzez przedłożenie radzie gminy/powiatu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ rozpocznie się proces jego wdrożenia i monitorowania przy współpracy koordynatora procesu planowania prac nad SUMP, grupy roboczej ds. transportu i zrównoważonej mobilności oraz wszystkich zaangażowanych podmiotów (41 jednostek samorządu terytorialnego subregionu południowego województwa śląskiego, które będą odpowiedzialne za realizację tych działań na terenie gmin, poprzez swoje wydziały i jednostki organizacyjne właściwe do spraw merytorycznych). Cały proces koordynowany będzie przez Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka. Będzie to szereg czynności, niezbędnych dla skutecznego wdrażania dokumentu.

W ramach monitoringu wykorzystane zostaną narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu,
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS,
- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań,
- budżety JST, plany transportowe, wieloletnie programy inwestycyjne i rozwojowe, procedury, polityki, samorządowe dokumenty strategiczne, etc.
- dane pochodzące z modelu ruchu Aglomeracji Beskidzkiej.

Wyniki monitorowania będą opracowywane w formie **Raportu Pośredniego** do końca 2026 r. oraz **Raportu Końcowego** opracowanego do końca 2028 r.

W ramach Raportu Pośredniego dojdzie do przeglądu realizacji wskaźników wskazanych w rozdziale 7.2. oraz projektów wymienionych w Załączniku A do Planu, natomiast w Raporcie Końcowym analizie poddane zostaną wyniki diagnozy, zweryfikowane zostaną przyjęte cele, pakiety działań i rekomendacje oraz ewaluacja realizacji wskaźników i projektów z Załącznika A.

Następnie Plan mobilności zostanie zaktualizowany w oparciu o wnioski i wytyczne z Raportu Końcowego. Proces ten rozpocznie się w roku 2028, a zakończy do roku 2030. W nowym dokumencie zweryfikowane zostaną wykonane działania oraz zamieszczona zostanie ocena poziomu osiągnięcia celów horyzontalnych (wizji) SUMP, przyjętego w obecnej edycji. Jednocześnie, zgodnie z metodologią, cel horyzontalny ulegnie przesunięciu na rok 2045.

Do końca pierwszego kwartału, począwszy od 2024 r. aż do roku 2031, zebrane zostaną informacje od wszystkich Członków Stowarzyszenia (41 JST) na temat postępów w realizacji projektów wymienionych w Załączniku A do Planu oraz wszelkie inne informacje, konieczne do wdrożenia, monitorowania oraz aktualizacji SUMP.

WPROWADZENIE

Rosnąca liczba ludzi, zamieszkujących coraz większe obszary w sposób rozproszony, wymaga podjęcia działań w celu zaspokojenia jednej z ich najważniejszych potrzeb, jaką jest możliwość przemieszczania się. W analizowanym obszarze rośnie wskaźnik motoryzacji, definiowany jako stosunek liczby pojazdów do liczby mieszkańców na danym terenie. Transport indywidualny, który obecnie jest najczęściej stosowany z wykorzystaniem silników konwencjonalnych, ma negatywny wpływ na środowisko ze względu na zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz zużycie energii. W celu ochrony środowiska naturalnego władze lokalne powinny prowadzić politykę transportową, która zachęca do korzystania z innych ekologicznych opcji przemieszczania.

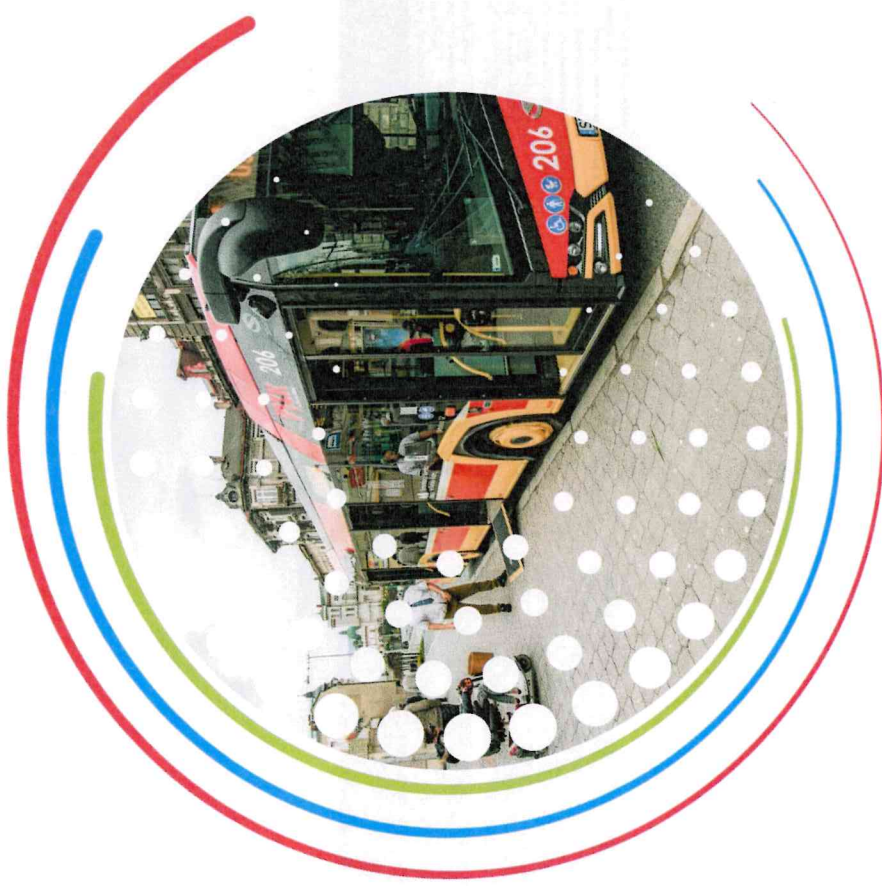
W dobie postępującego rozwoju gospodarczego i przestrzennego obszarów zurbanizowanych w Polsce i Europie stale rosną oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się. Wymaga to nieustannych zabiegów, polegających na poprawie jakości oraz zwiększaniu efektywności systemów transportowych. Konieczne jest wypracowanie rozwiązań systemowych: zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności i jakość życia mieszkańców oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W celu zapewnienia komfortu przemieszczania się oraz zwiększenia efektywności istniejących systemów transportowych na zdefiniowanych obszarach opracowywane są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP ang. Sustainable Urban Mobility Plan), które są narzędziami integrującymi tematykę strategicznego podejścia do planowania transportu wraz z uwzględnieniem planowania przestrzennego, ochrony środowiska oraz zdrowia. Są to dokumenty strategiczno-operacyjne, zaprojektowane w taki sposób, aby spełniać potrzeby mobilności osób i gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Oporają się na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz uwzględniają kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej (dalej zwanym SUMP Aglomeracji Beskidzkiej) obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze gmin instytucjonalnie zintegrowanych poprzez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka”. Opracowanie dokumentu wynika z umowy nr SAB.272.3.2022 z dnia 2 sierpnia 2022r., której przedmiotem jest opracowanie dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+” wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej.

Niniejsze opracowanie zostało sporządzone zgodnie z metodyką SUMP. Celem przedstawionego planu jest wskazanie kierunkowych, zintegrowanych działań prowadzących do wzrostu zrównoważonego rozwoju poprzez zmianę podziału modalnego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Charakterystyczne dla obszaru Aglomeracji Beskidzkiej jest łączenie problemów rdzenia: miasta Bielsko-Biała, które wraz z miastem Czechowice-Dziedzice tworzą miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego Aglomeracji Bielskiej (będącej centrum subregionu południowego województwa śląskiego) oraz lokalnych ośrodków rozwoju – miast: Cieszyn i Żywiec – z bezpośrednimi obszarami oddziaływania oraz gminami, w których silnie funkcjonuje turystyka. Wymaga to podejścia opartego na znajomości specyfiki lokalnej.



7. MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Punktem wyjścia dla opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej była przygotowana w pierwszym etapie prac diagnoza obecnej sytuacji mobilnościowej analizowanego obszaru. Podczas prac zastosowano dane pierwotne (zbierane podczas konsultacji społecznych, wywiadów indywidualnych i grupowych oraz ankietyzacji) oraz wtórne, pochodzące np. z ogólnodostępnych baz statystycznych, od operatorów i organizatorów transportu zbiorowego. Zastosowano również dane z Polski oraz Europy dobre praktyki, opisujące sprawdzone rozwiązania mobilnościowe.

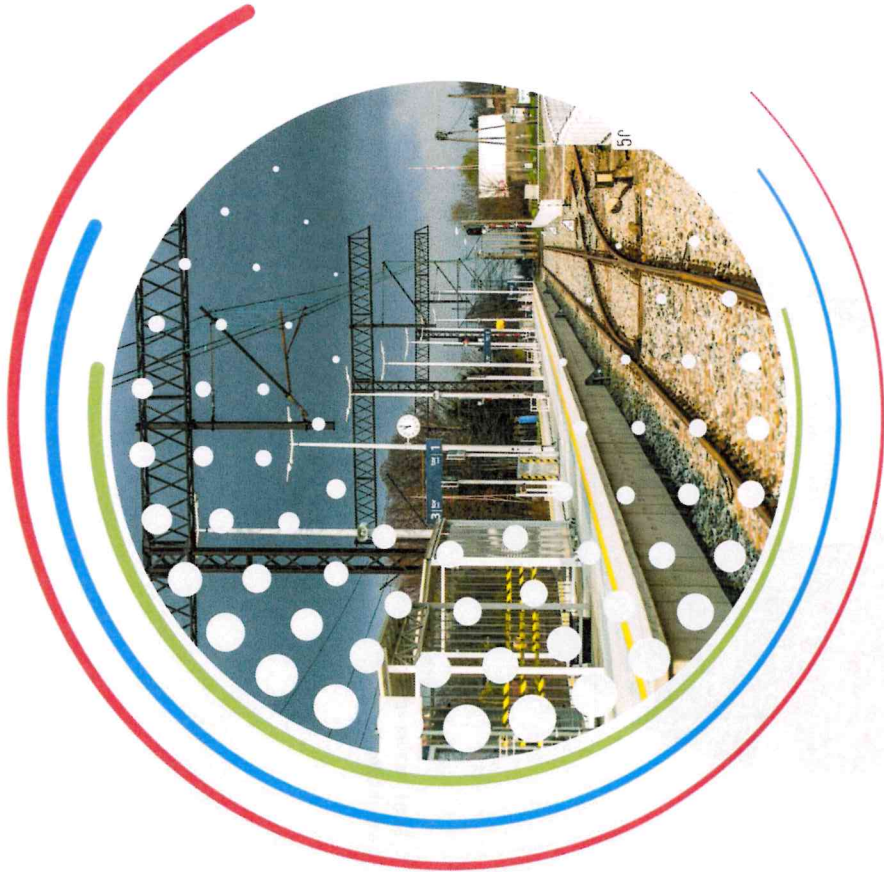
Wskazując na wizję oraz cele w opracowanym Planie, zwrócono uwagę na potrzebę poprawy mobilności poprzez integrację i zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego. Kierunki działań przedstawione w Planie równoważą mobilność nie poprzez ograniczenia, lecz z użyciem konkurencyjności. Bazowym elementem wizji jest publiczny transport zbiorowy, który poprzez efektywne funkcjonowanie, dużą dostępność i zapewnienie wysokiego komfortu przemieszczania zapewni zwiększony udział pasażerów, ograniczy obecną kongestję oraz perspektywicznie zmniejszy wydatki związane z infrastrukturą drogową.

Opracowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ należy traktować jako punkt wyjścia dla działań prowadzących do zmian na rzecz zrównoważonej mobilności na analizowanym obszarze.

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+											
Działanie	Lata realizacji										
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej											
5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Blakibusów do najważniejszych ośrodków turystycznych											
Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna											
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych											
6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach											
6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności											
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach											
6.2.2. opracowanie zasad dotyczących praktyk i standardów											
6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność											
6.3.1. zapobieganie sprawdzonym rozwiązaniom z dziedzin zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej											
Źródło: opracowanie własne											

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

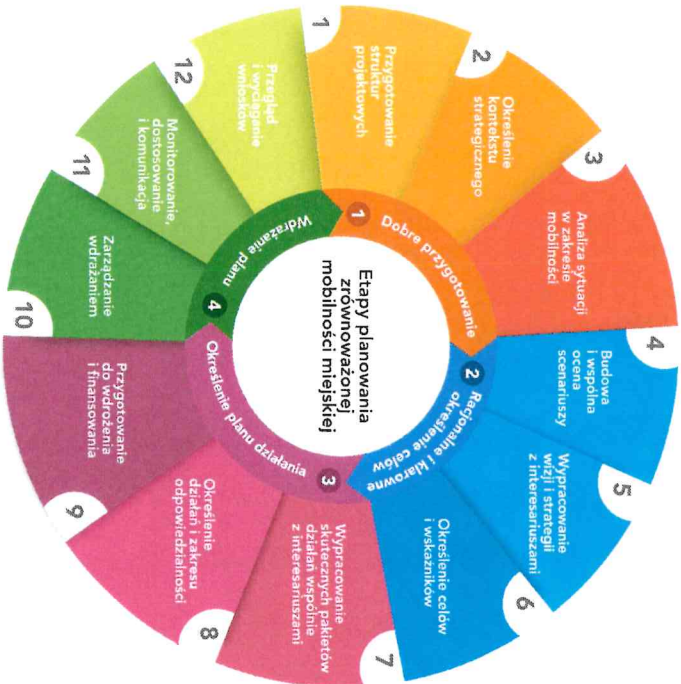
Działanie	Lata realizacji									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+	
3.2.9., 3.2.11. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową										
3.2.12, 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży										
3.2.13., 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach										
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych										
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej										
3.3.3., 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta										
3.3.4., 3.3.10. tworzenie stref Tempo 30 i woonef										
3.3.5., 3.3.11., 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu										
3.3.6., 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania										
3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej										
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni										
3.4.2. zadzielanie ulic										
3.4.3. zielone budownictwo										
3.4.4. wkomponowanie elementów zielono-zielonej infrastruktury w otoczenie infrastruktury drogowej										
Pakiet działań 4. Rozwój i nisko- i zeroemisyjnej mobilności										
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego										
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych										
4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie										
4.2.3. utworzenie Strefy Czystego Transportu										
4.2.4., 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu										
Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką										
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych										
5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów										
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe										
5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego										
5.3.1. rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego										
5.3.2. cyfrowe znakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów										



1. METODYKA TWORZENIA SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

w pętlach sprzężenia zwrotnego.

Niniejsze opracowanie obejmuje proces prac przygotowawczych, zgodnie z krokami 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawiera planowany proces dla kroków 10-12. Na rysunku 1.1 przedstawiono szczegółowo kolejne kroki i etapy przygotowania Planu.



Rysunek 1.1 Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

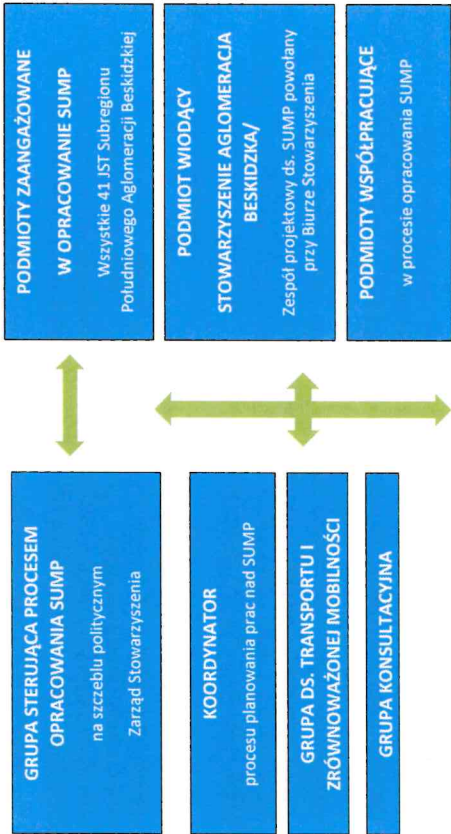
Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+		Lata realizacji									
Działanie		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1.8.3. wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie)											
Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna											
2.1.1. analiza i budowa pakietów Park&Ride, Bike&Ride											
2.1.2.-2.1.4. analiza i budowa węzłów przesiadkowych											
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego											
2.2.2, 2.2.3, 2.2.5. - 2.2.7. budowa infrastruktury rowerowej											
2.2.4. rozważanie z zakresu usprawniania ruchu na istniejącej sieci drogowej											
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa											
2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wyodrębnieniem rozwiązań interaktywnych zwiększających bezpieczeństwo											
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych											
2.3.4. wprowadzanie zmian w obszarze istniejących ulic na rzecz wyłączenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej											
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych											
2.3.6. tworzenie bezpiecznego odcinka i drog prowadzących do placówek edukacyjnych											
2.4.7. rozwój infrastruktury „pierwszej ostatniej mili”											
Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja											
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej											
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie założeń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej											
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego											
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development											
3.2.3. rezerwacja miejsc na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych											
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej											
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych											
3.2.6. symulowanie powstawania centrów lokalnych przy włączeniu przedstawionych nadzórnych poprzez działania planistyczne											
3.2.7. uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania											
3.2.8., 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepożądanego ruchu											

Punktem wyjścia dla opracowania Planu była chęć poprawy nie tylko mobilności, ale również jakości życia mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej. Zadanie dotyczące kształtowania zintegrowanego systemu transportu i zrównoważonej mobilności wynika ze statutu¹ Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka” z siedzibą w Bielsku-Białej. Cele statutowe Stowarzyszenia są zgodne z logiką SUMP również w zakresie kształtowania zintegrowanego systemu transportu, w tym m.in. poprzez integrację oraz unowocześnianie systemu transportowego i komunikacyjnego w subregionie, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, czy też działań na rzecz kształtowania ładu przestrzennego i skoordynowanego zagospodarowania terenu subregionu oraz poprawy jakości środowiska przyrodniczego ze szczególnym uwzględnieniem poprawy jakości powietrza.

Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka (organ uchwałodawczy reprezentujący 41 JST - Członków Stowarzyszenia) uchwałą nr 44/IV/2022 z 20 kwietnia 2022 r.² powołało strukturę organizacyjną procesu opracowania i wdrożenia SUMP oraz harmonogram prac ze wskazaniem odpowiedzialności za poszczególne zadania. Powołany został również koordynator procesu planowania prac, a także zobowiązano wszystkich Członków Stowarzyszenia do przyjęcia SUMP poprzez przedłożenie radzie gminy/powiatu opracowanego Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+.

Struktura organizacyjna procesu opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040 przedstawiona jest na poniższym schemacie:



Rysunek 1.2 Schemat struktury organizacyjnej SUMP

Źródło: opracowanie własne

¹ Przyjętego uchwałą nr 54/XII/2022 z dnia 6 grudnia 2022 r. Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka” z siedzibą w Bielsku-Białej; zob. <https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwały>, z <https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwały>.

Tabela 6.2 Harmonogram wdrażania działań

Działanie	Lata realizacji									
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+	
Pakiety działań 1. Zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego										
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej										
1.1.2. zapewnienie wyspki parametrów handlowych w transporcie zbiorowym										
1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej										
1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych										
1.1.5. otwarcie danych transportowych										
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu										
1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych										
1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków										
1.3.1. stworzenie zespołu obojętnego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej										
1.3.3. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym										
1.4.1. wyposażenie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów										
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu										
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności										
1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i ekoprzystankowej										
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych										
1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy										
1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy										
1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu										
1.8.1. rozwój inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetowej infrastruktury transportu zbiorowego										
1.8.2. wdrażanie systemów i dystrybucji danych o ruchu drogowym (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostreżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu)										

Podmioty zaangażowane w opracowanie SUMP to wszystkie jednostki samorządu terytorialnego (41 JST) zrzeszone w ramach Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka”. Obszar funkcjonalny subregionu południowego jest równoznaczny z miejskim obszarem funkcjonalnym (MOF)³.

Podmiotem wiodącym jest Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka, która zgodnie ze statutem Stowarzyszenia jest dobrowolnym i samorządnym zrzeszeniem gmin i powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego.

Grupę sterującą procesem opracowania SUMP na szczeblu politycznym tworzą członkowie Zarządu Stowarzyszenia, którym zgodnie z uchwałą nr 38/XI/2021 Zgromadzenia Ogólnego z dnia 16 listopada 2021 r. w sprawie przystąpienia do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej powierzono wykonanie tego zadania. W skład Zarządu wchodzi:

- Prezydent Miasta Bielska-Białej w roli Przewodniczącego Stowarzyszenia;
- Starostowie poszczególnych powiatów: Bielskiego, Cieszyńskiego i Żywieckiego;
- Burmistrzowie 3 kolejnych największych miast subregionu: Cieszyzna, Czechowice-Dziedzic i Żywiec;
- 6 wójtów/burmistrzów, po 2 z powiatów: bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego, zaproponowanych jako kandydatów przez odpowiednich Starostów na podstawie wcześniejszych wewnętrznych konsultacji, prowadzonych z udziałem wszystkich członków Stowarzyszenia z danego powiatu (Wójt Gminy Zebrzydowice, Wójt Gminy Jasienica, Wójt Gminy Świnna, Wójt Gminy Bestwina, Wójt Gminy Lipowa oraz Wójt Gminy Goleiszów).

Zespół Projektowy ds. SUMP został powołany uchwałą Zarządu Stowarzyszenia nr 70/IV/2022 z 14 kwietnia 2022 r. w celu wnioskowania o środki zewnętrzne (konkurs POIiŚ 6.1/1/22 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, priorytet: VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, działania: 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach), realizacji i zarządzania projektem pn. „Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+”.

Grupa robocza ds. transportu i zrównoważonej mobilności to interdyscyplinarna grupa zarządzająca zrównoważoną mobilnością, składająca się ze specjalistów różnych dziedzin, w tym przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, instytucji i organizacji istotnych dla procesu powstawania SUMP. Grupa robocza reprezentowana jest zarówno przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie i koordynację całości prac, jak i specjalistów z zakresu m.in.: planowania przestrzennego, planowania strategicznego, ochrony środowiska, transportu, edukacji, socjologii, analiz ekonomicznych oraz analizy danych. Skład grupy to przedstawiciele różnych środowisk, którzy docelowo korzystać będą z działań zaplanowanych w SUMP dla Aglomeracji Beskidzkiej oraz odpowiadać będą za ich wdrażanie. Szczegółowa struktura Grupy roboczej, skład osobowy oraz podział kompetencji stanowią załącznik nr 1 do uchwały Zarządu nr 69/IV/2022 z dnia 14 kwietnia 2022 roku

³ Zgodnie z zapisami Strategii Województwa Śląskiego 2030 (Uchwała nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19.10.2020) subregion południowy odpowiada miejskiemu obszarowi funkcjonalnemu (MOF). Obszary te zorganizowane są wokół miejskich ośrodków węzłowych, dla których wyznaczono bezpośrednio otoczenie funkcjonalne, a które także, za pomocą dyfuzji procesów rozwojowych poprzez lokalne ośrodki rozwoju, oddziaływują na rozwój pozostałych terytoriów.

6.2. HARMONOGRAM WDRAŻANIA

W tabeli 6.2 przedstawiono harmonogram wdrożenia działań, o których mowa w poprzedniej części dokumentu. Harmonogram ten wskazuje okresy czasowe związane z planowaniem zrównoważonej mobilności w całym obszarze funkcjonalnym. Identyfikuje także zależności czasowe, jakie zachodzą między poszczególnymi zadaniami. Plan zakłada realizację wszystkich działań do 2040 r. W przypadku działań realizowanych wcześniej (tj. do 2030 r.) – zostaną one zwenifikowane w kolejnym cyklu przygotowania dokumentu SUMP. Realizacja zadań zgodnie z harmonogramem daje gwarancję terminowego wdrażania zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej.

w sprawie zmiany uchwały nr 64/XII/2021 z dnia 22 grudnia 2021 roku w sprawie powołania Grupy roboczej ds. transportu i zrównoważonej mobilności.

W obszarze podmiotów współpracujących zaangażowane zostały grupy robocze funkcjonujące w strukturze Stowarzyszenia, w tym m.in.:

- ds. utworzenia sieci tras rowerowych w Subregionie Południowym Województwa Śląskiego;
- ds. projektów wspólnych z zakresu turystyki i dziedzictwa kulturowego;
- ds. programowania strategii rozwoju subregionu południowego/planu działań ZIT na lata 2021-2027.

Dodatkowo we współpracę zaangażowani są eksperci zewnętrzni w ramach wsparcia doradczego projektu pilotażowego (CUPT) na świadczenie usług doradczych w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem SUMP.

W opracowaniu SUMP uczestniczy grupa konsultacyjna, która jest ciałem doradczym, reprezentującym m. in. społeczeństwo obywatelskie, podmioty działające na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji.

Koordinatorem procesu planowania prac nad SUMP jest specjalista ds. transportu i mobilności, powołany uchwałą nr 44/IV/2022 z dnia 22 kwietnia 2022 r.⁴ przez Zgromadzenie Ogólne, jako koordynator procesu planowania prac nad SUMP.

W trakcie realizacji dokumentu uwzględniono najważniejsze aspekty planowania zrównoważonej mobilności, którymi są m.in. angażowanie mieszkańców i interesariuszy na każdym z etapów czy integracja polityki pomiędzy wszystkimi sektorami, szczególnie: transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, gospodarki, polityki społecznej, zdrowia oraz bezpieczeństwa.

Kolejnym krokiem było opracowanie koncepcji mobilnościowej, wypracowanie scenariuszy rozwoju oraz racjonalnej wizji rozwoju całego obszaru, a następnie określenie priorytetów i wymiernych celów, które wyznaczają kierunki działań przez najbliższe lata, do roku 2040. Z zastosowaniem metody SMART⁵ sformułowano cele, które są:

- **Konkretne** – opisane precyzyjnie i w sposób zrozumiały, z użyciem ilościowych i/lub jakościowych określeń;
- **Mierzalne** – sytuacja obecna została określona, przygotowane są także zasoby do pomiaru zmian (jakościowych i ilościowych), które nastąpią;
- **Osiągalne** – bazujące na technicznych, operacyjnych i finansowych kompetencjach oraz podjętych przez interesariuszy porozumieniach czy zobowiązaniach;
- **Realistyczne** – zwraca uwagę na istotność wyboru celów, które są ważne i przyczyniają się do rozwoju mobilności miejskiej oraz wspierają lub są w zgodzie z innymi celami;
- **Określone w czasie** – kluczowe daty dla osiągnięcia danego celu są jasno zdefiniowane.

⁴ <https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwal>

⁵ Na podstawie: Projekt BUSTRIP, Poruszając się w zrównoważony sposób - Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego www.movingsustainably.net

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Działanie	Podmiot odpowiedzialny	Źródło UE (ERPA, PS)	Źródło rządowe w ramach programów krajowych	Źródło własne jednostek samorządów terytorialnego	Inne (np. kredyt, komercyjna)
5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie ślubusów/ Bliskubusów do najbliższych ośrodków turystycznych	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego		✓	✓	
Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna					
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych	samorządy gminne	✓		✓	✓
6.1.2. kampanie promujące zrównoważoną mobilność	samorządy gminne	✓		✓	✓
Źródło: opracowanie własne					

Należy podkreślić, że rekomendacje działań przedstawione w Planie Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej zostały opracowane na podstawie:

- wiedzy eksperckiej, w tym analiz danych statystycznych i dobrych praktyk z Polski i Europy;
- bieżącej współpracy z Zamawiającym;
- konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami na każdym etapie procesu wdrażania oraz badań przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na próbach reprezentowanych przez typowych użytkowników lub próbach celowych;
- analizy efektywności i skuteczności poszczególnych działań.

1.2. RAMY CZASOWE

Opracowanie niniejszego Planu rozpoczęło się w 2022 roku, a jego uchwalenie i przyjęcie prognozuje się do końca 2023 roku. W trakcie prac nad dokumentem uwzględniono zostało zarówno planowanie strategiczne, określające strategiczne cele i kierunki działań w dłuższej perspektywie czasowej, jak i planowanie operacyjne, obejmujące krótszy okres, polegające na wskazaniu konkretnych zadań do realizacji. Skuteczne wdrażanie pakietów działań opisanych w Planie wymaga określenia horyzontu czasowego, który został ustalony w następujących perspektywach:

- **do 2030 roku** – zoperacjonalizowane cele oraz kompleksowy i optymalny zestaw działań, łączący w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne;
- **do 2040 roku** – perspektywa 17-letnia dla celów strategicznych i kolejnych kroków operacyjnych, długoterminowych, wpisujących się jednocześnie w cele unijne i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.

Część operacyjna to działania możliwe do realizacji w relatywnie krótkim czasie (np. inwestycje infrastrukturalne), natomiast część strategiczna obejmuje działania długoterminowe, wymagające wieloletnich uzgodnień i ustaleń, nierzadko obligujących do zmian ustatych schematów w myśleniu na temat mobilności i działania obszarów funkcjonalnych. Część strategiczna wskazuje na wizję i długoterminowe cele przewidziane w przyszłości, podczas gdy część operacyjna określa, w jaki sposób i kiedy cele te będą osiągane.

Opracowany Plan zawiera także system monitoringu wskaźników rezultatu z wyznaczeniem początkowych, docelowych i ustalonych w perspektywie czasowej wartości. Ocena działań powinna odbywać się w cyklu dwuletnim. Jest to odpowiedni czas na przegląd dotychczasowych rezultatów Planu.

Jednocześnie zgodnie z metodą sporządzania SUMP, przedmiotowy dokument nie stanowi zamkniętego procesu i będzie podlegał generalnej ocenie/aktualizacji po części operacyjnej. Rozpoczęcie nowego cyklu SUMP przed zakończeniem zakładanego okresu operacyjnego (2030) pozwoli na weryfikację podjętych działań, nakreśli także nową perspektywę strategiczną i czasową, tworząc nową wersję dokumentu dostosowaną do potrzeb oraz uwarunkowań zewnętrznych.

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Działanie	Realizator odpowiedzialny	Średni ILE (tysiąc, tys.)	Średni przyrost w zarobkach krajowych	Średni wskaźnik udziału w budżecie	Inne (np. wskaźnik, udział, koszt)
3.3.2. wprowadzanie zmian w drogach istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.3. 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.4. 3.3.10. analiza tworzenie stref Tempo 30 i więcej	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.5. 3.3.11., 3.3.12. lokalne uposażanie ruchu	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.6., 3.3.9. rozwój strefy planingu parkowania	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.4.1. rewitalizacja terenów zielonych	samorządy gminne	✓	✓	✓	
3.4.2. zarządzanie ulic	samorządy gminne	✓	✓	✓	
3.4.3. zbudowanie budowlnictwo	samorządy gminne	✓	✓	✓	
3.4.4. wzmacnianie elementów bieżąco-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej	samorządy gminne	✓	✓	✓	
Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności					
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.	samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych	samorządy gminne				✓
Pakiet działań 5. Sprawnie zarządzanie turystyką					
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów rezydentnych	samorządy gminne	✓	✓	✓	
5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w miejscach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów	samorządy gminne	✓	✓	✓	
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów nawigacyjnych na wolne miejsca postojowe	samorządy gminne	✓	✓	✓	✓
5.2.2. rozbudowa inteligentnego Systemu Transportowego	operatorzy transportu	✓	✓	✓	✓
5.3.1. rozwijanie techniczne w zakresie przewozu młot i rowerów w środkach transportu zbiorowego	operatorzy transportu	✓	✓	✓	✓
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej	samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego				✓

1.3. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Plan, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględni wszystkie grupy odbiorców, w tym osoby z różnego rodzaju niepełnosprawnościami. Niezwykle istotna jest partycypacja społeczna, która umożliwia zaangażowanie różnych osób. W odróżnieniu od tradycyjnego podejścia do planowania transportu, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) kładą szczególny nacisk na zaangażowanie mieszkańców, interesariuszy instytucjonalnych czy innych zainteresowanych osób. Powszechnie stosowaną klasyfikacją⁶ metod do angażowania mieszkańców jest informowanie, konsultowanie, angażowanie, współpraca i upoważnienie. W przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej zastosowano mieszane metody angażowania:

- informowanie za pomocą plakatów i ulotek, a także za pośrednictwem mediów w szczególności w gazetach lokalnych, w radiu (lokalne stacje), na lokalnych stronach internetowych czy forach i w mediach społecznościowych;
- wyznaczenie i angażowanie koordynatorów PZMM dla każdej z gmin Aglomeracji Beskidzkiej;
- organizowanie konsultacji społecznych dla mieszkańców oraz interesariuszy w formie warsztatowej;
- prowadzenie badań jakościowych (w tym: zogniskowane wywiady grupowe oraz wywiady indywidualne);
- prowadzenie badań ilościowych (w tym: ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety w grupach celowych);
- możliwość zgłaszania uwag (na spotkaniach, online, za pośrednictwem poczty elektronicznej).

Stosując podejście partycypacyjne, zidentyfikowano interesariuszy z następujących grup: urzędy administracji państwowej i samorządowej, przewoźnicy, stowarzyszenia, środowisko naukowe, rynek pracy oraz mieszkańcy:

- Urząd Gminy Istebna;
- Urząd Gminy Węgierska Góra;
- Urząd Miejski w Wiśle;
- Urząd Gminy Brenna;
- Starostwo Powiatowe Żywiec;
- Urząd Miejski w Szczyrku;
- Urząd Gminy Buczkowice;
- Urząd Miejski w Ustroniu;
- Urząd Miejski w Cieszynie;
- Urząd Miejski w Żywcu;
- Starostwo Powiatowe w Białku-Białej;
- Starostwo Powiatowe w Cieszynie;
- Urząd Miejski w Białku-Białej;
- Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Białku-Białej sp. z o.o. oraz Stowarzyszenia Kolej Beskidzka;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach sp. z o.o.;
- Miejski Zarząd Dróg w Białku-Białej;
- Uniwersytet Białko-Bialski;
- Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie sp. z o.o.;
- Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- Były pracownik między innymi PKP Cargo oraz Kolei Śląskich, a także działacz społeczny związany z promowaniem transportu kolejowego w regionie;
- Komunikacja Beskidzka S.A.;
- Drobisz-TUR Sp. z o.o. (przewoźcy pracownicy);
- Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu sp. z o.o.;
- Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie;
- Wispol;

⁶ Na podstawie: International Association for Public Participation (IAP2, 2007)

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Opis przedsięwzięcia	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (FPA, IT)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządowych	Inne (np. inwestycje komercyjne)
Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna					
1.8.2. wdrażanie systemów z dziedzin inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacja akomodacyjna, zielone fale, preostrożenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu)	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja					
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride	organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
2.1.2-2.1.4. analiza i budowa węzłów przesiadkowych	organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
2.2.2, 2.2.3, 2.2.5, 2.2.7. budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, samorząd wojewódzki	✓	✓	✓	✓
2.2.4. rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej (terenach osiedli mieszkaniowych)	samorządy gminne, samorządy powiatowe, samorząd wojewódzki	✓	✓	✓	✓
2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wygładzenia ruchu z terenów zabudowanych	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓

- Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedziicach;

– Urząd Gminy Łodygowice;
- Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach;

– Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu (powiat ościenny).

Zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji społecznych etapu I w mieście Bielsko-Biała przedstawiono na rysunku 1.3.



Rysunek 1.3 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 25.10.2022 r. z miasta Bielsko-Biała

Źródło: opracowanie własne

Drugi etap konsultacji społecznych odbył się w dniach od 24 do 27 kwietnia 2023 r., wtedy to omawiano z mieszkańcami wstępny projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej. Na rysunku 1.4 przedstawiono zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji etapu II w mieście Czechowice-Dziedzice.



Rysunek 1.4 Zdjęcie z II etapu konsultacji społecznych z dnia 24.04.2023 r. z miasta Czechowice-Dziedzice

Źródło: opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Tabela 6.1. Relacje między działaniami i sposobem finansowania

Działanie	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (FIR, FS)	Środki w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np. kredyt, dotacja komercyjna)
Pakiet działań 1. Zapewnienie dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego					
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej	organizatorzy transportu zbiorowego	✓		✓	✓
1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego (taryfy aglomeracyjnej)	organizatorzy transportu zbiorowego		✓		
1.1.4. wdrożenie nowoczesnych i integrowanych systemów biletowych	samorządy gminne, organizatorzy operatorzy transportu zbiorowego	✓	✓		✓
1.2.1. rewitalizacja linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu	PK S.A., samorządy gminne, PGP	✓	✓		
1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych	samorządy gminne, PGP	✓	✓		
1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków	PK S.A.	✓	✓		
1.4.1. wypracowanie zbilansu w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdów, informację pasażerską, obsługę biletową i inne odpowiednia dla pasażerów	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓		✓
1.5.1. wdrożenie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej	samorządy gminne, organizatorzy operatorzy transportu zbiorowego, PK S.A.	✓	✓	✓	✓
1.6.1. przybudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności	PK S.A., samorządy gminne, PGP	✓	✓		✓
1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i obsługi przystankowej	PK S.A.	✓	✓		
1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i opłakanych rozkładów jazdy	organizatorzy transportu zbiorowego			✓	
1.7.3. wdrażanie rozwiązań informacyjnych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i opłakanych rozkładów jazdy	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓		
1.8.1. rozwój inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetowej jakości środków transportu zbiorowego	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓

6.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Warunkiem powodzenia działań w zakresie zrównoważonej mobilności jest zapewnienie stabilnego finansowania przedsięwzięć, a w szczególności pokrycia wydatków związanych z przygotowaniem projektów, kosztów eksploatacyjnych infrastruktury, pojazdów, promocji i monitorowania rezultatów wdrożonych rozwiązań. Możliwymi instrumentami finansowania zrównoważonej mobilności są:

- środki zewnętrzne (pomocowe);
- środki rządowe w ramach programów krajowych;
- środki własne jednostek samorządu terytorialnego;
- kredyt, leasing;
- działalność komercyjna;
- środki własne operatorów transportu zbiorowego (amortyzacja i zysk).

Finansowanie projektów z zakresu zrównoważonej mobilności odbywa się z reguły przy wykorzystaniu więcej niż jednego źródła finansowania. Udział poszczególnych źródeł finansowania w pokryciu kosztów zadań inwestycyjnych zderminowany jest przez szereg czynników, np.:

- rodzaj i stopień złożoności zadania;
- czas trwania zadania;
- możliwości finansowe jednostki samorządu terytorialnego;
- kryteria finansowe uregulowane w projektach unijnych.

Przyporządkowanie źródeł finansowania do kluczowych działań przedstawiono w tabeli 6.1.

Spotkania w ramach trzeciego etapu konsultacji społecznych odbyły się w dniach od 5 do 8 września 2023 r., omawiano wtedy z mieszkańcami Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej. Na rysunku 1.5 przedstawiono zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji etapu III w mieście Żywiec.



Rysunek 1.5 Zdjęcie z II etapu konsultacji społecznych z dnia 06.09.2023 r. z miasta Żywiec

Źródło: opracowanie własne

1.4. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

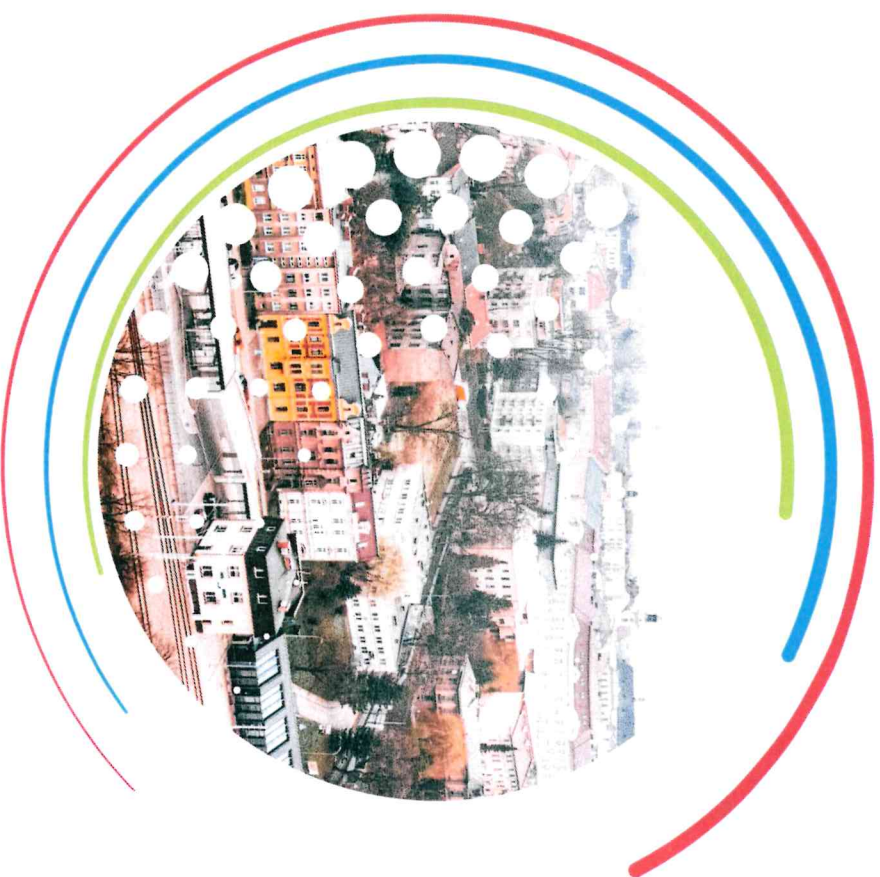
Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ ma na celu dokonanie oceny skutków realizacji ustaleń tego dokumentu w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, wskazanie potencjalnie uciążliwych, a także korzystnych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

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

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

W projekcie Planu nie zostały zidentyfikowane przedsięwzięcia, mogące zawsze znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Ze względu na skalę oraz charakter realizowanych zadań nie prognozuje się, aby powodowały one znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko.

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



6. FINANSOWANIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

DZIAŁANIE 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności

Przeobrażenie dotychczasowych form przemieszczania w kierunku zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej wymaga uzupełniania działań twardych (inwestycyjnych) działaniami miękkimi (nieinwestycyjnymi), które umożliwią włączenie ogółu interesariuszy w tematykę zrównoważonej mobilności, np. w formie integrowanych strategii informacyjnych, kampanii informacyjno-marketingowych (dotyczących realizowanych projektów, imprez i wydarzeń, podkreślających zalety i wizerunek transportu zbiorowego), wydarzeń publicznych (np. dni bez samochodu), warsztatów, reklam w mediach. Wskazane przedsięwzięcia wymagają połączenia pracy samorządów w kreowaniu spójnej polityki, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych.

Dobrym impulsem do kształtowania zrównoważonej mobilności będzie opracowanie zasad dobrych praktyk i standardów, czyli takich działań, które przyniosły konkretne, pozytywne rezultaty, jak również zawierających w sobie pewien potencjał innowacji, powtarzalnych i możliwych do zaimplementowania w warunkach krajowych.

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

Tabela 5.33 Szczegółowe zadania dla działania: Promocja zrównoważonej mobilności

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	6.2.1. udział we wspólnych warsztatach;
	6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
	6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe

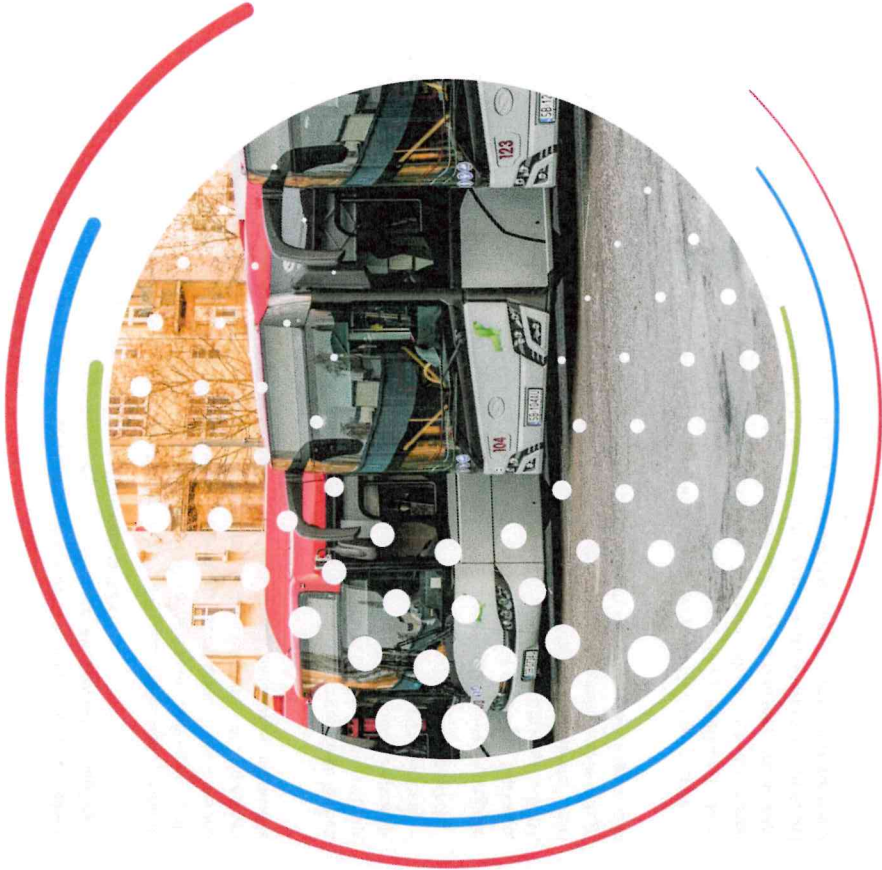
Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie zrównoważonej mobilności powinno korzystać z dobrych praktyk, których źródłem powinny być wspólne szkolenia, warsztaty, imprezy edukacyjne, ukierunkowane głównie na rozwój zasobów ludzkich. Ma to na celu podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych. Adaptacja dobrych praktyk docelowo prowadzi do doskonalenia standardów, w oparciu o które kształtowane będą zmiany mobilnościowe w Aglomeracji Beskidzkiej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.34 Szczegółowe zadania dla działania: Dobre praktyki i działania pilotażowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne



2. SYNTeza DIAGNOzy STAnu ISTNIEJĄCEgo SYSTEMU
TRANSPORTOWEgo AgLOMERACJI BESKIDZKIEJ

2.1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Aglomeracja Beskidzka znajduje się w południowej części Polski. Obejmuje swoim zasięgiem południową część województwa śląskiego i w całości pokrywa się z terenem powiatów: bielskiego, cieszyńskiego, żywieckiego oraz miasta na prawach powiatu: Bielska-Białej.

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

Pod względem geograficznym Aglomeracja Beskidzka leży w rejonie łącznika górskiego Karpat, co czyni ją niezwykle atrakcyjną pod względem turystyczno-krajoobrazowym. Wskazane tereny cechują się nie tylko wysokimi walorami widokowymi, ale także przyrodniczymi, w efekcie stanowiąc doskonałe miejsce do rekreacji i wypoczynku (przykładowo: trasa rowerowa dookoła Jeziora Żywieckiego – rysunek 2.1). Aglomeracja otwiera także region na współpracę transgraniczną z Czechami i Słowacją.

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

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

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

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

Obszar funkcjonalny lokalnych ośrodków rozwoju stanowią gminy: Łęka, Ławica, Radziechow-Wieprz, Goleśzów, Dębówiec, Hażlach, Żebrzydowice, Skoczów, Strumięń i Chybie oraz gminy, którym nadano funkcję turystyczną i zlokalizowane są w otoczeniu lokalnych ośrodków rozwoju.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego, właścicieli we wzięciu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Tabela 5.31 Szczegółowe zadania dla działania Oferta przewozowa

Obszar	Zadania szczegółowe
Funkcja turystyczna	5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.

Źródło: opracowanie własne

Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna

Edukacja oraz partycypacja społeczna wiąże się z realizacją pakietu 2 w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Realizacja niniejszego pakietu prowadzi do zwiększenia świadomości transportowej wśród społeczności Aglomeracji Beskidzkiej oraz kształtowaniu pozytywnych trendów komunikacyjnych.

DZIAŁANIE 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji

Kształtowanie świadomości transportowej wśród społeczności Aglomeracji Beskidzkiej powinno dotyczyć wszystkich grup wiekowych, zaczynając od dzieci w wieku przedszkolnym, a kończąc na seniorach. Chodzi tu nie tylko o popularne pogadanki dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale także o cykliczne akcje szkoleniowe o tematyce transportowej. Mogą one mieć różną formę, ale powinny być dostosowane do docelowej grupy osób. Tym samym edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności może być realizowana w oparciu np. o konkursy plastyczne i zawody sportowe, kampanie społeczne adresowane do uczniów szkół podstawowych oraz grona nauczycielskiego (np. „Rowerowy Maj”, „Rowerowa Szkoła”), kursy edukacyjne połączone z egzaminem na kartę rowerową.

Wszystkie przedsięwzięcia na rzecz budowania zrównoważonej mobilności rodzą konieczność połączenia wysiłków samorządów w kreowaniu spójnej polityki, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych. Ważne jest również doskonalenie umiejętności pracowników administracji samorządowej w sferze zmian i trendów zachodzących np. w transporcie i planowaniu przestrzennym.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.32 Szczegółowe zadania dla działania: Kształcenie społeczeństwa

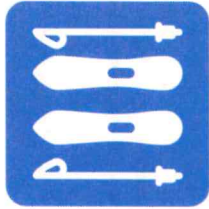
Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.

Źródło: opracowanie własne

tzn. nieutrudniających przejścia, nienarazających na szkodę osób i mienia innych pasażerów, nieograniczających widoczności kierującemu pojazdem, niezagrożających bezpieczeństwu ruchu.

O wyposażeniu środków transportu zbiorowego w udogodnienia dla osób podróżujących z nartami lub rowerami powinny informować czytelne piktogramy.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: operatorzy transportu zbiorowego.



Rysunek 5.22 Propozycja piktogramów informujących o możliwości przewozu rowerów i sprzętu narciarskiego w środkach transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.30 Szczegółowe zadania dla działania: Wyposażenie taboru

Obszar	Zadania szczegółowe
Agglomeracja Beskidzka	5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego;
	5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 5.4. Specjalna oferta przewozowa

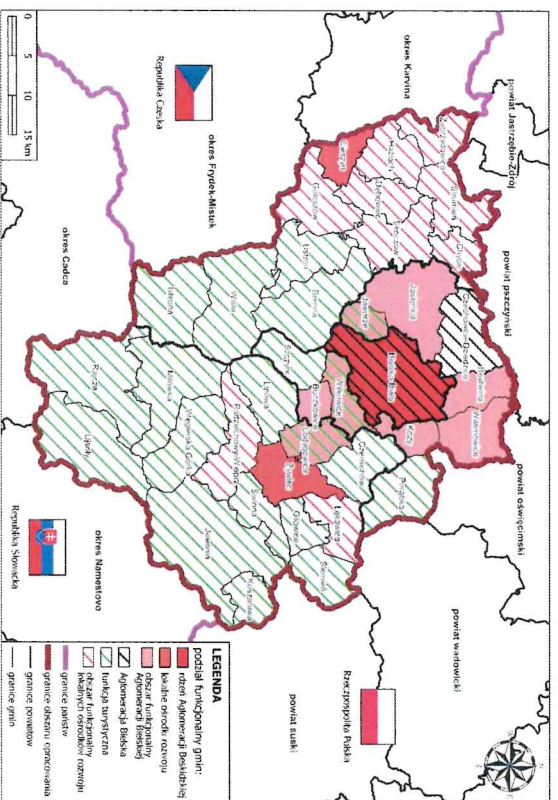
Sprostanie oczekiwaniom pasażerów, realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne, zwłaszcza na obszarach z wysoko rozwiniętą bazą turystyczną, wymaga dostosowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego. W ocenie turyści usługi przewozowe są integralną częścią całego „produktu turystycznego”. W ramach współpracy Aglomeracji Beskidzkiej z ośrodkami narciarskimi należy rozważyć uruchamianie sezonowych połączeń specjalnie z myślą o narciarzach i turystach – obowiązkowo takie połączenia powinny funkcjonować np. do Wisły i Szczyrku (w okresie zimowym jako Skibusy, a w letnim jako Bikebusy). Połączenia te nie powinny zastępować obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych, lecz stanowić rozszerzenie oferty w okresie wzmożonego ruchu turystycznego.

Rozwój połączeń komunikacyjnych dedykowanych turystom powinien uwzględnić synchronizację odjazdów z innymi środkami transportu w węzłach przesiadkowych, a docelowo powinien podlegać integracji taryfowo-biletowej w całej Aglomeracji. W celu popularyzacji zrównoważonej mobilności rekomendowane jest wprowadzenie bezpłatnych przejazdów na połączeniach turystycznych lub w ramach opłaty za postój pojazdu na parkingu buforowym.



Rysunek 2.1 Trasa rowerowa dookoła Jeziora Żywieckiego
Źródło: opracowanie własne

Na rysunku 2.2 przedstawiono zaproponowany podział funkcjonalny obszaru dla Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 2.2 Podział funkcjonalny obszaru

Źródło: opracowanie własne

W tabeli 2.1 przedstawiono liczbę mieszkańców oraz powierzchnię poszczególnych gmin, wchodzących w skład Aglomeracji Beskidzkiej, oraz udział procentowy w całkowitej liczbie mieszkańców i powierzchni analizowanego obszaru.

Tabela 2.1. Liczba mieszkańców oraz powierzchnia gmin Aglomeracji Beskidzkiej z udziałem procentowym na dzień 31.12.2021 r.

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba mieszkańców	Udział procentowy liczby mieszkańców [%]	Powierzchnia [km ²]	Udział procentowy powierzchni [%]
1.	Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	168 319	25,4	125	5,3
2.		Bestwina	12 003	1,8	38	1,6
3.		Buckowice	11 206	1,7	19	0,8
4.		Czechowice-Dziedzice	45 398	6,8	66	2,8
5.		Jasienica	24 799	3,7	93	4,0
6.		Jaworze	7 455	1,1	21	0,9
7.		Kozy	13 117	2,0	27	1,1
8.		Porąbka	15 636	2,4	65	2,8

Jazda w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania pojazdu (tzw. ruch jałowy) w znacznym stopniu odpowiada za zatłoczenie na drogach. W celu wyeliminowania ruchu jałowego na głównych ciągach komunikacyjnych, prowadzących do atrakcji turystycznych, pomocne jest wdrażanie systemów naprowadzających na miejsca postojowe. Rozwiązania te, działające w formie tablic informujących kierowców o wolnych przestrzeniach parkingowych, powinny funkcjonować już przy wjeździe do miejscowości i kierować na parkingi komunalne (w tym parkingi typu Park&Ride), parkingi w dużych obiektach kulturalnych. Tablice informacyjne mają również na celu powiadomienie o braku możliwości zaparkowania na danym obszarze, a w konsekwencji skłonienie do decyzji o pozostawieniu samochodu wcześniej i kontynuacji podróży transportem publicznym.

Systemy naprowadzające powinny wykorzystywać elektroniczne tablice i znaki miejscich systemów informacyjnych. Ze względu na znaczne natężenie turystów zewnętrznych (spoza Aglomeracji Beskidzkiej) tablice elektroniczne powinny wyświetlać nie tylko nazwę parkingu i liczbę wolnych miejscistojących, ale także lokalizację parkingu, odległość od znaku oraz kierunek jazdy. W ramach systemu powinna działać aplikacja mobilna o takiej samej funkcjonalności, umożliwiająca dodatkowo np. wcześniejszy zakup biletu parkingowego poprzez system rezerwacji.

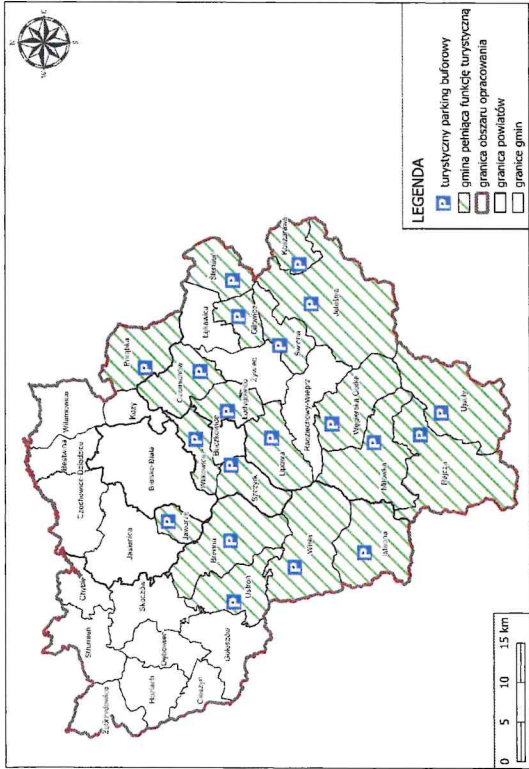
Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne:

Tabela 5.29 Szczegółowe zadania dla działania: Systemy naprowadzające

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe;
Aglomeracja Bielska i ródź Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biala)	
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedlice)	5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	

Źródło: opracowanie własne

Realizacja potrzeb przewozowych osób udających się w celach turystyczno-rekreacyjnych musi odbywać się w odpowiednich warunkach. Pojazdy transportu zbiorowego powinny być tak dobrane do obsługi poszczególnych połączeń, by były w stanie przewieźć znaczne wolumeny pasażerów. Nadziernym wymogiem w zakresie wyposażenia jest odpowiednie dostosowanie taboru (autobusowego i kolejowego) do obsługi połączeń obsługanych przez turystów. Pożądanym minimum powinna stanowić możliwość przewozu nart w sezonie zimowym oraz rowerów w sezonie letnim (np. poprzez wyposażenie taboru autobusowego w wieszaki lub przyrządy umożliwiające przewóz ekwipunku turystycznego). Podróż z takim bagażem musi odbywać się w odpowiednich warunkach,



Rysunek 5.21 Rekomendowana lokalizacja turystycznych parkingów buforowych

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.27 Szczegółowe zadania dla działania Parkingi buforowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Agglomeracja Beskidzka	5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych;
Funkcja turystyczna	5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.28 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu: Parkingi buforowe

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej.

Źródło: opracowanie własne

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zajmuje 2 354 km², z czego największą powierzchnię zajmują: gmina Jeleśnia (7,2% łącznej powierzchni), gmina Rajcza (5,6%) oraz gmina miejska Bielsko-Biała (5,3%). Najmniejszą powierzchnię mają natomiast gminy: Buczkowice (0,8%), Jaworze (0,9%) oraz Kozy (1,1%).

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

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

Dynamika dodatnia występuje natomiast na terenie mniejszych gmin sąsiadujących z dużymi miastami, co wynika ze zjawiska suburbanizacji miast. Wzrost liczby ludności w gminach sąsiadujących, choć pozornie wydaje się zjawiskiem korzystnym (większe wpływy z podatków, większy udział społeczeństwa młodego), jednak w miastach z których mieszkańcy się wyprowadzają generuje wiele problemów (wzrost pustostanów, wzrost natężenia ruchu na wyjazdach do miast). Suburbanizacja generuje wzrost zapotrzebowania na transport w gminach sąsiednich, a brak zapewnienia transportu publicznego wiązał się będzie ze wzrostem wykorzystania samochodów osobowych i dalszym zwiększającym się zjawiskiem kongestii ruchu. Suburbanizacja obserwowana w Aglomeracji Beskidzkiej prowadzi do rozpraszania się zabudowy, co stanowi barierę dla zachowania efektywności transportu. Stąd też przed gminami, w których tak dynamicznie przyrasta ludność, stoi wyzwanie zapewnienia nie tylko dostępności transportowej, ale również odpowiedniej infrastruktury społecznej (miejsca w żłobkach, przedszkolach, szkołach).

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

Kształt piramidy wieku dla Aglomeracji Beskidzkiej jest regresywny, dlatego należy spodziewać się postępującego starzenia społeczeństwa. W Aglomeracji Beskidzkiej obserwowany jest wzrost wartości wszystkich wskaźników obciążenia demograficznego. Świadczy to o niekorzystnych przemianach struktury ludności i z pewnością wpłynie na potrzeby transportowe społeczeństwa np. poprzez konieczność dostosowania taboru oraz zapewnienie czytelnej informacji dla osób starszych. Osoby te są w stanie pokonywać mniejsze dystanse pieszo, dlatego obszary powinny być zwarte w celu zapewnienia usług społecznych. Wraz z wiekiem zmniejsza się również możliwość z korzystania z transportu indywidualnego samochodowego oraz rowerowego.

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

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

Obszar	Zadania szczegółowe
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyń, Żywiec)	
Funkcja turystyczna	

Źródło: opracowanie własne

Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką

Sprawne zarządzanie turystyką wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie sprostania oczekiwaniom pasażerów realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne publicznym transportem zbiorowym oraz zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 2 w zakresie tworzenia infrastruktury umożliwiającej sprawne łączenie podróży. Realizacja niniejszego pakietu prowadzi do budowy alternatywy dla przemieszczania się samochodem osobowym, a z czasem z jego rezygnacji w podróżach turystycznych.

DZIAŁANIE 5.1. Parkingi buforowe

Podstawą obsługi turystów powinien być sprawny system transportu zbiorowego. Indywidualny ruch turystyczny generuje dodatkowy popyt na miejsca postojowe, choć nie można go całkowicie wyeliminować. W Aglomeracji Beskidzkiej, w okresie powstawania wielu obiektów dedykowanych turystom, nie było świadomości potrzeby zapewnienia miejsc parkingowych dla odwiedzających. W celu sprostania temu wyzwaniu, w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (np. wyciągi narciarskie, górskie szlaki turystyczne) pożądaną jest wprowadzenie parkingów buforowych. Pozwoli one zatrzymać na obrzeżach gmin typowy ruch turystyczny, a stamtąd zapewnić sprawny dowóz do infrastruktury turystycznej autobusami lub innymi zorganizowanymi środkami transportowymi (notabene w ramach prowadzonej polityki parkingowej powinny zostać zapewnione miejsca do parkowania autobusów i autokarów). Koncepcja parkingów buforowych, uzupełniona atrakcyjną ofertą transportu zbiorowego, miałaby za zadanie ograniczyć rozbudowę istniejących parkingów oraz ruch samochodowy turystów do miejsc docelowych (!) wynikające z niego straty czasu związane z poszukiwaniem miejsca postojowego) oraz przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

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

Tabela 5.25 Szczegółowe zadania dla działania: Niskoemisyjny transport zbiorowy

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna

Na gruncie Aglomeracji Beskidzkiej istotnym czynnikiem, wpływającym na promocję transportu indywidualnego opartego o samochody elektryczne, jest wysoko rozwinięta sieć punktów ładowania (o ile na terenie samego Bielska-Białej dostęp do punktów ładowania można uznać za akceptowalny, o tyle gorzej jest w mniejszych ośrodkach). Kształt tej sieci nie powinien być dowolny, lecz wynikać ma z potrzeb użytkowników samochodów elektrycznych, uwarunkowanych czasem, jaki w danych warunkach są w stanie poświęcić na ładowanie baterii. Niezależnie od gminy, oczekuje się obecności stacji ładowania w szczególności w sąsiedztwie: placówek handlowych, urzędów, obiektów służących rozrywce i kulturze, dużych zakładów pracy, osiedli mieszkaniowych.

Zmniejszenie emisji substancji szkodliwych można również osiągnąć przez wyrowadzenie ruchu (zwłaszcza tranzytowego) z centrum miejscowości. Kluczowe w tym zakresie może być utworzenie Stref Ruchu Ograniczonego i Stref Czystego Transportu. Dokładny zasięg tych stref powinien wynikać z badań ruchu (tranzytowego i struktury rodzajowej pojazdów), ale ze względu na obecne, lokalne uwarunkowania, pożądanymi lokalizacjami w pierwszej kolejności powinny być centra Bielska-Białej (głównie ul. 3 Maja i Zamkowa – pod kątem utworzenia Strefy Czystego Transportu lub Strefy Ograniczonego Ruchu) oraz Czechowice-Dziedzic, Cieszyńska i Żywca (pod kątem utworzenia Stref Ograniczonego Ruchu). W drugiej kolejności od nadmiernego ruchu samochodowego i wynikającej stąd emisji zanieczyszczeń powinny zostać uwolnione centra miejscowości pełniących funkcje turystyczne (Wisła, Szczyrk).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.26 Szczegółowe zadania dla działania: Ekologiczna motoryzacja indywidualna

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;
	4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
Aglomeracja Bielska i ródzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	4.2.3. utworzenie Strefy Czystego Transportu;
	4.2.4. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

Spośród gmin miejskich najgorsze warunki związane z zanieczyszczeniem powietrza panują w gminach: Bielsko-Biała, Cieszyń oraz Żywiec⁷. Związane jest to z gęstą zabudową oraz dużą liczbą zakładów pracy, które generują liczne podróże. Podobna sytuacja występuje na obszarze dolin, gdzie ze względu na niekorzystne przewietrzania dochodzi do akumulacji zanieczyszczeń. Sprawny i spełniający postulaty przewoźowe transport publiczny powinien przyczynić się do zmiany przyzwyczajień mieszkańców i zwiększyć udział podróży wykonywanych z użyciem transportu zbiorowego.

2.2. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

W etapie I prac nad Planem przeanalizowano dokumenty strategiczne na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim, regionalnym i lokalnym. W tabeli 2.2 przedstawiono wykaz dokumentów wyższego szczebla, które zostały poddane analizie.

Tabela 2.2. Wykaz dokumentów wyższego szczebla poddanych analizie

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu	
	Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności;	
Dokumenty szczebla europejskiego	Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu;	
	Europejska Polityka Transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji;	
	Strategia Europa 2020 oraz Zrównoważona Europa 2030;	
	W kierunku nowej kultury mobilności w mieście;	
	Plan Działania na rzecz Mobilności w Miastach;	
Dokumenty szczebla krajowego	Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu;	
	Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu: dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu;	
	Pakiet mobilności miejskiej;	
	Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnego mobilności w miastach.	
	Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju; Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025; Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030; Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności;	

⁷ Na podstawie danych Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.; Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027; Krajowa Polityka Miejska 2030; Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030.
Dokumenty szczebla regionalnego	Strategia rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”; Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (w przygotowaniu); Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+.

Źródło: opracowanie własne

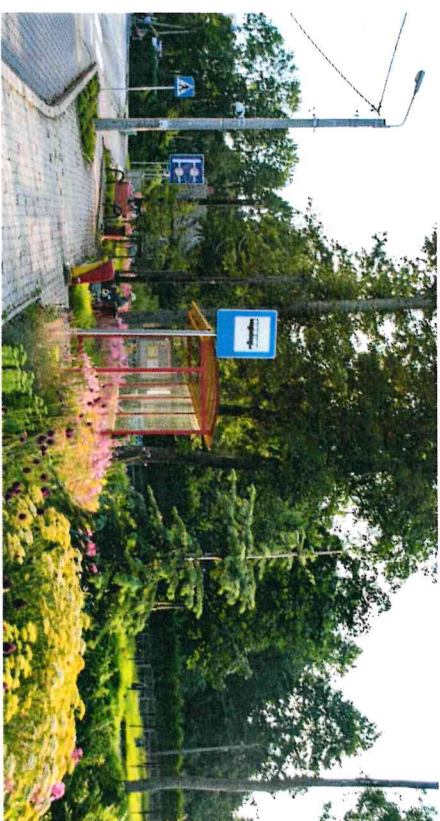
Wśród zapisów wyszczególniono aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością, czyli takie, które koncentrują się na ludziach, integrują planowanie przestrzenne z gospodarką, potrzebami społecznymi, jakością środowiska i zdrowia, a także stanowią kombinację rozwiązań infrastrukturalnych, rynkowych, usługowych, informacyjnych i promocyjnych.

Najistotniejszymi działaniami opisanymi w dokumentach są:

- inwestycje w ludzi (tj. w przestrzeń, w której żyją), ponieważ to oni stanowią główny potencjał rozwojowy;
- zapobieganie „rozlewaniu się” zabudowy;
- rozwój komunikacji zbiorowej, w tym działania integrujące różne środki transportu w punktach węzłowych i przesiadkowych;
- pielęgnacja i zapobieganie degradacji środowiska naturalnego, w tym redukcji niskiej emisji pyłów i szkodliwych gazów oraz ograniczania hałasu;
- budowa i modernizacja infrastruktury, w tym: dróg, ścieżek rowerowych, chodników, oświetlenia, przystanków, parkingów;
- wyprowadzenie ruchu z centrów miast w celu uspokojenia ruchu oraz poprawy jakości życia mieszkańców;
- działania promocyjne i edukacyjne w kierunku zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych oraz związane ze zwiększaniem świadomości ekologicznej mieszkańców.

W dokumentach lokalnych obserwuje się pewne dysproporcje między naciskiem, stawianym na inwestycje w transport publiczny i niezmotywowany, a indywidualny samochodowy. Wśród opisywanych kierunków działań najczęściej pojawiały się te związane z inwestycjami w infrastrukturę drogową. W Planie Zrównoważonej Mobilności zasadne jest zmniejszenie nacisku na rozbudowę infrastruktury drogowej, która však nie służy wyprowadzeniu ruchu z centr miejscowości ani poprawie bezpieczeństwa drogowego.

Ponadto na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wdrażane są Strategie Elektromobilności. Dokumenty te powstały w powiecie żywieckim, powiecie cieszyńskim oraz w miastach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedziice, Cieszyn, Ustron. Zapisy przedmiotowych dokumentów są zgodne z głównymi



Rysunek 5.20 Przykład zielonego przystanku w Bielsku-Białej

Źródło: <https://komunikacja.um.bielsko.pl>

Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 3 w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Realizacja niniejszego pakietu przyczynia się do poprawy jakości środowiska.

DZIAŁANIE 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy

Niskoemisyjny transport zbiorowy pełni ważną rolę w transformacji miast w kierunku „inteligentnych” ośrodków (*smart city*), rozwijających się zgodnie z nurtem nowych uwarunkowań środowiskowych. Promocja elektromobilności w transporcie zbiorowym, oprócz wdrożenia nisko- lub zeroemisyjnego taboru (pożądane autobusy, spełniające najwyższe standardy emisji spalin EURO, autobusy hybrydowe, autobusy elektryczne, autobusy wodorowe), powinna obejmować także budowę lub przebudowę infrastruktury niezbędnej do jego obsługi i ładowania paliwem alternatywnym (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii) czy też budowę lub przebudowę infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.

Niskoemisyjne środki transportowe powinny być wykorzystywane nie tylko przez przewoźników komunalnych, świadczących usługi komunikacji miejskiej (MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie), czy przewoźy gminno-powiatowe (Komunikacja Beskidka), ale również przez przewoźników prywatnych, wykonujących gminne lub powiatowe przewozy użyteczności publicznej.

DZIAŁANIE 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

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

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

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.24 Szczegółowe zadania dla działania Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
	3.4.2. zazielenianie ulic;
	3.4.3. zielone budownictwo;
	3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.

Źródło: opracowanie własne

założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, a jednocześnie będą stanowiły jego uzupełnienie.

Podsumowując, zapisy dokumentów na poziomie europejskim, krajowym i wojewódzkim wyznaczają główne kierunki działań, których wykonanie doprowadzi do zrównoważonego rozwoju. W dokumentach regionalnych i lokalnych nie stwierdzono występowania zapisów sprzecznych z podejmowaną polityką zrównoważonej mobilności. Można stwierdzić, że aktualny stan prawny umożliwiał wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, jednak zasadna jest zmiana podejścia do kreowania mobilności miejskiej w kierunku jej zrównoważenia, poprzez zmianę nacisku w dokumentach regionalnych i lokalnych w zakresie zrównoważonej mobilności.

2.3. PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH ANALIZ STANU ISTNIEJĄCEGO I SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonuje system transportowy, obejmujący transport drogowy (indywidualny oraz zbiorowy), kolejowy (towarowy oraz pasażerski), pieszy oraz rowerowy. Dodatkowo na obszarze w znaczącym stopniu występuje transport wodny i lotniczy.

Aglomeracja Beskidzka, podobnie jak całe województwo śląskie, charakteryzuje się wysokim poziomem rozwoju sieci transportowej (zarówno dróg, jak i linii kolejowych w północnej części obszaru). Sieć powiązań infrastruktury transportowej różnych środków transportu jest rozbudowana i stwarza znaczne możliwości przemieszczania się ludzi i towarów.

Badania jakościowe

Wnioski z przeprowadzonych badań jakościowych z podziałem na obszary tematyczne przedstawiono w tabeli 2.3.

Tabela 2.3. Kluczowe wnioski z badań jakościowych

Obszar tematyczny	Wnioski, spostrzeżenia oraz konkluzje
Komunikacja zbiorowa	Respondenci wskazywali, że region charakteryzuje się zróżnicowanym poziomem obsługi transportowej, w zależności od powiatów. Powiat bielski wraz z miastem Bielsko-Biała został wskazany jako najlepiej skomunikowany. Powiat cieszyński charakteryzuje się przeciętnym stopniem obsługi, zaś najgorszą sytuacją jest w powiecie żywieckim. Model organizacyjny Beskidzkiego Związku Powiatowo- Gminnego wskazywany jest jako dobry przykład transportu regionalnego. Większość uczestników rozmów uważa, że transport organizowany na zasadach komercyjnych cechuje się niższą jakością, brakiem standaryzacji taboru oraz niekorzystną taryfą przewozową. Kolej w opinii respondentów powinna stanowić główny szkielet komunikacji zbiorowej, jednak konieczna jest dobudowa infrastruktury oraz modernizacja/rozbudowa obecnej. Aktualny kształt połączeń kolejowych zapewnia dobrą ofertę tylko w wybranych kierunkach, głównie północ – południe, natomiast połączenia horyzontalne zostały mocno ograniczone lub zawieszone. W skali całego subregionu istnieje niewielka liczba miejscowości pozbawiona transportu zbiorowego, jednakże wiele obszarów posiada bardzo ubogą ofertę przewozową,

Obszar tematyczny	Wnioski, spostrzeżenia oraz konkluzje
	zakładając realizację kursów wyłącznie w dni robocze/robocze szkolne.
Optymalizacja subregionalnego układu drogowego	Respondenci pochodzący z Bielska-Białej oraz okolic zauważali, że pomimo ukończenia budowy głównych dróg obwodnicowych, wyprowadzających ruch ze ścisłej zabudowy, ruch na drogach śródmiejskich znacząco się nie zmniejszył, a na niektórych odcinkach nawet zwiększył. W godzinach szczytu natężenie często przekracza wartości krytyczne, co skutkuje kongestią; znaczna część podróży samochodowych koncentruje się w centrum Bielska-Białej. Problemy ze znacznym natężeniem ruchu występują także w pozostałych miastach powiatowych oraz w Czechowicach-Dziedzicach. Problemem obniżającym poziom bezpieczeństwa jest brak chodników przy znacznej części dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych przy terenie subregionu. Pozytywne doświadczenie z systemem ITS ma miasto Bielsko-Biała, gdzie system ten umożliwił zarządzanie ruchem oraz nadawanie priorytetów komunikacji zbiorowej.
Sieć rowerowa	Uczestnicy badań jakościowych wskazywali na problem, dotyczący złego stanu technicznego infrastruktury rowerowej. Zwrócono uwagę, że w regionie znajduje się duża liczba wyznaczonych szlaków rowerowych, ale jest to działanie mocno teoretyczne, ponieważ nie charakteryzują się one wydzieloną infrastrukturą, a ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym. Często wzdłuż ruchliwych dróg wojewódzkich, pozbawionych poboczy. Ograniczenia terenowe, górskie ukształtowanie obszaru często utrudnia lub uniemożliwia budowę takiej infrastruktury. Infrastruktura rowerowa powinna być uwzględniana w projektach przebudowy lub budowy nowych odcinków dróg. Nieliczne odcinki DDR o charakterze transportowym nie tworzą spójnej sieci, są poszatkowane i występują głównie w większych miejscowościach subregionu. Ze względu na uwarunkowania lokalne wskazywane jest promowanie rowerów elektrycznych oraz poszerzanie zakresu miejskich wypożyczalni rowerów, które będą dostosowane do jazdy górskiej.
Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego	Większość turystów przyleżała do subregionu transportem indywidualnym. W opinii respondentów wynika to z faktu niewystarczającej oferty kolejowej lub zawieszenia ruchu kolejowego. Komunikacja autobusowa kursuje w weekendy z bardzo niską częstotliwością, nie docierając w ogóle do niektórych miejscowości. Podróżę rowerowe mają głównie charakter rekreacyjny; ze względu na górzysty teren są wymagające, trudne do promowania na szerszą skalę. Ruch turystyczny jest znacznym generatorem korków, a także nielegalnego parkowania w miejscowościach turystycznych. Wskazywane było, że przed wdrażaniem konkretnych rozwiązań należy przeanalizować ich wpływ na środowisko naturalne.
Integracja i zarządzanie transportem/mobilnością	Uczestnicy rozmów mieli rozbieżne zdania w temacie integracji. Przeważały jednak opinie o konieczności integracji transportowej koordynacyjnymi z poziomem regionu. Zwracano uwagę na różne aspekty integracji. Największy priorytet powinien być nadany aspektowi rozkładowemu (synchronizacja rozkładów komunikacji miejskiej z kolejną oraz autobusami regionalnymi). Warto także tworzyć

Tabela 5.22 Szczegółowe zadania dla działania Uspokojenie ruchu

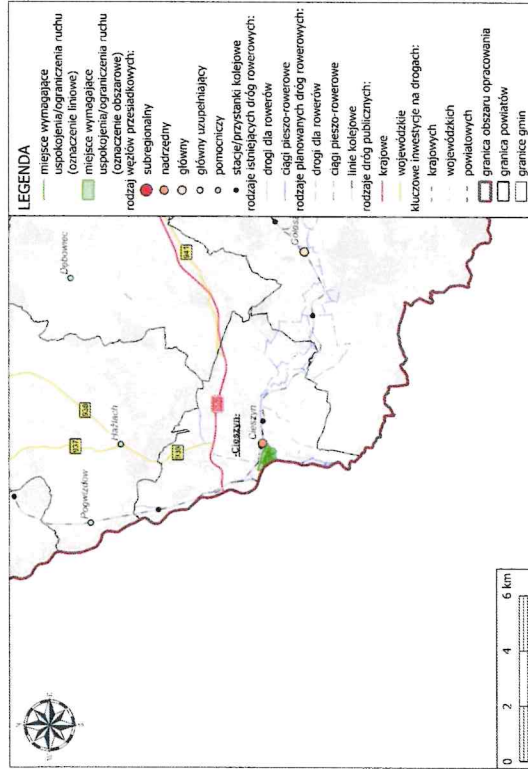
Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
Aglomeracja Bielska i ródzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	3.3.3. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta; 3.3.4. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonef; 3.3.5. lokalne uspokajanie ruchu; 3.3.6. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast);
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, żywiec)	3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonef; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu;
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Funkcja turystyczna	

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.23 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Uspokojenie ruchu

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
<ul style="list-style-type: none">– budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej;– budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic;– budowa obwodnicy żywcza, łączącej drogę wojewódzką DW945 z drogą ekspresową S1;– budowa drogi S1 Kostowy – Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”;– budowa drogi SS2 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Glogoczów);– modernizacja ul. Bielskiej w Cieszynie;– budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojeściem kładką pieszo-rowerową do zabrytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktury umożliwiającej wyłączenie z ruchu samochodowego (lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabrytkowego centrum miasta;– rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej.

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.19 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne

Do kluczowych projektów, koniecznych w kontekście zminimalizowania uciążliwości motoryzacji indywidualnej, należy zaliczyć także rozwój stref płatnego parkowania, sprzyjających zwiększeniu rotacji pojazdów, zmniejszeniu kongestii na drogach czy też zmniejszenia liczby podróży samochodowych. W tym kontekście należy brać pod uwagę nie tylko powiększenie istniejących stref (np. w Bielsku-Białej, Cieszynie, Żywcu), ale także ustanawianie nowych stref w pozostałych gminach Aglomeracji Beskidzkiej, a w przypadku Bielska-Białej także w obszarach lokalnych centrów dzielnicowych.

Ponadto na potrzeby wyłączenia z ruchu lub ograniczenia ruchu samochodowego na obszarach zabytkowego śródmieścia niezbędne jest utworzenie infrastruktury parkingowej dla potrzeb mieszkańców oraz o funkcji buforującej na obrzeżach centrów miast. W Bielsku-Białej i Żywcu rolę taką pełnić będą mogły planowane węzły przesiadkowe (przy Dworcu Kolejowym w Bielsku-Białej oraz przy amfiteatrze w Żywcu), gdzie utworzona będzie infrastruktura Park&Ride, natomiast w Cieszynie planuje się budowę takich parkingów przy ul. Liburnia (z dojeżdżeniem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingów na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja.

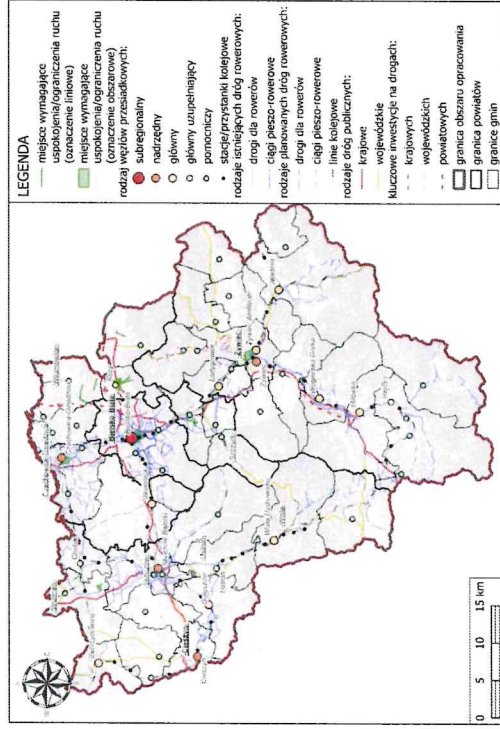
Wszelkie działania inwestycyjne na sieci drogowej powinny być prowadzone w taki sposób, by maksymalizować użyteczność dla mieszkańców. Z jednej strony chodzi to o faktyczne zredukowanie wielkości potoku ruchu, z drugiej zaś – o zabezpieczenie lokalnej gospodarki i turystyki, funkcjonujących w Aglomeracji Beskidzkiej. W wyniku zmian na sieci drogowej nie wolno bowiem dopuszczać do ograniczenia możliwości dotarcia do terenów inwestycyjnych, turystycznych lub rekreacyjnych, lecz oczekiwać zwiększenia ich dostępności.

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

Obszar tematyczny	Wnioski, sprostowania oraz konkluzje
Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług	centra przesiadkowe, ich powstanie powinno być poprzedzone jednak badaniami preferencji pasażerów. W dalszej kolejności można rozważyć integrację taryfową: wspólny bilet. Wielu respondentów wskazywało jednak na obawy o finansowanie tego systemu (jak się wspólnie porozumieć w gronie wielu podmiotów? Jak podzielić wpływy z biletu oraz obliczyć rekompensatę każdego z podmiotów?). Aktualne zagospodarowanie przestrzenne subregionu cechuje się znaczną suburbanizacją w rejonie Bielska-Białej, a także rozlewaniem zabudowy jednorodzinnej na terenach atrakcyjnych turystycznie. Inwestycje te nie są z reguły skorelowane z systemem transportowym. Brak dogodnej infrastruktury często uniemożliwia doprowadzenie tam linii autobusowych (np. Czechowice-Dziedzice, Cieszyń). Brakuje myślenia kompleksowego - powstawanie budynków na zasadzie warunków zabudowy tylko pogłębia chaos przestrzenny. W poprzednich latach, przed transformacją ustrojową, zabudowa była lepiej zaplanowana pod kątem podstawowej infrastruktury, nie wymagająca też długich dojazdów. Powszechność samochodu umożliwiła pokonywanie większych dystansów w celach zawodowych, edukacyjnych, rozrywkowych, rekreacyjnych. Podczas rozmów wskazywano, że akcje edukacyjne czy kampanie informacyjne mogą skłaniać mieszkańców do bardziej zrównoważonych zachowań transportowych, jednak jest to tylko dodatek. Główną zachętą będzie sprawnie działający system komunikacji publicznej, wybierany przez wszystkie grupy społeczne. Cenny będzie także dobry przykład, dawany na co dzień przez osoby pracujące w urzędach, jednostkach samorządowych, a także liderów lokalnych społeczności na wysokich stanowiskach. Działania edukacyjne warto rozpocząć już od najmłodszych lat szkolnych, także poprzez budowanie nawyku dojeżdżania autobusem zamiast bycia dowożonym przez rodzica.
Zmiana zachowań komunikacyjnych	Transport towarów w subregionie nie jest obecnie dużym zagrożeniem ze względu na występowanie dróg tranzytowych o wysokich parametrach. Ze względu na realizowanie dostaw głównie w dni robocze nie kolidują one znacznie z ruchem turystycznym, zintensyfikowanym w weekendy. Problemem mogą być dostawy realizowane w centrum miasta, gdzie są już obecnie stosowane ograniczenia godzinowe oraz dedykowane dostawcom miejsca. Rozwiązania te są oceniane jako wystarczające.
Usprawnienie transportu towarów	

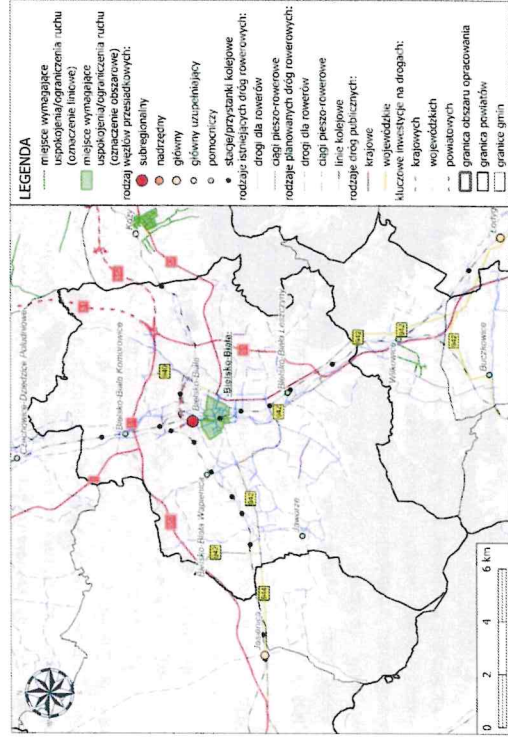
Źródło: opracowanie własne

infrastrukturę łagodząc zmiany klimatyczne czy przywracanie elementów historycznych (przykładem mogłoby być przywrócenie historycznego Wysokiego Trotuaru przy Zamku Sułkowskich w Bielsku-Białej jako elementu wynikającego z uspokojenia ul. Zamkowej)).



Rysunek 5.15 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.16 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne

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

Działania na rzecz poprawy warunków ruchu pieszego podejmuje naj szerzej gmina Bielsko-Biała. Wprowadza się zakazy ruchu pojazdów, wyznaczone są strefy ruchu uspokojonego oraz strefy zamieszkania. W strefach zamieszkania obowiązuje prawo pieszego do korzystania z całej szerokości drogi i pierwszeństwo przed pojazdami, możliwość korzystania z drogi przez dziecko w wieku do 7 lat bez opieki osoby starszej, a także ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 20 km/h. Strefy zamieszkania wyznaczane są również m.in. w Cieszyźnie, Żywcu i Czechowicach-Dziedzicach.

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

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

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

Przestrzeń przeznaczona dla pieszych nie jest wolna od przeszkód dla osób ze szczególnymi potrzebami. Katalog barier uniemożliwiających sprawne i bezpieczne przemieszczanie się stanowią głównie:

- wysokie krawężniki i stopnie schodów;
- zaparkowane pojazdy na chodnikach;
- ubytki i nierówności nawierzchni;
- brak odpowiedniej szerokości chodników;
- brak ramp i pochylni ułatwiających poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich.

W funkcji rekreacyjno-turystycznej istotnym aspektem w transporcie pieszym są liczne pieszaki turystyczne znajdujące się na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. Najwięcej szlaków występuje na południu oraz na południowym zachodzie obszaru. Gminy, w których nie występują pieszaki to: Hażlach, Dębowice, Strumień, Chybie, Bestwina, Wilmowice, Gilowice. Dodatkowo w sezonie zimowym również uczęszczane są szlaki turystyczne narciarskie w gminach: Istebna, Wisła, Rajcza, Ujsoły, Węgierska Górka, Szczyrk, Brenna, Ustron, Golezów, Wilkowice, Czernichów, Jaworze, Bielsko-Biała.



Obszar	Zadania szczegółowe
Funkcja turystyczna	3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Źródło: opracowanie własne

działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

Efektywne planowanie przestrzeni publicznej musi uwzględnić poprawę komfortu przemieszczania poprzez odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego. W ramach tego zadania należy oczekiwać podjęcia działań na rzecz wyprowadzenia tranzytowego ruchu samochodowego z centrów miast¹³. Realizacja tego przedsięwzięcia wymaga budowy obwodnic (środmiejskich i miejskich) oraz kameralizację sieci drogowej. Priorytetowo wyprowadzenie ruchu powinno być potraktowane w Biełsku-Białej (poprzez północną śródmiejską obwodnicę Miasta Biełska-Białej), (poprzez obwodnicę Żywca, łączącą drogę wojewódzką DW945 z drogą ekspresową S1), Cieszyne (poprzez modernizację ul. Biełskiej). W tym kontekście należy też zaznaczyć potrzebę budowy zjazdu na drodze SS2 w rejonie Świętoszówki-Grodzka, w kierunku Skoczowa (iego brak powoduje przeciążenie węzła w Jasienicy).

Wyprowadzenie ruchu z centrów miast skutkować będzie ograniczeniem emisji szkodliwych substancji i hałasu, ograniczeniem kongestii, odciążeniem przestrzeni dla mieszkańców, zwiększeniem udziału powierzchni zieleni (w tym drzew) oraz umożliwieniem budowy infrastruktury mobilności aktywnej. Przyczyni się to do poprawy jakości życia mieszkańców oraz zwiększenia atrakcyjności terenu efektywniejszego wykorzystania.

Z kolei kameralizację sieci drogowej można osiągnąć np. poprzez tworzenie stref pieszych w centrach miejscowości z zakazem poruszania się samochodów (z możliwością dopuszczenia ruchu komunikacji publicznej), stref Tempo 30, zmianę urzędnika pasa drogowego – woonef. Należy zaznaczyć, że wszelkie działania związane z uspokojeniem ruchu nie powinny jedynie ograniczyć dostępności do stref śródmiejskich/centralnych, ale także poprawić komfort i bezpieczeństwo osób poruszających się pieszo, rowerem lub przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej. Dobór wsiel ze względu na odmienną specyfikę przemieszczania się, natężenie ruchu, rodzaj zabudowy, lokalizacjami wyznaczającymi uspokojenia ruchu są: Biełsko-Biała (ul. 1 Maja od ul. Zamkowej od ul. PCk, ul. 3 Maja i Zamkowa na odcinku pomiędzy ul. Wałową a ul. gen. Władysława Sikorskiego), Cieszyn (Śródmieście), Kozł (Osiedle 100, Osiedle Północ, ul. Biełska, Cmentarna, Kościelna, Kochaj, Młyńska, Panienki, Majowa, Zagrodowa), Wilkowice (ul. Do Łasku, Do Boru, Sosnowa, Wspólna, Spacerowa, Sportowa), Porąbka (ul. Bratniej w Czarku i Porąbce), Włomowice Skolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Floków, Obłaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa). Tego typu działania mogą przynieść korzyści w kontekście bezpieczeństwa przestrzeni publicznych, przyjaznych niechronionym uczestnikom ruchu, uwzględniających np.:

¹³ Przez ruch tranzytowy należy rozumieć nie tylko ruch pojazdów ciężkich, ale również ruch pojazdów osobowych niezwiązany z miejscem zamieszkania lub celem podróży.

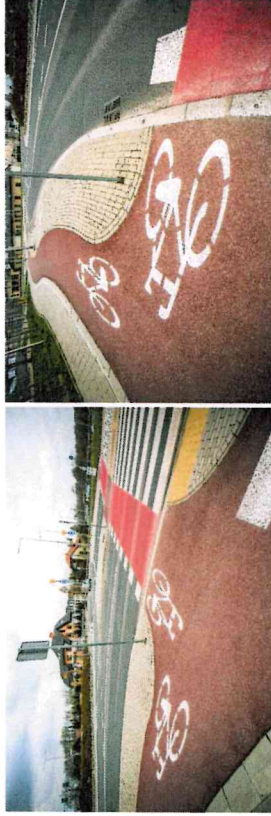
Kluczem dla zapewnienia samowystarczalności obszarów jest zbilansowanie miejsc pracy, miejsc usług, a także miejsc zamieszkania. Wymaga to opracowania modelu funkcjonalno-przestrzennego Aglomeracji Beskidzkiej, wskazującego lokalizację i sposób zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych w zgodzie z zasadami zrównoważonej mobilności. Celem działań jest ukształtowanie przestrzeni (systemu transportowego i osadniczego) w sposób najbardziej efektywny, aby jednostki osadnicze były kompletnie wykształcone, a przez to powiązane z centrami lokalnymi.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działania: samorządy gminne.

Tabela 5.21 Szczegółowe zadania dla działania Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
	3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
	3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
	3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
	3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych.
	3.2.6. stymulowanie powstawania centrów lokalnych przy węzłach przesiadkowych nadrzędnych poprzez działania planistyczne;
Aglomeracja Bielska i rdeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	3.2.7. uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania;
	3.2.8. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
	3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową;
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
	3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwość dużo celów podróży.
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
	3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwość dużo celów podróży.

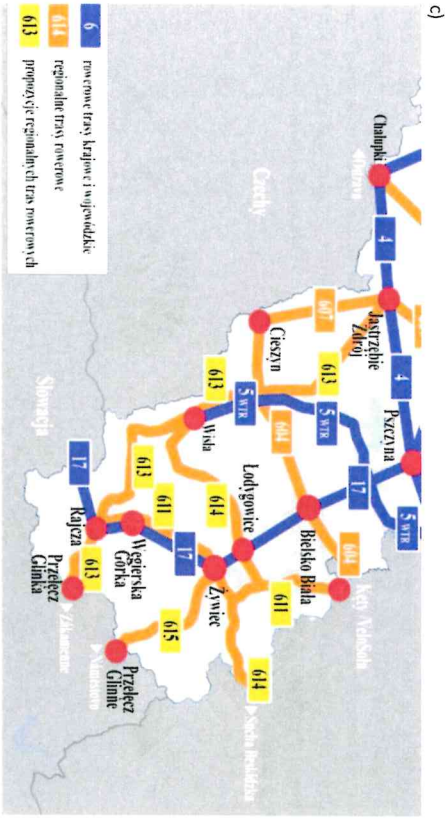
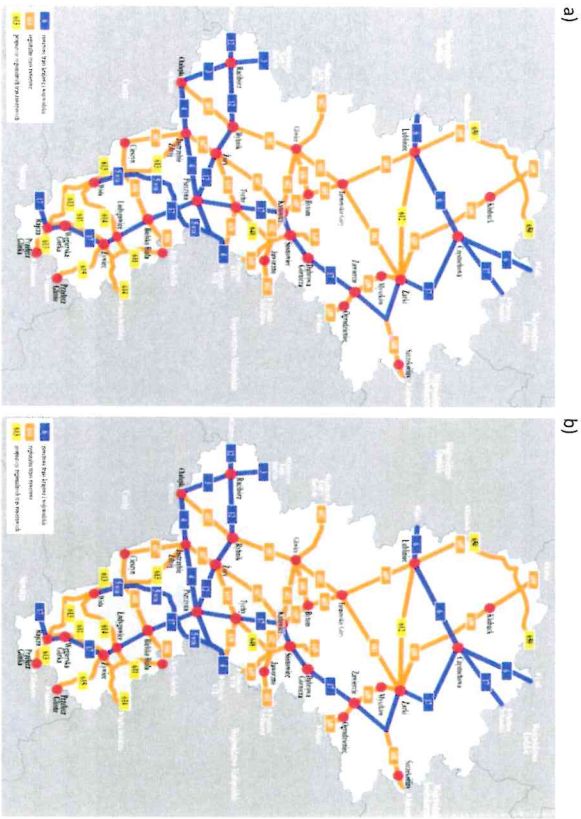
W większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej brakuje tras rowerowych. Sieć nie jest spójna, choć występują wyjątki, które po uzupełnieniu luk mogą stanowić spójną całość. Wobec braku dróg przeznaczonych specjalnie dla rowerzystów w wielu gminach Aglomeracji Beskidzkiej ruch rowerowy prowadzony jest poboczem. Barierą do realizacji funkcji komunikacyjnej rowerem standardowym może być górzysty charakter analizowanego obszaru. Dobrym przykładem tworzonej infrastruktury rowerowej jest droga rowerowa w dzielnicy Wapienica w mieście Bielsko-Biała, która została przedstawiona na rysunku.



Rysunek 2.3 Infrastruktura rowerowa w dzielnicy Wapienica w mieście Bielsko-Biała

Źródło: opracowanie własne

Istotny aspekt dla rozwoju transportu rowerowego w Aglomeracji Beskidzkiej stanowi opracowywana Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego, która uwzględnia spójność i standaryzację tras rowerowych w całym województwie śląskim, a biorąc pod uwagę pierwsze założenia z roku 2019 oraz zapisy projektu aktualizowanej obecnie polityki, planowana sieć została znacznie rozszerzona. Na rysunku 2.4 przedstawiono założenia wojewódzkiej polityki rowerowej z roku 2019 (część a) oraz zakres planowanych aktualizacji (część b) w ramach projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (część c rysunku przedstawia zbliżenie do obszaru Aglomeracji Beskidzkiej).



Rysunek 2.4 Założenia wojewódzkiej polityki rowerowej z roku 2019 (część a) oraz zakres planowanych aktualizacji (część b) w ramach projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (część c rysunku przedstawia zbliżenie do obszaru Aglomeracji Beskidzkiej)

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.20 Szczegółowe zadania dla działania Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

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

Źródło: opracowanie własne

DIŁANIE 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

Na gruncie planowania przestrzennego należy dążyć do osiągnięcia racjonalnej i efektywnej struktury funkcjonalno-przestrzennej z wykształconymi (kompletnymi) jednostkami osadniczymi, a sam proces planowania przestrzennego powinien być zorientowany na człowieka. Ważne jest również nawiązanie do koncepcji *Transit Oriented Development*, zgodnie z którą rozwój oraz proces planowania powinny kłaść nacisk na jak najlepsze wykorzystanie dostępności transportu zbiorowego, w szczególności charakteryzującego się dużymi zdolnościami przewożowymi. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport powinno więc uwzględniać zróżnicowanie funkcji na danym obszarze (handel, usługi komercyjne i publiczne, mieszkania o zróżnicowanym standardzie) i wysoko intensywność zagospodarowania powierzchni. Optymalne zagospodarowanie dostępnej przestrzeni w gminach Aglomeracji Beskidzkiej powinno prowadzić do zredukowania liczby niepotrzebne wykonywanych podróży, które potęgają zjawiska kongestii na drogach i przyczyniają się do negatywnego oddziaływania na środowisko. Działania te wiąże ze sobą konieczność wdrożenia rozwiązań na rzecz uspokojenia ruchu oraz nadania priorytetu przemieszczeniom niezmotywowanym lub realizowanym transportem zbiorowym.

Działaniami komplementarnymi dla priorytetyzacji przemieszczeń realizowanych pieszo, rowerem bądź komunikacją zbiorową powinny być przekształcenia funkcjonalne ulic. Muszą one obejmować zmianę funkcji pasa drogowego i zabudowy przy nim usytuowanej. Cel ten można zrealizować poprzez budowę infrastruktury pieszo-rowerowej, wyznaczenie miejsc dla handlu i małej gastronomii, przy jednoczesnym ograniczeniu motoryzacji indywidualnej (np. poprzez obniżenie klasy ulicy).

Ważnym kierunkiem koniecznym do stworzenia obszarów samowystarczalnych jest również lokowanie zabudowy mieszkaniowej w sposób zwarty, zapewniający komfort pieszym (poprzez wprowadzenie rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, np. zamykanie ulic dla pojazdów mechanicznych, wydzielenie nowych pasów dla pieszych, ograniczenia prędkości, tworzenie przestrzeni współdzielonych), zgodnie z koncepcją miasta piętnastominutowego. Wymaga to decentralizacji życia i usług, tak by mieszkańcy mogli zaspokoić codzienne potrzeby w najbliższej okolicy. Koncepcja miasta piętnastominutowego jest korzystna z powodów ekologicznych i zdrowotnych – bliższy dostęp do wielu miejsc podróży zachęca do rezygnacji z samochodów na rzecz np. rowerów lub spacerów, co ma pozytywny wpływ na środowisko i samopoczucie mieszkańców, a to z kolei wpisuje się w działania uzupełniające w zakresie redukcji zapotrzebowania na transport indywidualny.

Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja wiąże się z realizacją pakietu 2 w zakresie tworzenia odpowiedniej infrastruktury, pakietu 4 w zakresie ograniczenia wpływu transportu na środowisko poprzez zapewnienie nisko- lub zeroemisyjnych pojazdów. Realizacja niniejszego pakietu zapewnia spójność na gruncie planowania przestrzennego i transportowego.

DZIAŁANIE 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

Zintegrowane zarządzania polityką przestrzenną jest zadaniem wymagającym, a jednocześnie obowiązkowym dla pomyślnego rozwoju całej Aglomeracji Beskidzkiej w zakresie zrównoważonej mobilności. Dla realizacji tego zadania rekomenduje się powołanie zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli wszystkich jednostek samorządowych w subregionie, posiadających kompetencje w zakresie planowania przestrzennego w ramach struktury Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka lub w ramach odrębnej struktury organizacyjnej, dedykowanej tematowi planowania przestrzennego. W drugim przypadku zakres odpowiedzialności powstałej jednostki musi być akceptowalny przez wszystkie podmioty współpracujące w ramach Aglomeracji, a zakres przekazanych zadań może być różny.

Niezależnie od przyjętej formy, celami współpracy na rzecz planowania przestrzennego powinny być w szczególności:

skupienie wysiłków na właściwym zagospodarowaniu obszarów zurbanizowanych w kontekście racjonalnego planowania przestrzennego

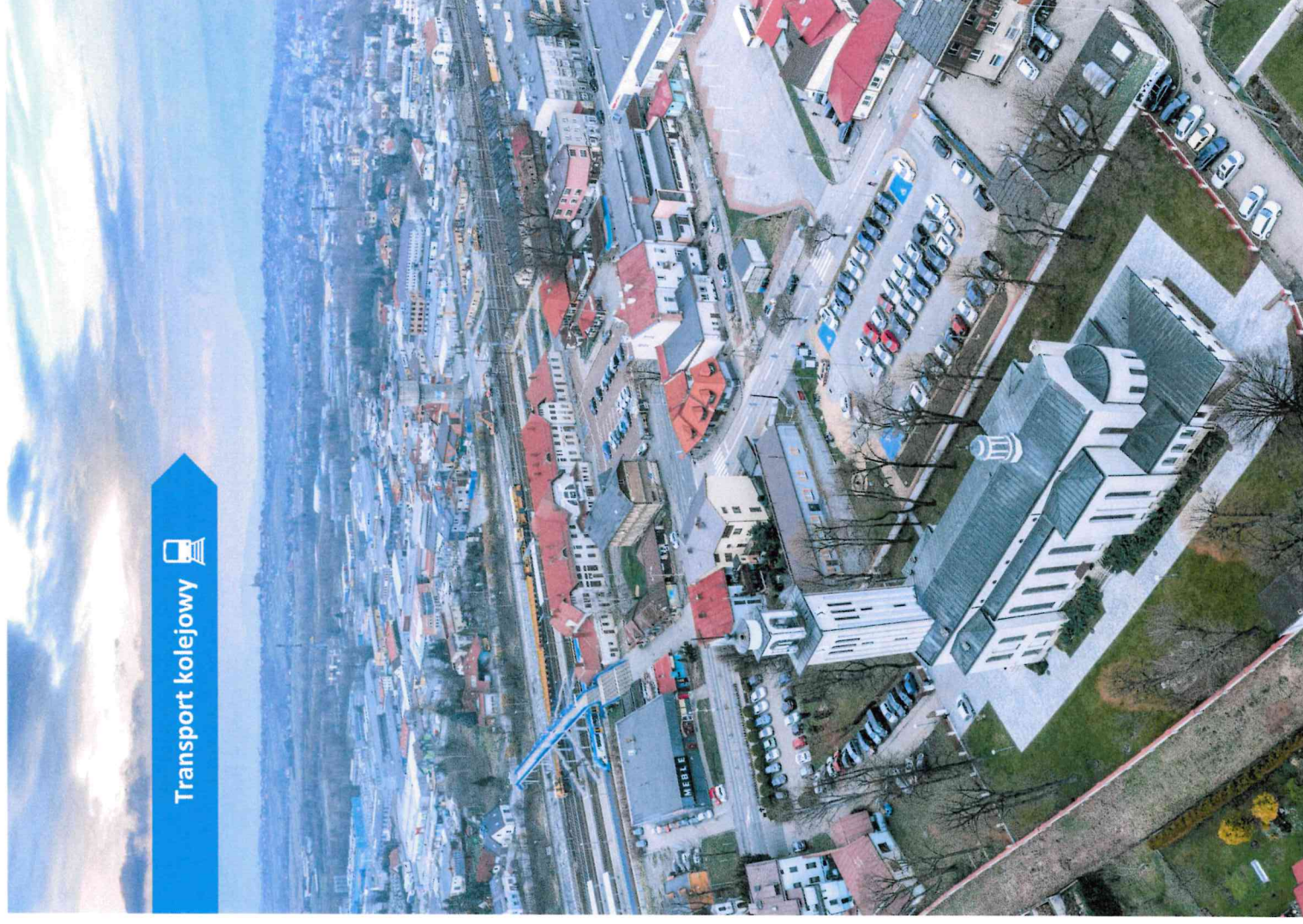
minimalizowanie potrzeby podróżowania

ograniczenie rozlewania się zabudowy

ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych

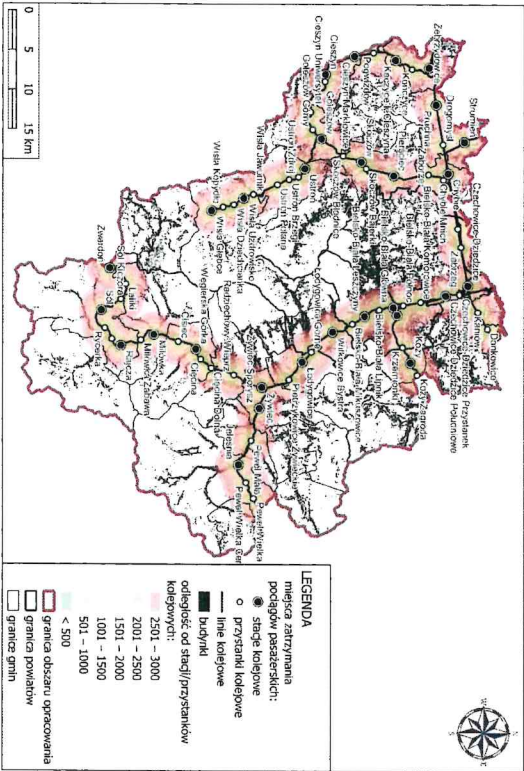
współpraca przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego dla obszaru, np. w formie wspólnego biura lub wspólnych komisji urbanistycznych

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



Transport kolejowy

Sieć połączeń kolejowych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej stanowią linie rangi międzynarodowej, państwowej i lokalnej. Szczególne znaczenie mają linie ważne dla międzynarodowych tranzytów kolejowych, tj. linie objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC. W analizowanym obszarze w skład głównych międzynarodowych linii kolejowych AGC oraz ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego AGTC wchodzi linie nr 93 Trzebnia - Zębrzyce, 139 Katowice - Zwardoń oraz 150 Most Wiśla - Chybie. Mapę lokalizacji stacji i przystanków kolejowych wraz z ich dostępnością przedstawiono na rysunku 2.5.



Rysunek 2.5 Dostępność istniejących stacji i przystanków kolejowych

Źródło: opracowanie własne

Spośród wszystkich stacji i przystanków kolejowych zlokalizowanych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej tylko obiekty w Bielsku-Białej (który obecnie funkcjonuje umownie, natomiast nie jest węzłem zintegrowanym o wysokich standardach funkcjonowania), Cieszynie, Czechowicach-Dziedziicach, Żywcu i Wiśle pełnią funkcje regionalnych lub lokalnych węzłów przesiadkowych.

W niektórych gminach obecność punktów wymiany pasażerów nie jest jednak wyznacznikiem istnienia połączeń kolejowych. Przy pracach planistycznych należy dokonać analizy lokalizacji istniejących i nowych przystanków kolejowych. Ma to istotne znaczenie w aspekcie rewitalizacji linii kolejowych oraz budowy sprawnej kolei aglomeracyjnej. Obecnie najbardziej znaczący jest brak połączenia Cieszyńska z Bielskiem-Białą ze względu na nieczyanny fragment linii kolejowej nr 190, który zostanie zrewitalizowany w ramach programu Kolei+. W celu sprawnej obsługi ruchu pasażerskiego na tej relacji uzupełniona zostanie sieć przystanków poprzez ich odbudowę lub budowę w następujących lokalizacjach: Bielsko-Biała Zachód, Bielsko-Biała Listopadowa, Bielsko-Biała Stare Bielsko, Bielsko-Biała Aleksandrówce, Bielsko-Biała Os. Polskich Skrzydeł, Bielsko-Biała Wapienica, Jaworze Jasienica,

Obszar	Zadania strategiczne
	Węgierska Górka, Rajcza, Todygówce, Świna, Żywiec ¹¹ , <ul style="list-style-type: none">gminnych w gminach Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustron, Żywiec¹²;
	2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
	2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
	2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
	2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
	2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”

Źródło: opracowanie własne

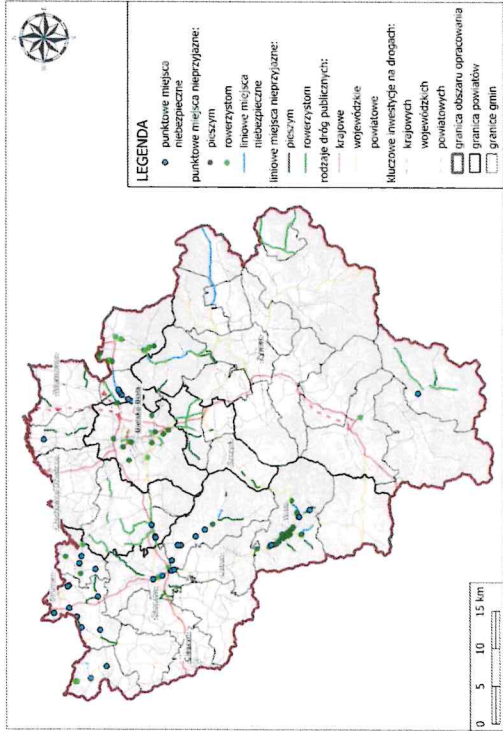
Tabela 5.19 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
<ul style="list-style-type: none">– budowa drogi S1 Kostrowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”;– budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Głogoczów);– budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bielska) w Skoczowie;– budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustron/Wiśla tj. etap I - odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu w Wiśle Obłążu;– przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów;– przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec – Jaworzynka Krzyżowa;– przebudowa skrzyżowania DW 941 z ul. Kozakowicką i Dominikańską w mieście Ustron;– przebudowa drogi DK1 i DP-S1435 w gminie Węgierska Górka wraz z budową ronda (na odcinku Przybędza S1 do S1 Miłówka).

Źródło: opracowanie własne

¹¹ Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7436S, P7473S, P7474S, P7477S;
¹² Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

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



Rysunek 5.14 Linowe i punktowe miejsca na sieci drogowej wymagające poprawy bezpieczeństwa
Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.18 Szczegółowe zadania dla działania Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, asyzy, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:
	<ul style="list-style-type: none">krajowych – dotyczy zwłaszcza S1, S52, DK1, DK52, DK81;wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;powiatowych w gminach Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumiień, Ustron, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka,

Jasienica Bielska, Grodziec Śląski, Pogórze, Skoczów Bajerki. Ponadto zasadna jest planowana modernizacja linii nr 139 (wraz z nowymi przystankami Bielsko-Biała Teatr, Bielsko-Biała Gemini Park) w kierunku Zwardonia z uwzględnieniem łącznicy kolejowej z linią nr 97 do centrum Żywca wraz z utworzeniem przystanków Żywiec Most i Żywiec os. 700-lecia. Pozwoli to na wyprawdzenie ruchu pociągów w kierunku Suchoj Beskidzkiej bez konieczności zmiany czoła pociągu.

Aglomeracja Beskidzka jest dobrze skomunikowana połączeniami kolejowymi ze stolicą województwa śląskiego (Katowicami), natomiast dostępność do innych, istotnych ośrodków krajowych (wyrażona liczbą połączeń bezpośrednich) jest gorsza i często ogranicza się do dwóch kursów w ciągu dnia (tabela 2.4.). W ofercie połączeń dalekobieżnych brakuje obsługi dwóch lokalnych ośrodków rozwoju: Cieszyna i Żywca.

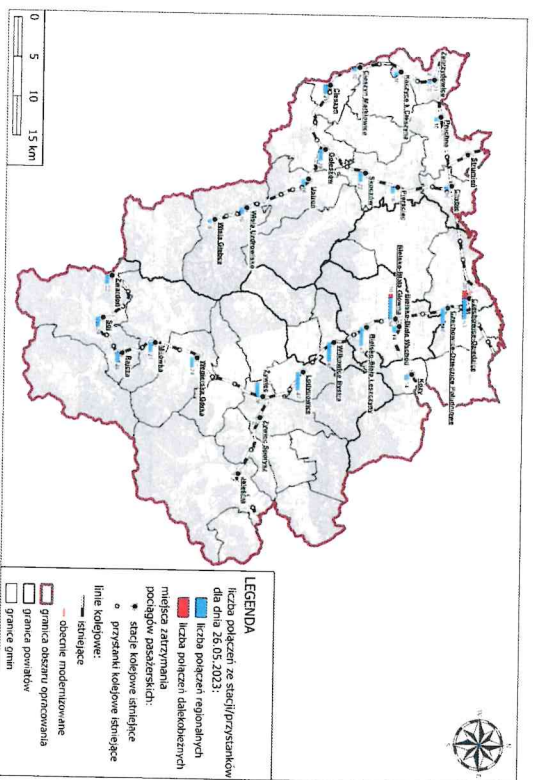
Tabela 2.4. Funkcjonujące w Aglomeracji Beskidzkiej bezpośrednie połączenia kolejowe o zasięgu krajowym (stan na dzień: 23.09.2022 r.)

Miasto	Liczba połączeń bezpośrednich z Bielską-Białą	Przewoźnik	Najkrótszy czas przejazdu [gg:mm]
Warszawa	4	IC	3:41
Poznań	2	IC	5:21
Kraków	6	PREG	2:49
Katowice	23	KŚ, IC	1:11
Łódź	1	IC	4:13
Wrocław	2	IC	3:24
Gdańsk	2	IC	6:24
Bydgoszcz	2	IC	7:13
Opole	2	IC	2:24

* Przewoźnik:
IC – PKP Intercity S.A.
KŚ – Koleje Śląskie sp. z o.o.
PREG – Polregio sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozkładu Jazdy PKP z dnia 02.02.2023 r.

Połączenia kolejowe o zasięgu regionalnym na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonują w dwudziestu trzech gminach i wykonywane są na sześciu liniach komunikacyjnych. W gminach o dużej liczbie połączeń kolejowych transport kolejowy może stanowić alternatywę dla przejazdów samochodami prywatnymi. Połączenia kolejowe, nawet regionalne, niestety w większości dojeżdżają do miasta Bielsko-Biała nie jadą natomiast bezpośrednio do Żywca w celu poprawy obsługi ruchu turystycznego. Na rysunku przedstawiono liczbę połączeń kolejowych regionalnych i dalekobieżnych dla poszczególnych stacji kolejowych gmin Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 2.6 Liczba połączeń kolejowych regionalnych i dalekobieżnych dla stacji kolejowych w gminach Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Punktem wyjścia dla wdrożenia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w Aglomeracji Beskidzkiej powinna być szeroko zakrojona przebudowa miejsc niebezpiecznych. Powinna dotyczyć wszystkich kategorii dróg, tzn. nie tylko dróg krajowych i wojewódzkich (a zwłaszcza dróg S1, SS2, DK1, DK52, DK81, DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946 – na których występuje najwięcej miejsc niebezpiecznych), ale również szeregu dróg powiatowych i gminnych, intensywnie wykorzystywanych w ramach codziennych przemieszczeń (np. skrzyżowania o nieprawidłowej geometrii oraz ul. Wyzwoleńia na terenie gminy Brenna, czy też „górskie” drogi lokalne na terenie gminy Wisła). Transformacja miejsc niebezpiecznych powinna być ukierunkowana na zapewnienie bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu, zwłaszcza nieochronionych, bezpiecznej infrastruktury oraz bezpiecznej prędkości.

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

- wdrożenie standardów bezpieczeństwa, które przyczynią się do wyeliminowania największych zagrożeń w ruchu drogowym;
- kształtowanie bezpiecznych dróg i otoczenia poprzez odpowiednie rozwiązania infrastrukturalne (np. środki uspokojenia ruchu; środki redukujące liczbę wypadków spowodowanych zdarzeniami pojazdów) oraz egzekwowanie przepisów prawa;
- rozwój systemów odpowiedzialnych za zarządzanie bezpieczeństwem.

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

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

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

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

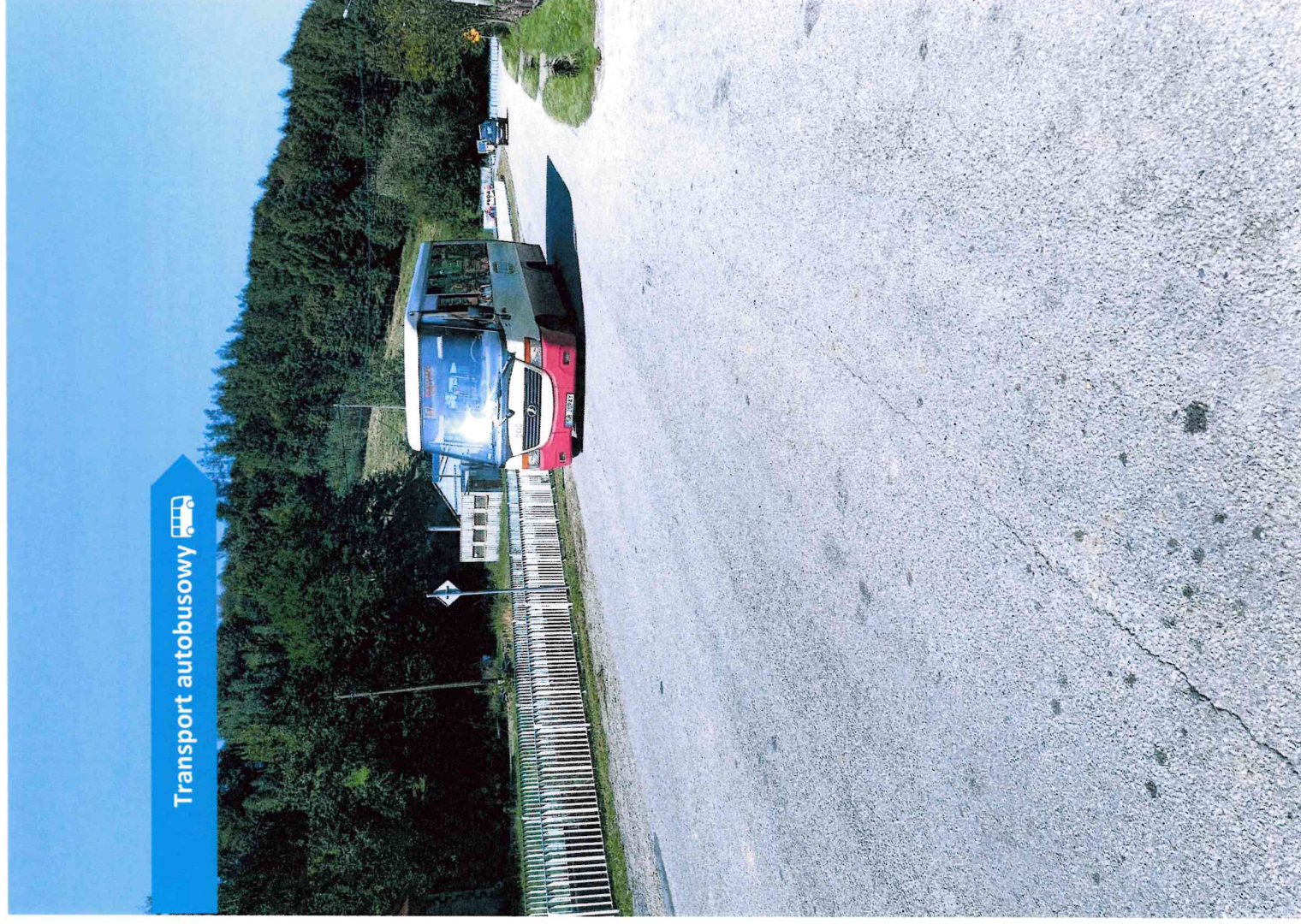
Kluczowe projekty i przedsięwzięcia

- budowa tras rowerowych nr 17 i nr 611 na terenie gminy Milówka;
- budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 na terenie gminy Ujsoly;
- rozwój zeroemisyjnej mobilności nad Jeziorem Żywieckim i Międzybrodzkim (projekt obejmuje zakres budowy RTR nr 17, 611, 614 i 615 na terenie gmin Czernichów, Łodygowice i Żywiec);
- budowa szlaku kulturowo-historycznego wzdłuż potoku Żyłca w Mieście Szczyrk wraz z budową tętni i zagospodarowanie terenu wokół niej (w ramach projektu powstanie infrastruktura rowerowa trasy nr 614);
- budowa i wyznaczenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na obszarze gminy Istebna przez Przełęcz Rupilka – Czadeczka – Trójstyk oraz trasy nr 613 w kierunku Stecówki;
- rowerem przez Beskidy – etapy II-IV (w ramach projektu powstanie infrastruktura rowerowa trasy nr 17 i 613 na terenie Gminy Wisła);
- budowa turystycznej trasy rowerowej na terenie gminy Brenna (fragment trasy Brenna – Szczyrk);
- budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604/ViaDucalis na terenie gminy Brenna;
- szlak rowerowy Velokoszarawa i regionalna trasa rowerowa nr 615 na terenie gminy Jeleśnia (budowa trasy rowerowej 615 wraz z odnogą w kierunku Koszarawy);
- szlak rowerowy Velokoszarawa na terenie gminy Koszarawa;
- Velokoszarawa regionalna trasa rowerowa nr 615 na terenie gminy Świnna (budowa trasy rowerowej nr 615 wraz z odnogą w kierunku Koszarawy);
- szlak łączący krajową trasę rowerową nr 17 i Jezioro Żywieckie z Doliną Żimnika w gminie Lipowa;
- budowa trasy nr 611 (VeloSola) na odcinku Tomusie w Rajczy;
- budowa trasy nr 613 na terenie Gminy Rajcza;
- utworzenie trasy rowerowej wraz z infrastrukturą turystyczną na obszarze historycznego Parku Ciesarskiego w Ciścu i Węgierskiej Górze (budowa infrastruktury rowerowej trasy nr 17 i 611);
- budowa szlaku rowerowego w gminie Jasienica, łączącego Chybie z Jaworzem;
- budowa trasy rowerowej nr 613 na terenie Gminy Zebrzydowice oraz Gminy Strumień;
- budowa regionalnej trasy rowerowej nr 614 na terenie Gmin Łękawica, Gilowice i Ślemień.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

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



Transport autobusowy

Siatkę połączeń autobusowych o zasięgu lokalnym na terenie Aglomeracji można uznać za gęstą. Tworzą ją połączenia powiatowo-gminne i gminne. Usługi w zakresie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu bielskiego i gmin Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kęty, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Włomowice, Wilkowice prowadzone są poprzez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (BZPG), operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Schemat połączeń komunikacyjnych organizowanych przez BZPG tworzy 47 linii komunikacyjnych, oznaczonych liczbowo: 101-103, 105-114, 116-129, 136, 140-147, 149-152, 156, 157, 160, 161, 190-192.

Z kolei komunikację miejską organizują cztery gminy:

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

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

Tabela 5.16 Szczegółowe zadania dla działania Komunikacja rowerowa

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	2.2.2. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych; 2.2.3. budowa infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego, zapewniającej połączenie jednostek osadniczych miast; 2.2.4. rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej (tereny osiedli mieszkaniowych);
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	2.2.5. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyńska, Żywiec i Bielska-Białej;
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	
Funkcja turystyczna	2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.17 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Komunikacja rowerowa (lista nie stanowi zamkniętego katalogu planowanych inwestycji)

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
<ul style="list-style-type: none"> – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17/ VeloBiela na terenie miasta Bielsko-Biała; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie gminy Wilkowice; – krajowa trasa rowerowa nr 17/ VeloBiela na terenie gminy Czechowice-Dziedzice; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Kozy; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie gminy Radziechowy-Wieprz; – budowa trasy rowerowej nr 17 i 611 na terenie gminy Węgierska Górka wraz z infrastrukturą i kładką na potoku Żabnicka; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 615/ VeloKoszarawa na terenie gminy Świna; – budowa trasy rowerowej nr 604 na terenie Cieszyńska; – przebudowa krajowej trasy rowerowej WTR na terenie gminy Skoczów; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Ustroń;

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

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



Rysunek 2.7 Autobusy marki Solaris w Bielsku-Białej

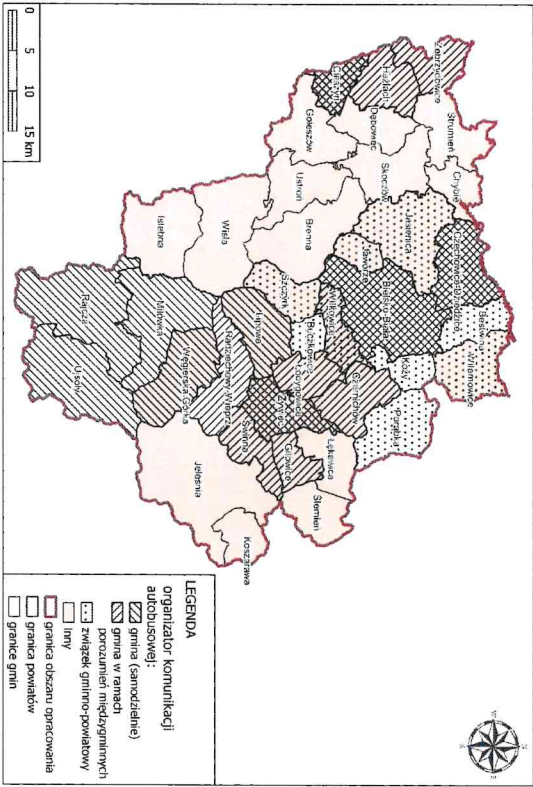
Źródło: opracowanie własne

W dni robocze (zarówno szkolne, jak i wolne od nauki szkolnej) dostęp do połączeń autobusowych mają wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego, w soboty – 36 gmin (bez gmin: Dębowiec, Rajcza), w niedziele i święta natomiast 34 gminy (bez gmin: Dębowiec, Koszarawa, Lipowa, Rajcza). Liczba kursów ulega zmniejszeniu w dni robocze wolne od nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta w stosunku do typowego dnia roboczego odpowiednio o 11%, 59% i 70%. Stanowi to bardzo duże utrudnienie dla niezmotywowanych mieszkańców, chcących zrealizować swoje potrzeby transportowe w Bielsku-Białej, gminach sąsiednich lub w obrębie własnej gminy.

Dostęp do połączeń autobusowych uwarunkowany jest sposobem organizowania transportu zbiorowego (sposób organizacji transportu zbiorowego w poszczególnych gminach przedstawiono na rysunku 2.8). Stosunkowo najlepsza oferta przewozowa (ale również niepozbowiona wad) występuje w gminach, które:

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

Dla całego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej wskazane podejście nie jest optymalne, ponieważ tworzy wiele różnicowanych ofert taryfowych, a poszczególne linie i rozkłady nie podlegają wzajemnej synchronizacji.



Rysunek 2.8 Modele organizacji autobusowego transportu zbiorowego w gminach Aglomeracji Beskidzkiej

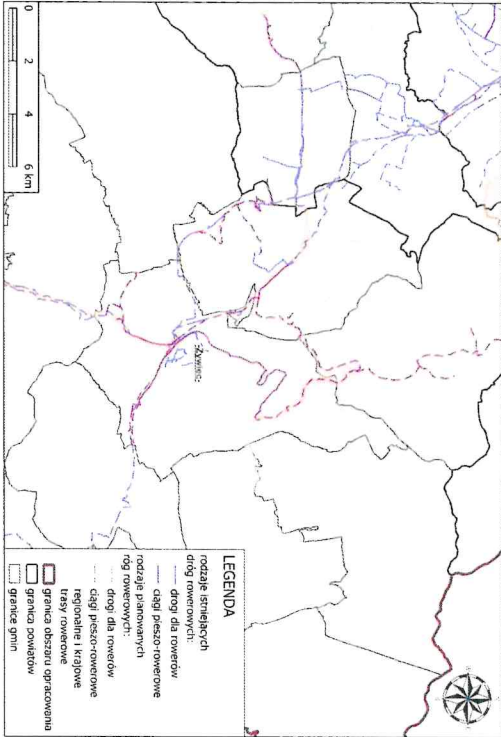
Źródło: opracowanie własne

Drogowy transport zbiorowy w skali całej Aglomeracji nie ma nadanego właściwego priorytetu, a jego ewentualne występowanie ma charakter odcinkowy. Taka sytuacja wpływa na szybkość i niezawodność (punktualność) komunikacji zbiorowej realizowanej przez autobusy, a także na częstotliwość kursowania i czas przejazdu trasy. Z punktu widzenia przewoźnika brak nadanego priorytetu na skrzyżowaniach i wynikająca stąd nadmierna liczba zatrzymań powoduje zwiększone zużycie paliwa. Wyjątek stanowi Bielsko-Biala, które podejmuje działania na rzecz uprzywilejowania autobusów w ruchu ogólnym (np. poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Ruchem, skupiającego się na sterowaniu i zarządzaniu ruchem indywidualnym i transportem zbiorowym na głównych ciągach komunikacyjnych Bielska-Białej). W szczególności w miastach brakuje infrastrukturalnej priorytetzacji autobusów np. rozwiązywanie związane z buspasami.

W Aglomeracji Beskidzkiej usługowane są węzły przesiadkowe w pięciu lokalizacjach: Bielsko-Biala (węzeł ten obecnie działa umownie, natomiast nie jest węzłem zintegrowanym, spełniającym wysokie standardy funkcjonowania), Czechowice-Dziedzice, Cieszyn, Szczek, Wiśla, Żywiec. Syntetyczny opis poszczególnych obiektów zawarto w tabeli 2.5.

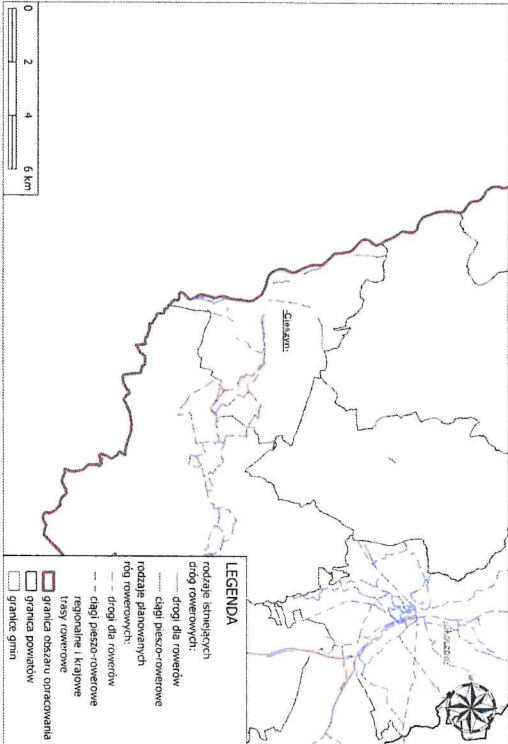
Tabela 2.5. Przystanki węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Beskidzkiej

Gmina	Charakterystyka obiektu i funkcjonalność
Bielsko-Biala	Rolę węzłów przesiadkowych (które nie spełniają wysokich standardów funkcjonowania węzła przesiadkowego) pełnią zlokalizowane na ul. Warszawskiej: dworzec autobusowy Komunikacji Beskidzkiej i dworzec kolejowy. W ich sąsiedztwie funkcjonują przystanki (zespoły przystankowe): Warszawska/Dworzec oraz 3 Maja/Dworzec, zapewniające integrację z miejskim



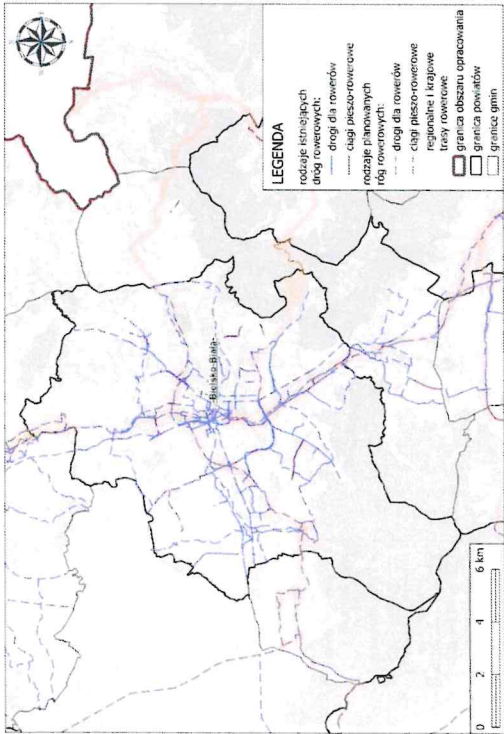
Rysunek 5.12 Sieć istniejących, planowanych tras budowanych tras rowerowych w Żywiecu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

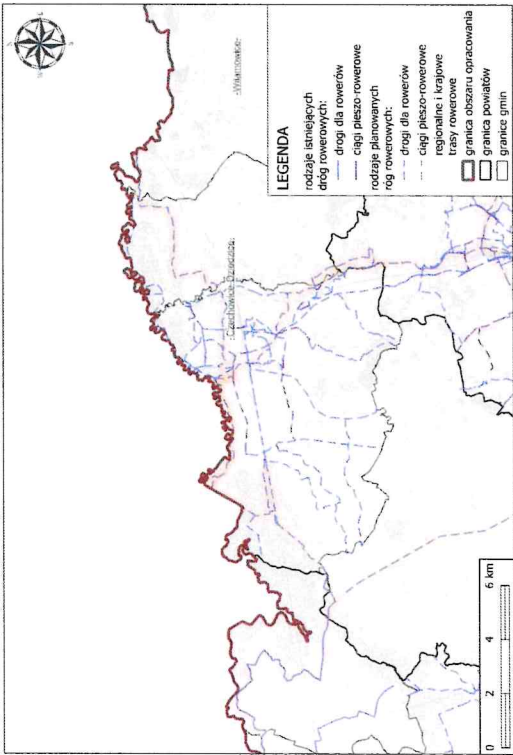


Rysunek 5.13 Sieć istniejących, planowanych tras budowanych tras rowerowych w Cieszyńsku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



Rysunek 5.10 Sieć istniejących, planowanych tras rowerowych w Bielsku-Białej
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



Rysunek 5.11 Sieć istniejących, planowanych tras rowerowych w Czechowicach-Dziedzicach
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

Gmina	Charakterystyka obiektu i funkcjonalność
	<p>transportem zbiorowym, organizowanym przez Bielsko-Białą. Na rysunku 2.9 przedstawiono obecny dworzec kolejowy wraz ze schodami prowadzącymi na kładkę, która pozwala na przejście piesze na dworzec autobusowy. W ostatnich latach ruszyły prace studialne i planistyczne, mające określić zasady ukształtowania nowego, kompleksowego centrum przesiadkowego wraz z integracją różnych środków transportu. Centrum to miałyby zostać utworzone w okolicach obu dworców. Głównym założeniem jest poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej oraz wspieranie integracji transportowej (kolej, komunikacja miejska, komunikacja podmiejska, autobusowa komunikacja dalekobieżna, transport indywidualny, w tym rowerowy). Węzeł ma umożliwić skorzystanie z infrastruktury łączącej transport kolejowy z komunikacją autobusową na poziomie miejskim, lokalnym i dalekobieżnym. Koncepcja wpisuje się w możliwość aktywizacji terenów miejskich i scalania miasta, kształtowania intermodalnego centrum przesiadkowego oraz w uspokojenie ruchu w centrum miasta.</p>
Czechowice-Dziedzice	<p>Centrum przesiadkowe powstało w 2017 r. w ramach projektu pn. „Przebudowa placu autobusowego w Czechowicach-Dziedzicach”. W ramach zadania przebudowano teren placu autobusowego wraz z przyległymi ciągami pieszymi, jednocześnie porządkując i poprawiając infrastrukturę dla osób korzystających z komunikacji publicznej. Centrum składa się z 4 wiat, 7 stanowisk rowerowych, ciągów pieszych, dróg wjazdowych i wyjazdowych. W narożnik część dworca wkomponowano skwer wyposażony w stojaki rowerowe, przy których można pozostawić jednoślady, aby w dalszą drogę udać się transportem zbiorowym (Bike&Ride).</p> <p>Centrum o nazwie „Dworzec Cieszyn” powstało w 2018 r. w ramach projektu pn. „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie”. Obiekt funkcjonuje na bazie zrujnowanego dworca kolejowego, który ze względów bezpieczeństwa został wyłączony z użytku. W ramach projektu wyremontowano zabytkowy budynek byłego dworca kolejowego, w miejscu parterowej części dworca wybudowano nowy budynek (dostosowany do korzystania przez osoby niepełnosprawne), w którym zlokalizowane zostały wszystkie funkcje niezbędne do obsługi podróżnych. Bezpośrednio obok budynku dworca oddano do użytku płytę dworca autobusowego, przeznaczoną dla komunikacji miejskiej oraz ponadlokalnej. W sąsiedztwie dworca funkcjonują miejsca parkingowe. Na rysunku 2.10 przedstawiono infrastrukturę zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie.</p>
Cieszyn	<p>Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy w Żywcu funkcjonuje od 2020 r. To centrum przesiadkowe zapewnia podróżnym możliwość przesiadania się pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Węzeł jest wyposażony w miejsca postojowe, stojaki rowerowe, systemy informacji pasażerskiej (w zakresie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i kolejowej). Dla poprawy komfortu pasażerów zapewniono monitoring, info-kioski i małą architekturę.</p>
Żywiec	<p>W ramach zadania pn. „Budowa węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Uzdrawisko” odrestaurowano budynek dworca PKP i przywrócono jego funkcje. Uruchomiono również część wnętrza budynku, w której powstało centrum przesiadkowe. Podróżni mają dostęp do poczekalni, kasy biletowej itp. Otoczenie dworca także poddano rewitalizacji – w pobliżu powstały miejsca odjazdu dla busów i postój taksówek. Wokół pojawiła się mała architektura – ławki, kosze na śmieci i stojaki dla rowerów.</p>
Wisła	

Gmina	Charakterystyka obiektu i funkcjonalności
Szczyrk	Obiekt znajduje się przy wjeździe do miejscowości. W ramach zadania utworzono parking dla samochodów (120 miejsc), miejsca dla rowerów (60 miejsc), dwa stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych, punkt do mycia i napraw rowerów oraz stanowiska postojowe dla autobusów wraz z poczekalnią dla pasażerów – wykorzystano do tego wyremontowany i zaadaptowany do nowych potrzeb budynek dawnego zaplecza socjalnego kempingu. Lokalizacja obiektu przygotowana jest pod przyszłe alternatywne formy publicznego transportu zbiorowego.

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 2.9 Obecny dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna wraz ze schodami prowadzącymi na kładkę, która pozwala na przejście piesze na dworzec autobusowy

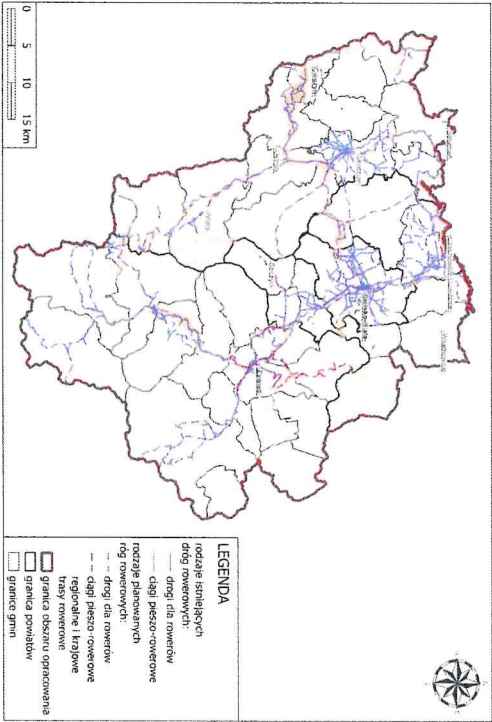
Źródło: opracowanie własne

Funkcjonujące węzły przesiadkowe mają istotne znaczenie dla obsługi ruchu w skali powiatów, w miejscowościach, stanowiących siedziby poszczególnych gmin, brakuje jednak węzłów dedykowanych obsłudze ruchu lokalnego.



Rysunek 2.10 Infrastruktura zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.9 Sieć istniejących, planowanych tras rowerowych w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

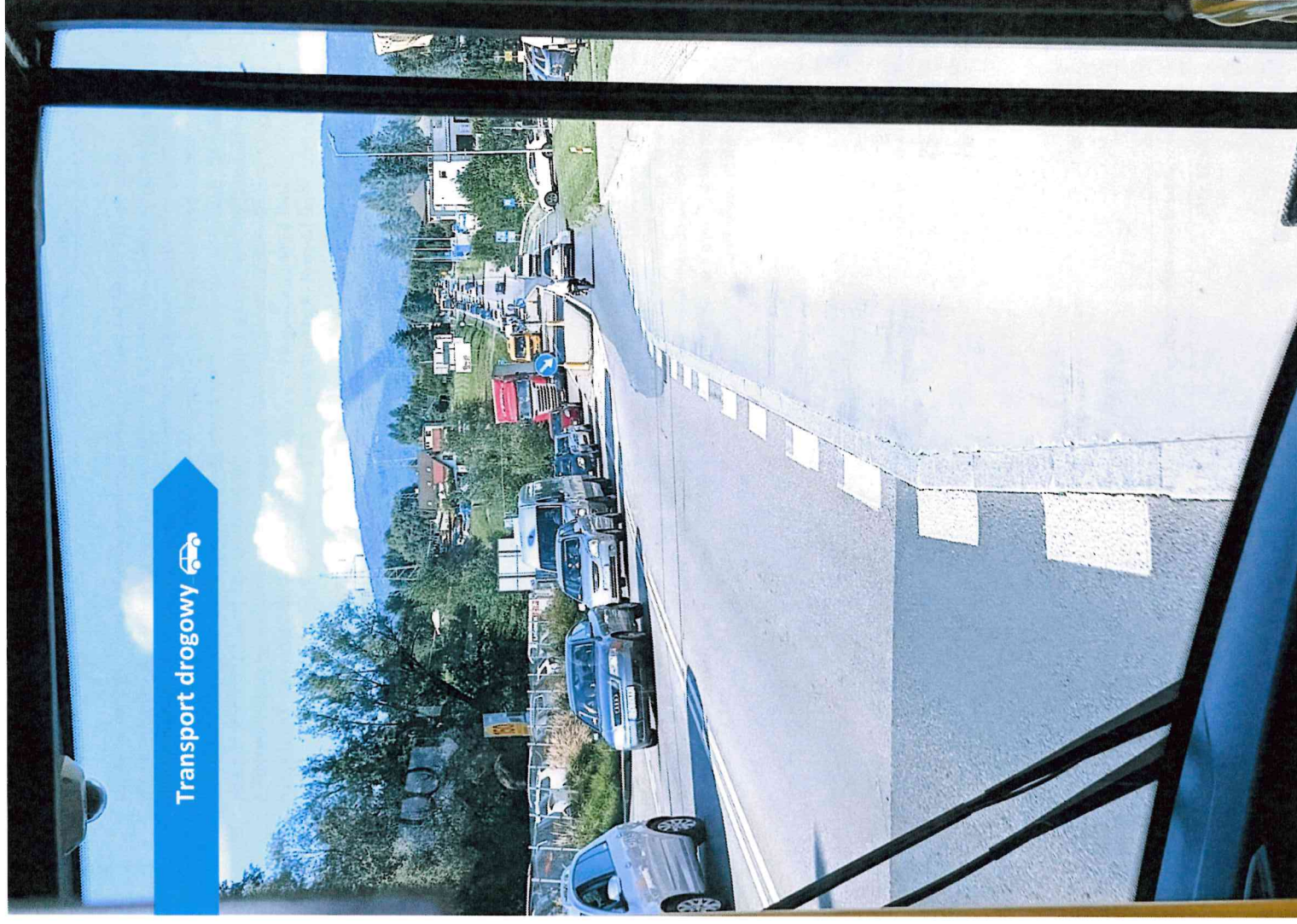
Na podstawie założeń RPR charakterystycznym miejscem na rowerowej mapie Aglomeracji Beskidzkiej stanie się obszar wokół Jeziora Żywieckiego oraz Międzybrodzkiego, który – stanowiąc specyficzny endogeniczny potencjał subregionu - daje możliwości rozwoju mobilności rowerowej (rower jako konkurencyjny rodzaj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

dotrzymania wymagań związanych z nachyleniem czy bezwzględny stosowaniem nawierzchni bitumicznej na obszarach chronionych czy cennych przyrodniczo, wymagających często zastosowania warstw przepuszczalnych.

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

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

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



Obszar Aglomeracji Beskidzkiej jest dogodnie położony w układzie drogowo-ulicznym ze względu na przebiegające szlaki transportowe o znaczeniu krajowym oraz europejskim. W odległości do 400 kilometrów po sieci drogowej od Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się stolica Polski – Warszawa (około 360 kilometrów) oraz cztery stolice Państw Europejskich: Bratysława (około 320 kilometrów), Budapeszt (około 370 kilometrów), Praga (około 400 kilometrów), Wiedeń (około 350 kilometrów). Dodatkowo graniczenie obszaru z dwoma Państwami (Czechami oraz Słowacją) podnosi znaczenie Aglomeracji Beskidzkiej w układzie przestrzennym regionu i kraju. Przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają dwie europejskie drogowe trasy międzynarodowe: E75 - Varðø (Norwegia) – Kreta (Grecja) oraz E462 – Brno (Czechy) – Kraków (Polska).

Siatka drogowa połączeń o znaczeniu krajowym w Aglomeracji Beskidzkiej złożona jest z dwóch dróg ekspresowych (S1, S52) oraz dróg krajowych (DK1, DK52, DK81). Uzupełnieniem sieci dróg krajowych jest 12 dróg wojewódzkich oraz liczne drogi powiatowe i gminne. Na rysunku 2.11 przedstawiono przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. Do dróg krajowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej ma dostęp 18 gmin, natomiast do dróg wojewódzkich aż 27 gmin. Tylko cztery gminy nie mają dostępu ani do dróg krajowych, ani wojewódzkich: Chybie, Koszarawa, Ujsoły oraz Wilanowice.

Na analizowanym obszarze w 2021 roku ⁸ najwięcej zdarzeń drogowych wystąpiło w największym mieście regionu – Bielsku-Białej: 2767 zdarzeń, co stanowi 35,1% wszystkich zdarzeń na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. W powiatach żywieckim oraz cieszyńskim do zdarzeń drogowych przyczyniło się przede wszystkim niedostosowanie predkości do warunków ruchu, co może wynikać z niższego stopnia urbanizacji i rozwijania większych predkości przez kierujących. Z kolei w powiecie bielskim oraz mieście Bielsko-Biała kierujący przyczynili się do zdarzeń drogowych przede wszystkim z powodu niezachowania bezpiecznego odstępu między pojazdami. Na podstawie danych z Komendy Głównej Policji w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w 2021 roku w wypadkach drogowych było 16 ofiar śmiertelnych, z czego 4 w mieście Bielsko-Biała, 3 w powiecie bielskim, 8 w powiecie cieszyńskim i 1 w powiecie żywieckim.

⁸ Dane przekazane przez Komendę Główną Policji

Obszar	Zadania szczegółowe
	skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.15 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Węzły przesiadkowe (lista nie stanowi zamkniętego katalogu planowanych inwestycji)

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
<ul style="list-style-type: none">– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej;– budowa węzła przesiadkowego w Żywcu (przy planowanym przystanku kolejowym na linii kolejowej nr 97: Żywiec osiedle 700-lecia);– budowa węzła przesiadkowego obok dworca PKP w Miłowie;– budowa centrum przesiadkowego na terenie Gminy Węgierska Górka;– rozbudowa Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego PKP w Wiśle Centrum;– rozbudowa Park&Ride przy przystanku kolejowym w Pietrzykowicach;– budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy dworcu PKP w Skoczowie oraz przystanku kolejowym Skoczów Bajerki;– budowa parkingów Park&Ride/Bike&Ride przy dworcu PKS w Skoczowie;– rozbudowa centrum przesiadkowego Skaitle w Szczyrku;– budowa parkingów Park&Ride w pobliżu dworców kolejowych w gminie Goleiszów Górny i Goleiszów Dolny;– budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy przystanku PKP Cieszyń Uniwersytet;– urządzenie parkingów Park&Ride przy ul. Katowickiej w Cieszynie;– urządzenie parkingów Bike&Ride przy dworcu PKP w Cieszynie;– budowa Park&Ride/ Bike&Ride w okolicach dworca kolejowego w Wilkowicach;– budowa węzła przesiadkowego w Międzybrodziu Białym (połączenie trasy rowerowej nr 611 z przystankami Komunikacji Beskidzkiej S.A., MZK Żywiec);– rozbudowa Centrum przesiadkowego w okolicy Dworca PKP Czechowice-Dziedzice;– centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Zabrzeg wraz z infrastrukturą rowerową;

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 2.2. Komunikacja rowerowa



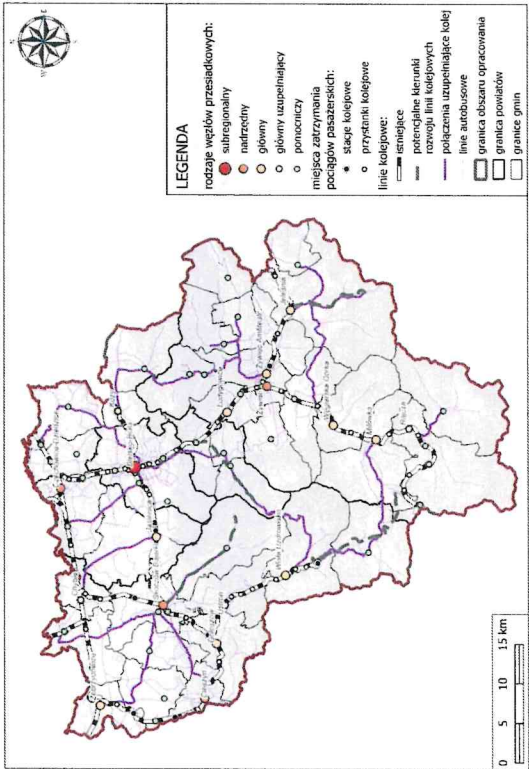
Rysunek 5.8. Infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne

Dla zapewnienia komfortowych przemieszczeń niezmotywowanych szczególnie istotne jest stworzenie w całej Aglomeracji Beskidzkiej bezpiecznej (w tym drożnej przez cały rok), spójnej i ciągłej infrastruktury pieszej i rowerowej. W przypadku infrastruktury dla rowerzystów, sieć dróg rowerowych powinna być kształtowana według założeń Śląskiego Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (RPR). Jednocześnie w tak specyficznym obszarze należy zapewnić możliwość odstępstw od standardów ze względu na specyficzne ukształtowanie terenu i brak możliwości

- węzły pomocnicze: Hażlach, Pogwizdów, Pruchna, Strumień, Dębowiec, Skoczów Główny, Skoczów D.A., Brenna, Istebna, Zwardoń, Sól, Rycerka Dolna, Ujsoły, Koszarawa, Wieprz, Lipowa, Pietrzykowiec, Gilowice, Łękawica, Ślemień, Międzybrodzie Bialskie, Czernichów, Porąbka, Wilkowice, Buczkowice, Szczyrk, Jaworze, Wilamowice, Dankowice, Bestwina, Kaniów, Czechowice-Dziedzice Południowe, Zabrzeg, Bielsko-Biała Leszczyny, Bielsko-Biała Waplenica, Bielsko-Biała Komorowice.

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

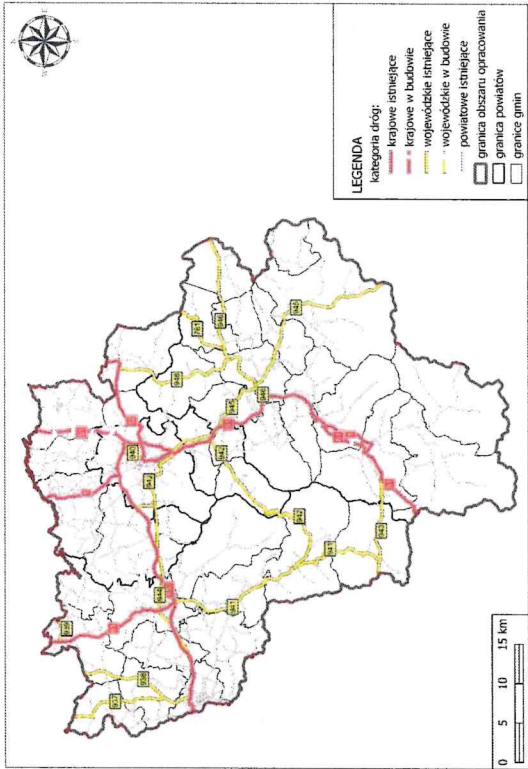


Rysunek 5.7 Przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych według hierarchii

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.14 Szczegółowe zadania dla działania Węzły przesiadkowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Agglomeracja Beskidzka	2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
Agglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	2.1.2. analiza i budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym (węzłów subregionalnych) w powiązaniu ze stacją kolejową;
Agglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	2.1.3. analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadzrędných w powiązaniu ze stacją kolejową;
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	2.1.4. analiza i budowa węzłów nadzrędných, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych,
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	
Obszary funkcjonalne	
Lokalnych ośrodków rozwoju	
Funkcja turystyczna	



Rysunek 2.11 Przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Ważnym zagadnieniem w Aglomeracji Beskidzkiej jest ruch turystyczny, który w gminach turystycznych generuje utrudnienia w parkowaniu w czasie sezonu turystycznego oraz powoduje kongestję ruchu. Powoduje to przepełnianie parkingów oraz nielegalne postoje w przestrzeni publicznej.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej strefy płatnego parkowania funkcjonują w następujących gminach: Bielsko-Biała, Cieszyn, Żywiec, Wisła, Skoczów.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej rozwija się elektromobilność. Na obszarze występują 53 stacje ładowania w 13 gminach. Najwięcej stacji znajduje się w mieście Bielsko-Biała - 58,5% wszystkich z obszaru Aglomeracji Beskidzkiej. Przykładowa stacja ładowania z Bielska-Białej została przedstawiona na rysunku 2.12.



Rysunek 2.12 Stacja ładowania pojazdów elektrycznych w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne

Pozostałe

W ramach transportu lotniczego na obszarze miasta Bielsko-Biała zlokalizowane jest lotnisko sportowe (którego zarządzającym jest Aeroklub Bielsko-Bialski) oraz działą Górską Szkoła Szybownicowa AP "Zań" im. Adama Dziurzyńskiego. Na lotnisku aeroklubu organizowane są loty turystyczne z użyciem szybowców oraz motoszybowców. Realizowane są również szkolenia z zakresu samolotów, szybowców oraz spadochronów.

Najbliższymi międzynarodowymi portami lotniczymi pasażerskimi dla Aglomeracji Beskidzkiej są:

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

Do lotnisk międzynarodowych występuje utrudniony dojazd z zastosowaniem publicznego transportu zbiorowego.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej nie występuje transport wodny śródlądowy. Na Jeziorze Żywieckim są jedynie organizowane rejsy widokowe w okresie od wiosny do jesieni. Rejsy rozpoczynają

Rodzaj węzła	Kolej regionalna	Komunikacja dalekobieżna	Komunikacja miejska	Komunikacja autobusowa międzymiastowa	Samochód	Rower
Główny	✓	✗	✗	✓	✓	✓
uzupełniający	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Pomocniczy	(opcja)	✗	(opcja)	(opcja)	✓	✓

Źródło: opracowanie własne

Konieczne jest zapewnienie przez samorządy terenów, na których mogłyby funkcjonować węzły przesiadkowe oraz zachowanie odpowiedniego standardu wyposażenia węzłów w zależności od ich znaczenia. Na przykład, o ile wskazane jest funkcjonowanie w węzłach głównych miejsc postojowych dla rowerów w ramach systemu Park&Ride, to w węzłach nadrzędnych i pomocniczych nie jest to wymagane. Węzły nadrzędne i pomocnicze nie muszą być wyposażone w towarzyszące miejsca postojowe dla samochodów; wystarczające jest zapewnienie miejsc na chwilowe zatrzymanie pojazdu dla kierowców dowożących pasażerów do przystanku (por. tabela 5.13).

Tabela 5.13 Pożądane wyposażenie węzłów przesiadkowych

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

Źródło: opracowanie własne

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

Biorąc pod uwarunkowania wynikające z zakresu integracji i standardu wyposażenia, przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Beskidzkiej może być następująca:

- węzeł subregionalny: Bielsko-Biała Główna;
- węzły nadrzędne: Cieszyń, Skoczów Bajerki, Czechowice-Dziedzice, Żywiec;
- węzły główne: Zebrydowice, Wiśła Uzdrowsko, Goleszów, Jasienica, Miłówka, Węgierska Górka, Łodygowice, Żywiec Amfiteatr, Jeleśnia;
- węzły główne uzupełniające: Chybie, Rajcza, Ustron, Kozły;

dla pieszych) lub niewymagających interwencji pieszego (na podstawie kamer lub detektorów radarowych).

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

Tabela 5.11 Szczegółowe zadania dla działania Inteligentne Systemy Transportowe

Obszar	Zadania szczegółowe	
	1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;	
	1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizację akomodacyjne, zielone fale, preostreżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu);	
	1.8.3. wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie).	

Źródło: opracowanie własne

Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie zwiększenia efektywności systemów transportowych, pakietu 3 w zakresie ograniczenia ruchu i potrzeby podróżowania, pakietu 5 w zakresie integracji różnych form przemieszczania, pakietu 6 w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań wśród społeczeństwa. Realizacja niniejszego pakietu zapewni bezpieczne i komfortowe podróże w obrębie Aglomeracji Beskidzkiej.

DZIAŁANIE 2.1. Węzły przesiadkowe

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

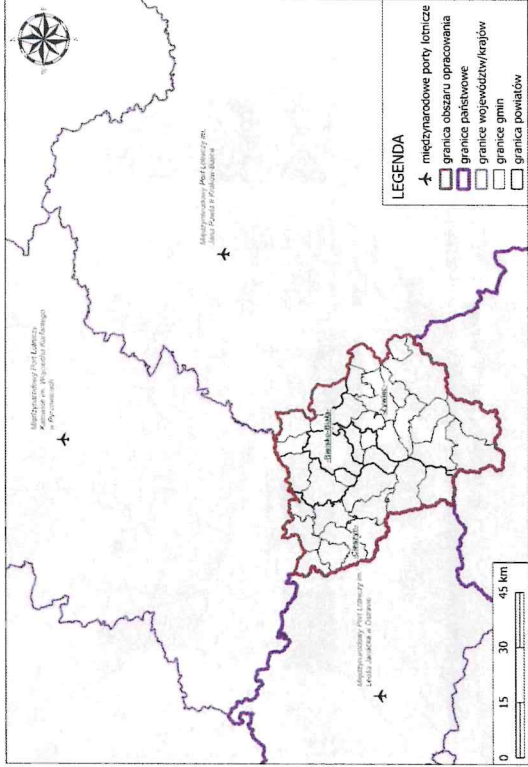
Węzły przesiadkowe powinny zostać zhierarchizowane ze względu na rodzaj i zakres komunikacji, podlegającej integracji w danym węźle. Najprostsza hierarchizacja obejmować może węzły subregionalne, nadregulne, główne, pomocnicze (tabela 5.12).

Tabela 5.12 Rodzaj integracji w zhierarchizowanych węzłach przesiadkowych

Rodzaj węzła	Kolej regionalna	Komunikacja dalekobieżna	Komunikacja miejska	Komunikacja autobusowa międzygminna	Samochód	Rower
Subregionalny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nadregulny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Główny	✓	x	x	✓	✓	✓

się w przystani na zaporze, w miejscowości Tresna. Do punktu można dostać się transportem publicznym MZK Żywiec: linią 16 oraz 17. Dodatkowo na zbiornikach wodnych realizowane są cele rekreacyjne mieszkańców oraz turystów.

Jezioro Żywieckie wraz z Jeziołem Międzybrodzkim mają potencjał do uruchomienia zeroemisyjnego transportu wodnego.



Rysunek 2.13 Aglomeracja Beskidzka na tle najbliższych międzynarodowych portów lotniczych

Źródło: opracowanie własne

2.4. TRENDY W ZACHOWANIACH I PREFERENCJACH TRANSPORTOWYCH

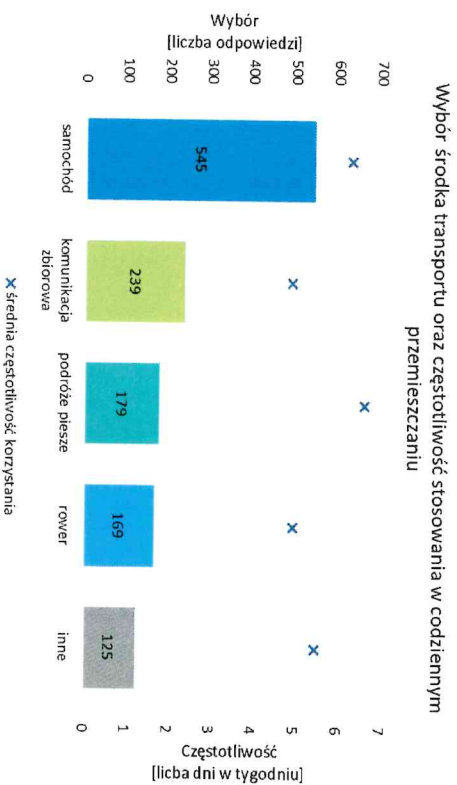
W przeprowadzonych badaniach ilościowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zebrano informacje dotyczące m.in.:

- preferowanych środków transportu, stosowanych do codziennych przemieszczeń;
- przyczyn wyboru poszczególnych środków transportu;
- jakości publicznego transportu zbiorowego;
- oceny warunków używania samochodów;
- komfortu i uciążliwości, związanych z przemieszczaniami rowerowymi i pieszymi.

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono ankietowanych o wskazanie wszystkich środków transportu, które stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich

stosowaniu w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną propozycję.

Na rysunku 2.14 przedstawiono wyniki ankiet (przeprowadzone w grupach celowych) przedstawiające wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu.



Rysunek 2.14 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania w grupach celowych

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badań w grupach celowych jest samochód – wybiera go ponad połowa respondentów, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi ponad 6 razy w tygodniu. Niemal co czwarta osoba korzysta z komunikacji zbiorowej, a pieszo, rowerem lub w inny sposób podróżuje mniej niż 20% ankietowanych.

Na rysunku 2.15 przedstawiono wyniki ankiet (przeprowadzonych w gospodarstwach domowych), przedstawiające wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu.

DZIAŁANIE 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe

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

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

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

W trosce o odpowiednią jakość transportu jednym z wyzwań jest zaimplementowanie rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, które uprzywilejują pojazdy transportu publicznego i ostatecznie przyczynią się do poprawy wybranych parametrów, takich jak np. zwiększenie średnich prędkości pojazdów transportu zbiorowego, skrócenie czasu przejazdu między przystankami, poprawa punktualności kursowania, zmniejszenie zmienności czasów przejazdu tych samych odcinków, zmniejszenie kosztów eksploatacji. Zrealizować to można przy użyciu priorytetów dla środków transportu zbiorowego, które docelowo pomogą organizatorom i operatorom transportu zwiększać atrakcyjność usług przewozowych (np. nadawanie priorytetu przy sygnalizacji odosobnionej i skoordynowanej, stosowanie tzw. przedsygnałów dla autobusów jadących wydzielonym pasem ruchu).

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

- ul. Warszawska (wyjazd z dworca PKS);
- ul. Lwowska (włączenie w lewoskręt w ul. Piłsudskiego, włączenie w lewoskręt w ul. Krakowską);
- ul. Piastowska (włączenie w lewoskręt w ul. Warszawską).

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

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

Z kolei w trosce o bezpieczeństwo pieszych należy odchodzić od sygnalizacji stałoczasowych na rzecz automatycznych, wykrywających pieszego na podstawie detektorów fizycznych (przycisków

może np. zastosowanie równiej nawierzchnia, zastosowane płytek o innej barwie i fakturze niż reszta nawierzchni, bezkolizyjne rozmieszczenie elementów infrastruktury itp.).

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

Tabela 5.9 Szczegółowe zadania dla działania Infrastruktura przystankowa

Obszar	Zadania szczegółowe
Agglomeracja Beskidzka	1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
	1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okolicyprzystankowej.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.7. Analizy i badania transportowe

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

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

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

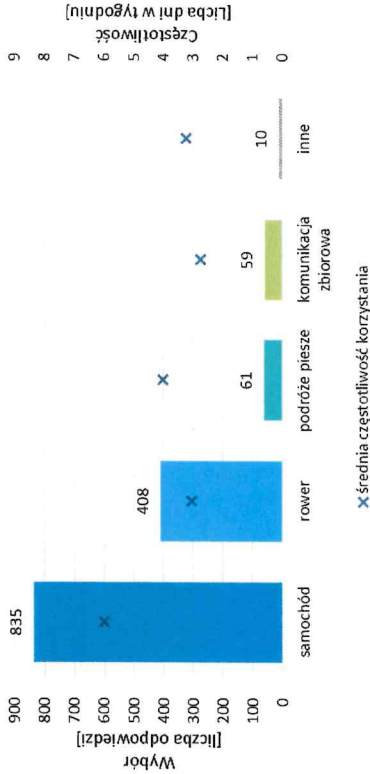
Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: organizatorzy transportu zbiorowego, właścicieli ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Tabela 5.10 Szczegółowe zadania dla działania Analizy i badania transportowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Agglomeracja Beskidzka	1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
	1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
	1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
	1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.

Źródło: opracowanie własne

Wybór środka transportu oraz częstotliwość stosowania w codziennym przemieszczaniu



× średnia częstotliwość korzystania

Rysunek 2.15 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników w gospodarstwach domowych

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest samochód – wybiera go większość respondentów (83,5%), a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 6 razy w tygodniu. Z roweru korzysta nieco ponad 40% ankietowanych, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 3 razy w tygodniu. Jedynie niewielki odsetek osób podróżuje pieszo, komunikacją zbiorową lub w inny sposób (m.in. hulajnogą, skuterem). Wskazane podróże odbywane są trzy do czterech razy w tygodniu, co może świadczyć o ich wspomagającym charakterze – wybierane są jako uzupełnienie do podróży innymi środkami transportu.

Większość ankietowanych do codziennych przemieszczeń wybiera **podróże samochodowe**, ponieważ są według nich wygodniejsze i szybsze. W indywidualnym transporcie samochodowym najważniejszy dla użytkowników jest stan techniczny dróg oraz bezpieczeństwo ruchu.

Najczęściej przyczyną **korzystania z różnych środków** transportu w jednej podróży jest brak bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu oraz konieczność załatwienia dodatkowych spraw wymagających przerwania podróży.

Osoby, które korzystają z **komunikacji zbiorowej**, odpowiadają różnie, w zależności od rodzaju badania. W grupach celowych głównymi czynnikami były: dogodne połączenia, bliskość przystanków lub brak możliwości korzystania z innych rodzajów transportu, a w gospodarstwach domowych: niższy koszt, szybkość oraz wygoda podróży. W obu przypadkach ankietowani najbardziej zwracają uwagę na punktualność i czas dojścia do przystanku. Osoby, które nie korzystają z komunikacji zbiorowej, argumentują, że nie mają do niej dostępu lub jest on utrudniony, a sama podróż trwa za długo.

Rower w codziennych podróżach wybierany jest przez 16,9% respondentów w przypadku badania w grupach celowych oraz 40,8% ankietowanych w badaniach przeprowadzanych w gospodarstwach domowych. W obu badaniach głównymi motywatorami był niski koszt podróży oraz

korzystny wpływ na zdrowie, a czynnikami, które zniechęcają do podróży rowerem, były: zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach oraz brak roweru.

Podróż piesze to trzeci w kolejności wskazywany rodzaj poruszania się w codziennych podróżach. Dla osób poruszających się pieszo najważniejsze było bezpieczeństwo i swoboda poruszania się, stan nawierzchni chodników, liczba przejść dla pieszych oraz ustawienie sygnalizacji świetlanych. Pozostałe środki transportu (hulajnogę, motocykl, motorower, car-sharing itp.) wybierane są stosunkowo rzadko.

Tabela 5.8 Szczegółowe zadania dla działania Systemy Informacji Pasażerskiej

Obszar		Zadania szczegółowe	
Aglomeracja Beskidzka	1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.	
		Źródło: opracowanie własne	

DZIAŁANIE 1.6. Infrastruktura przystankowa

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

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



Rysunek 5.6 Niepożądany przykład infrastruktury przystankowej – przystanek Wilkowice-Potoczek

Źródło: <https://komunikacja.um.bielsko.pl>

W celu zwiększenia komfortu pasażerów oczekujących na środki transportu autobusowego lub kolejowego (w zależności od lokalizacji) należy zapewnić wiatry przystankowe, chroniące pasażerów przed złymi warunkami atmosferycznymi, ławki oraz elementy małej architektury (kosze na śmieci, latarnie itp.). Infrastruktura przystankowa powinna być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej (w miarę możliwości) oraz przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (czemu służyć

DZIAŁANIE 1.5. Systemy Informacji Pasażerskiej

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

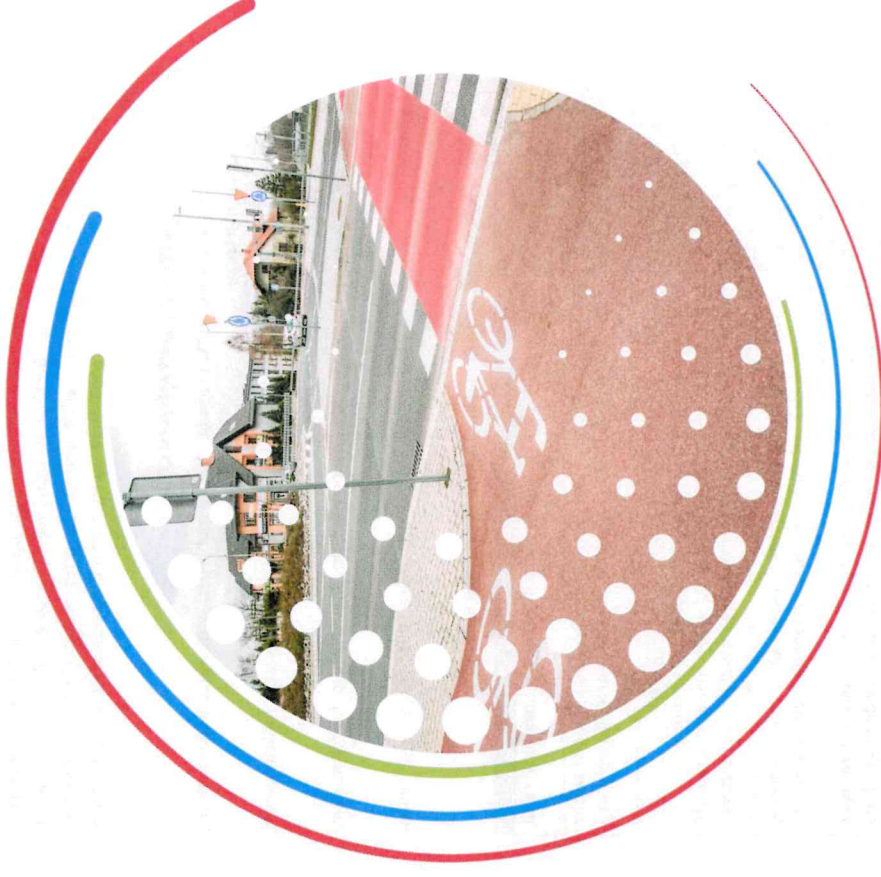
Niezbędnym warunkiem poprawy konkurencyjności transportu publicznego jest dokonanie zmian w cechach świadczonych usług, w szczególności dotyczących zintegrowania różnych form mobilności na platformach cyfrowych. Obowiązkowo należy ujednolicić sposób prezentowania informacji na rozkładach jazdy (tabliczkach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

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



Rysunek 5.5 Przykład informacji pasażerskiej na dworcu w Cieszynie

Źródło: https://rpo.slaskie.pl/czytaj/centrum_przebiegowe_w_cieszynie



3. ANALIZA SWOT

W celu uporządkowania zebranych informacji na etapie diagnozy oraz określenia potencjału mobilnościowego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej zastosowano analizę SWOT, której wyniki przedstawiono w tabeli 3.1. Wskazane narzędzie pozwala na przeprowadzenie analizy mocnych i słabych stron związanych z mobilnością w obszarze funkcjonalnym, a także wskazuje potencjalne szanse i zagrożenia.

W analizie SWOT rozpatruje się cztery kategorie czynników:

- mocne strony – wszystkie atuty, przewagi i zalety mobilności w obszarze funkcjonalnym, stanowiące o jej jakości;
- słabe strony – wszystkie słabości, bariery i wady mobilności w obszarze funkcjonalnym, hamujące jej dalszy rozwój;
- szanse – wszystkie okazy, jakie można wykorzystać do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju mobilności w obszarze funkcjonalnym;
- zagrożenia – wszystkie czynniki zewnętrzne, które mogą mieć negatywny wpływ na mobilność w obszarze funkcjonalnym.

Tabela 3.1. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej Aglomeracji Beskidzkiej



Czynnik	Kategoria	Opis
 Mocne strony	Transport kolejowy	Na terenie większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej zlokalizowane są stacje lub przystanki kolejowe.
	Transport drogowy	Aglomeracja Beskidzka (a zwłaszcza Bielesko-Biała) stanowi ważny zarówno w skali kraju, jak i województwa węzeł komunikacyjny sieci TEN-T.
	Bezpieczeństwo	Występowanie wysokich parametrów dróg krajowych. Sukcesywnie malejąca liczba ofiar śmiertelnych wypadków.
	ITS	W perspektywie roku 2026 zakłada się dalszy rozwój systemu ITS na terenie Bielesko-Białej; Planu przewidują rozbudowę; podsystemu sterowania ruchem, podsystemu monitoringu wizyjnego, podsystemu dynamicznej informacji pasażerskiej, tablic zmiennej treści informacji parkingowej oraz priorytetu dla transportu publicznego. Wdrożony na terenie Cieszyńska Dynamiczny System Informacji Pasażerskiej jest skalowalny, tj. umożliwia włączenie do niego oferty przewoźników powiatowych i wojewódzkich.
 Mocne strony		Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej występują porozumienia pomiędzy gminami dot. zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.
		SKIBUSY (bezpłatna komunikacja publiczna w okresie od grudnia do marca na terenie Szczyrku; celem bezpłatnej komunikacji jest zmniejszenie korków, ułatwienie przemieszczania się po terenie miasta, w tym w szczególności pomiędzy ośrodkami narciarskimi, oraz troska o środowisko naturalne i tym samym ograniczenie smogu).
		W dni robocze (zarówno szkolne jak i wolne od nauki szkolnej) dostęp do połączeń autobusowych mają wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego.
		Występowanie węzłów przesiadkowych w sześciu lokalizacjach: Bielesko-Biała (obecnie funkcjonuje umownie, natomiast nie jest

Tabela 5.6 Szczegółowe zadania dla działania Współpraca

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.3.1. stworzenie zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
	1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.4. Tabor

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

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

- zapewniać widoczność informacji (np. o numerze linii, trasie przejazdu, numerze bocznym);
- być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej i dystrybucji biletów;
- zapewniać dostępność miejsca do przewozu roweru;
- zapewniać dostępność miejsca na wózek;
- gwarantować łatwość wejścia do pojazdu (szerokość drzwi, niska podłoga);
- być wyposażona w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych (np. brak stopni przy wejściu, komunikaty głosowe).

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

Tabela 5.7 Szczegółowe zadania dla działania Tabor

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.3. Współpraca

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

Przedmiotowe struktury można tworzyć na różne sposoby, jednak w obszarze Aglomeracji zasadne jest powołanie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego skupionych w Aglomeracji Beskidzkiej, działającego na rzecz realizacji zintegrowanych zadań transportowych. Rekomendowanym rozwiązaniem w Aglomeracji Beskidzkiej jest utworzenie platformy współpracy na bazie grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej (lub w innej formie w ramach struktury Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka).

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

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

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

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

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

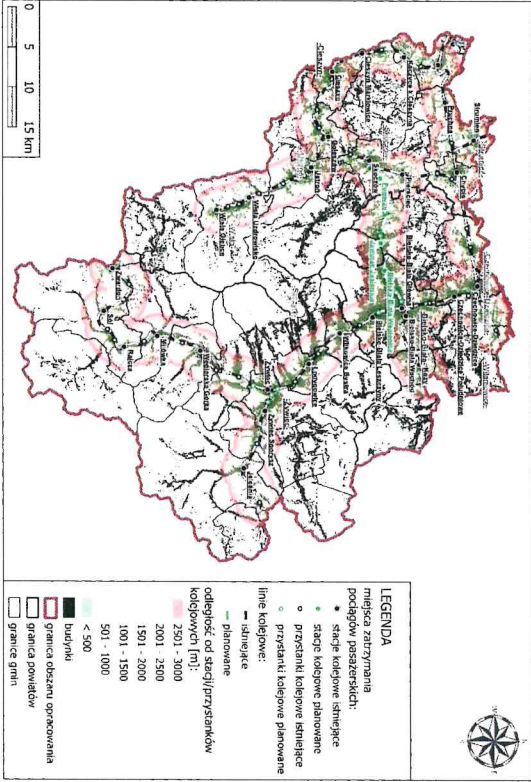
Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe.

Czynnik	Kategoria	Opis
		węzłem zintegrowanym o wysokich standardach funkcjonowania), Czechowice-Dziedzice, Cieszyń, Żywiec, Wisła, Szczyrk.
		Miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak, w szczególności na obszarach wiejskich oraz drogach powiatowych.
Transport pieszy		Zajmowanie chodników przez parkujące pojazdy.
		Niski poziom bezpieczeństwa w przypadku konieczności poruszania się poboczem lub nieodseparowania ruchu pieszego od rowerowego.
		Brak priorytetu na obszarach zurbanizowanych dla ruchu pieszego.
System wspólnego użytkowania samochodów		Dostępny tylko w gminie Bielsko-Biała.
Transport kolejowy		Przebiegający stan infrastruktury kolejowej.
		Tylko wybrane stacje kolejowe na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wyposażone są w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, np. Bielsko-Biała, Cieszyń, Wisła, Żywiec.
		Miejscowo nieodpowiedni stan infrastruktury rowerowej lub jej brak.
Transport rowerowy		Nieciągłość infrastruktury rowerowej.
		Brak priorytetu na obszarach zurbanizowanych dla ruchu rowerowego lub brak uspokojenia ruchu (np. w centrum Bielska-Białej w ciągu ulic 3 Maja i Zamkowej).
		Brak odseparowania ruchu rowerowego od innych pojazdów w miejscach szczególnie niebezpiecznych.
		Brak systemów rowerów miejskich (poza miastem Ustron).
		Trudności ze znalezieniem wolnego miejsca postojowego (szczególnie w ośrodkach miejskich), które wynikają z dużego wskaźnika motoryzacji.
		Mała liczba dedykowanych parkingów dla pojazdów ciężarowych (tzw. parkingów zorganizowanych).
		W gminach mających rozbudowaną funkcję turystyczną ruch turystyczny generuje utrudnienia w parkowaniu w czasie sezonu turystycznego. Powoduje to przepełnianie parkingów oraz nielegalne postoje w przestrzeni publicznej.
Transport drogowy		Braki w obwodnicach, które pozwalają wyprowadzić ruch drogowy z centrów miast (oraz pozwalają na wprowadzenie ograniczeń w ruchu w centrach miast), przyczyniają się do poprawy środowiska oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
		Nieprzystosowane do przejazdu autobusów parametry dróg w gminach.
		W południowych częściach powiatów żywieckiego oraz cieszyńskiego sporo jest obszarów o bardzo niskiej gęstości zaludnienia, których obsługa może być problematyczna dla kurierów ze względu na duże odległości pomiędzy gospodarstwami domowymi, znaczne różnice terenu czy też nienajlepszy stan dróg.
Transport zbiorowy autobusowy		Brak węzłów przesiadkowych w wielu gminach Aglomeracji Beskidzkiej. W gminie Bielsko-Biała brakuje zintegrowanego węzła przesiadkowego, spełniającego wysokie standardy funkcjonowania,



Stabe strony

Czynnik	Kategoria	Opis
		który w jednym miejscu integrowałby transport autobusowy (miejski, podmiejski, regionalny i międzyarodowy), kolejowy, rowerowy oraz indywidualny, co umożliwiłoby również podjęcie działań związanych z ograniczeniem ruchu w centrum miasta. Zbyt mała częstotliwość kursowania w mniejszych ośrodkach. Słaba jakość infrastruktury przystankowej (np. brak zadaszenia) lub jej brak w niektórych obszarach Aglomeracji Beskidzkiej. Liczba kursów ulega zmniejszeniu w dni robocze wolne od nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta w stosunku do typowego dnia roboczego odpowiednio o 8%, 53% i 64%. W skali dnia stosunkowo najmniej kursów komunikacyjnych wykonywanych jest w godzinach wieczornych. Uniemożliwia to wieczorne powroty mieszkańców, wykluczając tym samym znaczne grupy pasażerów. W niektórych gminach liczba kursów komunikacyjnych jest niewielka, wręcz szczątkowa. Oferta przewozowa stale się nieatrakcyjna (np. Brenna, Koszarawa, Rajcza). Większość obecnych połączeń autobusowych nie jest ze sobą zsynchronizowana. Drogowy transport zbiorowy w skali całej Aglomeracji nie ma nadanego właściwego priorytetu, a jego sporadyczne występowanie ma charakter odcinkowy. System dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście Bielsko-Biala uwzględnia tylko autobusy MZK. System dynamicznej informacji pasażerskiej w Cieszynie uwzględnia tylko autobusy operatora cieszyńskiej komunikacji zbiorowej (ZGK w Cieszynie). Nie wszyscy przewoźnicy i operatorzy powiatowego transportu zbiorowego korzystają z zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie. Bielsko-Biala jako jedyna gmina podejmuje działania na rzecz uprzywilejowania autobusów w ruchu ogólnym (poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Ruchem, skupiającego się na sterowaniu i zarządzaniu ruchem indywidualnym i transportem zbiorowym na głównych ciągach komunikacyjnych Bielska-Białej) Utrudniony dostęp lub brak dostępu do informacji dotyczących rozkładu jazdy i możliwości synchronizacji podróży.
	Edukacja	Działania promocyjne i edukacyjne w kierunku zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych.
	ITS	Wprowadzanie do funkcjonowania obszaru skoordynowanych miejskich inteligentnych systemów transportowych, które znacząco udoskonalią funkcjonowanie transportu publicznego.
	Kolei	Rozwój kolei związany z realizacją inwestycji kolejowych w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego. Inwestycje na liniach kolejowych nr 190, 139 oraz 97 przyczynią się do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego. W obszarze Aglomeracji Beskidzkiej występuje duża dostępność bezpośrednich połączeń do Katowic (23 w ciągu dnia).



Rysunek 5.4 Dostępność istniejących i planowanych stacji i przystanków kolejowych po wprowadzeniu inwestycji na liniach kolejowych w ramach fazy I

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.4 Szczegółowe zadania dla działania Kolej aglomeracyjna – faza I

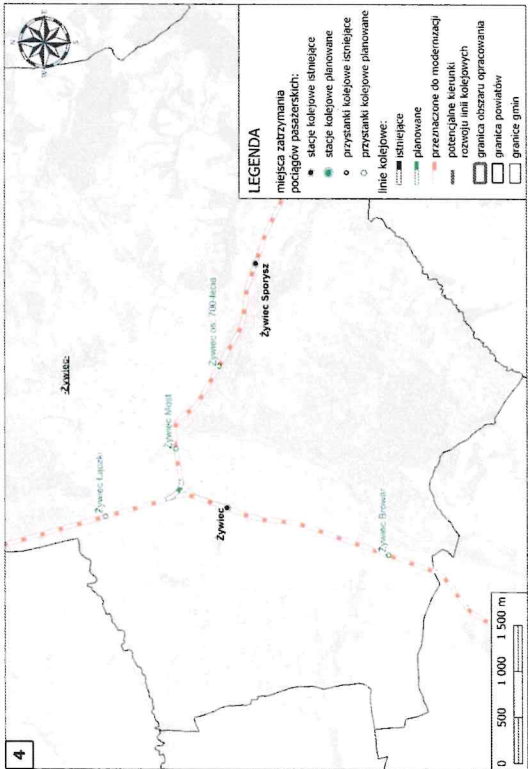
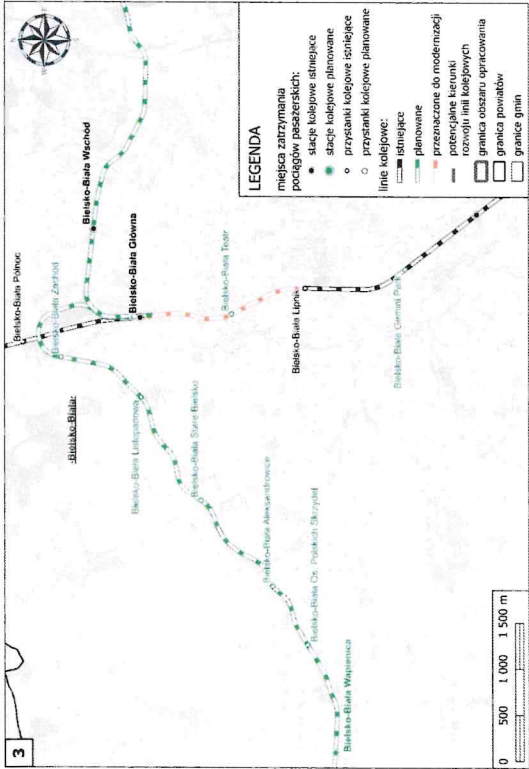
Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.5 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Kolej aglomeracyjna – faza I

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

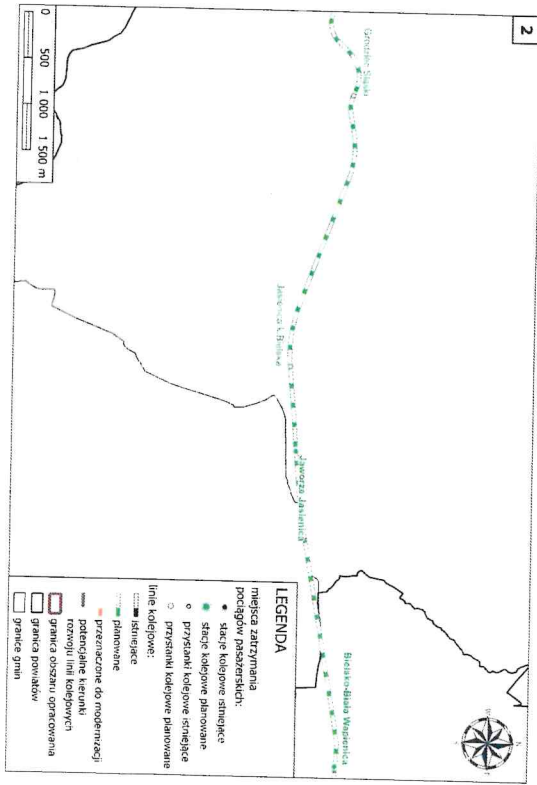
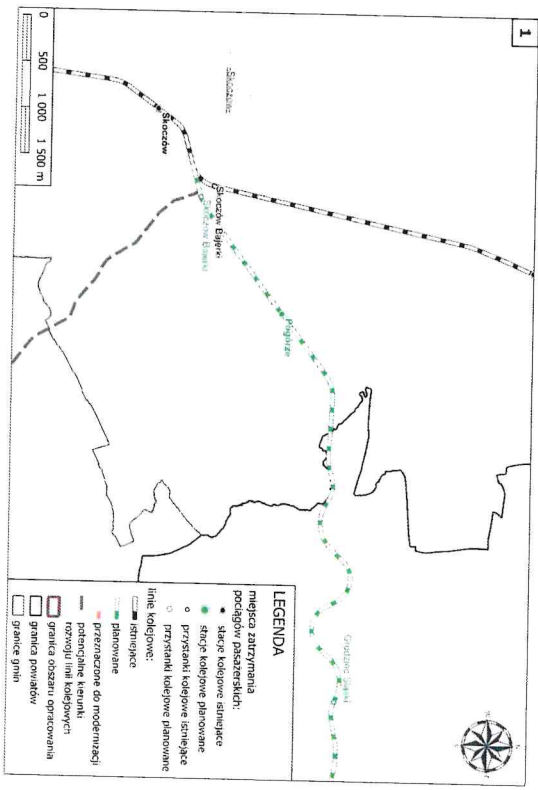
Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.3 Istniejące i planowane szlaki komunikacji kolejowej w Aglomeracji Beskidzkiej
Źródło: opracowanie własne

Czynnik	Kategoria	Opis
	Organizacyjne	Tworzenie platformy wymiany danych pomiędzy organizatorami i przewoźnikami transportu zbiorowego. Zapewnienie ciągłości i dużej mobilności społeczeństwa przy jednoczesnym zapewnieniu korzyści ekologicznych i wprowadzaniu innowacji. Planowanie i realizacja inwestycji związanych z tworzeniem regionalnych tras rowerowych. Zapewnienie spójności sieci i odpowiedniego standardu infrastruktury rowerowej dzięki Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego.
	Transport rowerowy	Przekazywanie między zarządcami (w miarę możliwości i na mocy porozumienia) zadania polegającego na zarządzaniu drogami publicznymi w celu utrzymania jednolitych standardów. Zapewnienie spójności sieci i dobrego stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowy i remonty dróg z uwzględnieniem potrzeb pozostałych użytkowników ruchu drogowego. Inwestycje P&R, poprawiające integrację transportu indywidualnego ze zbiorowym. Stosowanie parkingów buforowych na wjeździe do miejscowości. Stosowanie na wjeździe do miejscowości tablic informujących o wolnych miejscach parkingowych. Rozwój parkingów P&R wzdłuż linii kolejowej oraz autobusowej. Wydzielanie stref ruchu ciężarowego na podstawie dopuszczalnego tonażu pojazdów.
	Transport drogowy	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów ośrodków poprzez budowę trzech odcinków nowego fragmentu ekspresowej trasy S1: Węgierska Górka - Miłówka, Bielsko-Biała Suchy Potok - Mysłowice Kosztowy oraz planowaną budowę S52 na odcinku Bielsko-Biała - Suchy Potok – Głogoczów. Zapewnienie dedykowanych miejsc krótkotrwałego postoju dla kurierów. Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej – komunikującej ruch z planowanym centrum przesiadkowym. Budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowicz-Dziedzic oraz obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1, przebudowa ul. Bielskiej w Cieszynie w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miasta. Przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają dwie europejskie drogowe trasy międzynarodowe: – E75 - Vardø (Norwegia) – Kreta (Grecja); – E462 – Brno (Czechy) – Kraków (Polska). Budowa nowych centrów przesiadkowych spełniających wysokie standardy funkcjonowania w Bielsku-Białej oraz innych gminach Aglomeracji Beskidzkiej. Przejęcie przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny zadania zarządzania przystankami komunikacyjnymi na obszarze uczestników związku i budowa spójnego systemu informacji pasażerskiej. Rozwój nowoczesnych rozwiązań, służących zarządzaniu transportem publicznym i integracji różnych przewoźników.
	Transport zbiorowy autobusowy	

Czynnik	Kategoria	Opis
		Zawieranie porozumień międzygminnych lub rozszerzenie zasięgu działania związku powiatowo-gminnego zamiast organizowania przez gminy przewozów samodzielnie.
		Wprowadzenie zintegrowanego biletu oraz jednolitej taryfy.
		Polepszenie synchronizacji rozkładów jazdy.
		Kształtowanie oferty przewozowej dopasowanej do oczekiwań mieszkańców.
		Ujednolicenie standardu świadczonych usług przewozowych i wzrost ich jakości poprzez inwestycje w tabor oraz infrastrukturę towarzyszącą, tj. przystanki, dojścia do przystanków czy np. buspasy.
		Poprawa dostępności komunikacyjnej na obszarach wiejskich.
		Zakup nowego zeroemisyjnego oraz niskoemisyjnego taboru w celu poprawy jakości życia mieszkańców poprzez poprawę warunków środowiska oraz zmniejszenie hałasu.
	Rozwiązania alternatywne	Realizacja alternatywnych form transportu zbiorowego (koleje linowe, żegluga na jeziorach)
		Obserwowany ciągły wzrost wskaźników obciążenia demograficznego we wszystkich powiatach oraz regresywny kształt piramidy wieku w Aglomeracji Beskidzkiej, wskazujący na postępujące starzenie społeczeństwa. Wskazane zmiany wpłyną na konieczność dostosowania oferty mobilnościowej do możliwości społeczeństwa.
	Demografia	Wzrost zapotrzebowania na transport w gminach, do których odpływają mieszkańcy z ośrodków miejskich.
		Wskazania progностyczne dotyczące zmiany liczby ludności świadczące o wyludnianiu się miast oraz gmin znacznie oddalonych od dużych ośrodków miejskich.
		Niekontrolowane rozlewianie się miast wynikające ze słabości ustawy o planowaniu przestrzennym oraz presji mieszkańców na samorządy gminne.
	Przestrzenne	Bariera finansowa przy rozbudowie infrastruktury rowerowej.
	Transport rowerowy	Problemy własnościowe dot. gruntów przy rozbudowie szlaków rowerowych, w tym brak objęcia tzw. specustawą drogową inwestycji w drogi rowerowe położone poza pasem dróg publicznych.
	Transport kolejowy	Bezpośrednia dostępność do istotnych ośrodków krajowych np. Warszawa, Poznań, Łódź, Wrocław, Gdańsk, Bydgoszcz, Opole (wyrażona liczbą połączeń bezpośrednich) ogranicza się do dwóch kursów w ciągu dnia.
		Sieć kolejową na terenie Aglomeracji Beskidzkiej dotykają problemy związane z wyczerpaniem przepustowości infrastruktury.
		Wpływ zjawiska suburbanizacji na zwiększony ruch drogowy na wyjazdach do miasta.
	Transport drogowy	Założenie wysokiej wartości wskaźników miejsc postojowych na nowo powstałym lokalnym mieszkali - może powodować utrwalaanie złych nawyków transportowych.
		Nowe inwestycje parkingowe generują wzrost natężenia ruchu w najbardziej zurbanizowanych obszarach.



- rewitalizacji linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa.
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała – Kęty¹⁰, wraz z analizą lokalizacji przystanków.

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

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

¹⁰ Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 będzie mieć wymiar ponadaglomeracyjny, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że Aglomeracja Beskidzka stanowi strefę ciężenia dla takich ośrodków jak Kęty czy Andrychów.

Czynnik	Kategoria	Opis
	Transport zbiorowy autobusowy	Brak podjęcia działań w zakresie oferty przewozowej na słabo zaludnionych terenach wpływająca na wykluczenie społeczne.
		Zmiana prawa wykluczająca możliwość zakupu pojazdów o napędzie niskoemisyjnym.
		Niedostatek integracji na poziomie polityki transportowej wszystkich szczebli wpływa na problem zintegrowania różnych środków transportu.
		Wzrost kosztów organizacji publicznego transportu zbiorowego poprzez rosnące koszty paliw i energii może wpłynąć na obniżenie przedstawionej oferty.
		Brak realizacji budowy węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride ze względu na braki środków finansowych.

Źródło: opracowanie własne

Główne wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonych analiz sytuacji mobilnościowej na terenie Aglomeracji Beskidzkiej kształtują się następująco:

- kręgosłupem transportu publicznego w połączeniach międzygminnych w Aglomeracji Beskidzkiej w gminach, w których funkcjonuje lub funkcjonował transport kolejowy, powinny być połączenia kolejowe. W takim układzie transport autobusowy powinien mieć funkcję dowozowo-odwozową do stacji kolejowych. Połączenie środków transportu powinno być realizowane z użyciem węzłów przesiadkowych (miasto Bielsko-Biała planuje budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego). Jednocześnie w gminach pozbawionych transportu kolejowego transport autobusowy powinien pełnić rolę wiodącą. Dodatkowo należy rozwijać nowe formy transportu zbiorowego, jak np. kolej linowa, alternatywne rozwiązania szynowe lub transport wodny na Jeziorze Żywieckim i Międzybrodkim;
- należy rozwijać infrastrukturę pieszą oraz rowerową w celu uzyskania wzrostu znaczenia przemieszczeń pieszych, rowerowych oraz urządzeniami transportu osobistego celem realizacji potrzeb komunikacyjnych i rekreacyjnych, zwłaszcza na krótkich dystansach. Rozwój infrastruktury ma służyć nie tylko popularyzacji zrównoważonych form podróżowania, ale także poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Dodatkowo rozwój infrastruktury rowerowej wpłynie pozytywnie na potencjał turystyczny subregionu;
- należy zapewnić spójność sieci i dobry stan infrastruktury drogowej poprzez przebudowy i remonty dróg oraz uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa na odcinkach, z którego ruch został wyprowadzony. Podczas realizacji wyprowadzania ruchu samochodowego z centrów miast należy uwzględnić potrzeby wszystkich użytkowników poprzez zapewnienie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Budowa obwodnic powinna być związana przynajmniej ze spełnieniem jednego z warunków: bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, węzłami przesiadkowymi, przejściami granicznymi oraz połączeniami z innymi gałęziami transportu, centrami logistycznymi, terenami inwestycyjnymi. Przykładami wskazywanych planowanych inwestycji są: budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej; obwodnica Żywca łącząca drogę wojewódzką nr 945 z drogą ekspresową S1; północno-wschodnia obwodnica Czechowic-Dziedzic oraz przebudowa ul. Bielskiej w Cieszyńcu;

- należy rozważyć wprowadzenie i rozwijanie systemu rowerów miejskich z obligacyjną integralnością międzygminną. Ze względu na charakter obszaru rekomendowane jest wprowadzenie do floty rowerów elektrycznych. System może spełniać funkcje komunikacyjne oraz rekreacyjne użytkowników;
- możliwość form podróżowania wymusza potrzebę ukształtowania kompleksowego systemu transportowego, zakładającego integrację różnych środków transportu w węzłach przesiadkowych oraz zastosowanie parkingów Park&Ride i Bike&Ride. W ich pobliżu powinny rozwijać się funkcje usługowo-handlowe;
- dla właściwego funkcjonowania transportu publicznego konieczne jest zapewnienie integracji środków transportu poprzez synchronizację rozkładów jazdy oraz wdrożenie wspólnej dla całej Aglomeracji Beskidzkiej oferty taryfowo-biletowej wraz ze wspólnym systemem poboru opłat za przejazd we wszystkich środkach publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo w celu usprawnienia systemu publicznego transportu zbiorowego zalecane jest rozwijanie systemu ITS w całej Aglomeracji Beskidzkiej wzorem miasta Bielsko-Biała. Starzejące się społeczeństwo wpłynie na wyższe wymagania w stosunku do wykorzystywanego w transporcie zbiorowym taboru, który będzie musiał być w pełni dostosowany do specjalnych potrzeb. Przeszaryt tabor powinien zostać wymieniony na zeroemisyjny lub niskoemisyjny;
- Aglomeracja Beskidzka cechuje się zjawiskiem suburbanizacji, która generuje wzrost zapotrzebowania na transport w gminach sąsiednich, a brak zapewnienia transportu publicznego wiązał się będzie ze wzrostem wykorzystania samochodów osobowych i dalszym zwiększającym się zjawiskiem kongestii ruchu. Suburbanizacja obserwowana w Aglomeracji Beskidzkiej prowadzi do rozpraszania się zabudowy, co stanowi barierę dla zachowania efektywności transportu. Należy przeciwdziałać rozpraszaniu zabudowy poprzez współpracę międzygminną w tym zakresie oraz zapisy w dokumentach planistycznych;
- rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej powinien odbywać się w sąsiedztwie istniejącego, sprawnego systemu transportowego. Zabudowa mieszkaniowa powinna powstawać w komfortowym zasięgu pieszym, w sposób zwarty i zgodnie z ideą TOD oraz miasta piętnastominutowego. Mechanizmem regulującym potencjalne inwestycje poza tymi strefami musi być skuteczna polityka przestrzenna;
- ze względu na obserwowany duży ruch turystyczny w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (np. wyciągi narciarskie) rekomendowane jest wprowadzenie parkingów buforowych oraz stosowanie na wjeździe do miejscowości tablic informujących oraz kierujących na wolne miejsca parkingowe w celu zmniejszenia kongestii ruchu, powodowanej poszukiwaniem miejsc parkingowych. Wzorem gminy Szczyrk zaleca się wprowadzenie w gminach Aglomeracji Beskidzkiej z dużym ruchem turystycznym oferty zbliżonej do funkcjonującej w ramach SKIBUSÓW. Należy dążyć do zwiększenia dostępności transportu kolejowego wraz z koordynacją z transportem publicznym. Większa liczba oferowanych połączeń zwiększy dostępność oraz przyciągnie nowych użytkowników systemu. Wskazane działania mają na celu zmniejszenie ruchu samochodowego zewnętrznego oraz wewnętrznego.

- rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb pasażerów (godziny odjazdów, częstotliwość kursowania);
- integracja taryfowo-biletowa dla poprawy atrakcyjności oferty przewozowej oraz konkurencyjności kosztowej względem indywidualnych przejazdów samochodowych. W granicach Aglomeracji Beskidzkiej rekomenduje się integrację taryfowo-biletową (bilet aglomeracyjny) w oparciu o porozumienia międzygminne. Przykładowo samorządy mogą zawrzeć z miastem Bielsko-Biała porozumienia w zakresie przekazania zadania organizacji systemu biletowego (nośnikiem biletów będzie rodzaj karty aglomeracyjnej); w takim układzie na terenie całej Aglomeracji funkcjonować będzie jednolita taryfa i jednolite rodzaje biletów, a operatorzy transportu zbiorowego zobligowani zostaną do honorowania biletów zapisanych na karcie aglomeracyjnej oraz wyposażenia taboru w sprzęt do czytania danych z karty aglomeracyjnej (kasowniki, biletomaty).

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

Tabela 5.3 Szczegółowe zadania dla działania Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
	1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
	1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
	1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
	1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.

Źródło: opracowanie własne

DIŁANIE 1.2. Kolej aglomeracyjna – faza I

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

- rewitalizacji linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała⁹;
- rewitalizacji linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – Żywiec;

⁹ Szczególnie istotna w kontekście możliwości potencjalnego połączenia z portem lotniczym Ostrawa im. Leocha Janáčka.

Działania

Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

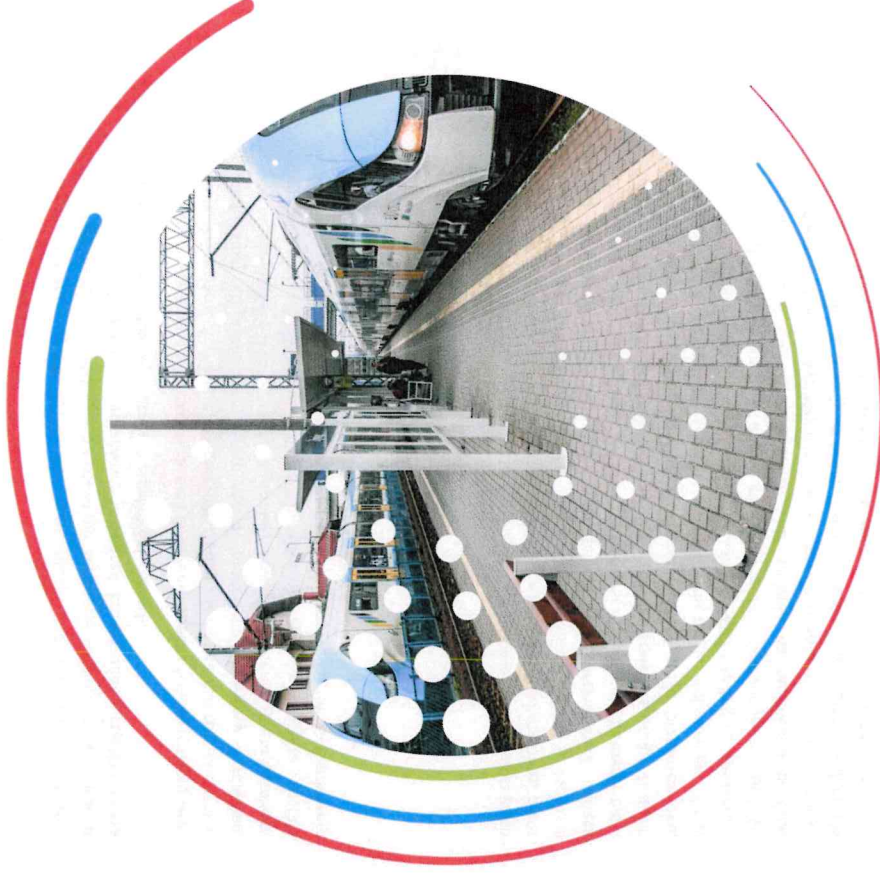
Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego wiąże się z realizacją pakietu 2 w zakresie kształtowania podróży intermodalnych i komunikacji rowerowej, pakietu 3 w zakresie racjonalnego planowania przestrzennego w całej Aglomeracji Beskidzkiej, pakietu 4 w zakresie wdrożenia zero- lub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

DZIAŁANIE 1.1. Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej

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

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

- zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy w układzie przesiadkowym – skorelowanie kursów komunikacyjnych ma zapewnić możliwość przesiadki między różnymi środkami transportu oraz między połączeniami obsługiwanyymi przez różnych przewoźników (obowiązkowo Koleje Śląskie, MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie, Komunikacja Beskidzka). W szczególności potrzeba skoordynowania kursów jest zauważalna w przypadku podróży, wymagających realizacji zarówno autobusami miejskimi, jak i regionalnymi lub autobusami i koleją (np. w relacji do Bielska-Białej). Zachowanie możliwości przesiadki ma doprowadzić do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego oraz skrócenia czasu trwania podróży. Ze względu na lokalne uwarunkowania czas trwania przesiadki powinien być nie krótszy niż 5 minut oraz nie dłuższy niż 15 minut;
- wypracowanie zadowalającej siatki połączeń o wysokiej dostępności dla wszystkich mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej (w tym zapewnienie obsługi transportem zbiorowym poszczególnych gmin oraz uruchomienie połączeń pomiędzy gminami, objęcie ofertą przewozową obszarów wykluczonych komunikacyjnie, zwiększenie liczby połączeń, a tym samym zagwarantowanie przewozów wszystkim grupom pasażerów) oraz wdrożenie



4. MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU

4.1. ANALIZA SCENARIUSZY

Analiza scenariuszy została przeprowadzona jako prezentacja trzech wariantów rozwoju systemu mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej. Przedstawione koncepcje rozwoju mają charakter uproszczony, różnią się między sobą zakresem wdrażanych rozwiązań, które przede wszystkim zależą od możliwości finansowych samorządów wchodzących w skład Aglomeracji.

Pierwszy ze scenariuszy – scenariusz bazowy – zakłada podążanie obecną ścieżką rozwoju wraz z jej negatywnymi konsekwencjami. Scenariusz rewolucyjny z kolei utożsamia całkowitą korektę obecnej ścieżki rozwoju, taką, która znacząco zmieni obecny model mobilnościowy w regionie. Scenariusz ewolucyjny można określić jako pośredni, usytuowany pomiędzy scenariuszem bazowym i rewolucyjnym, mający potencjał do wdrożenia w okresie operacyjnym. Analiza została przeprowadzona poprzez kontrastowe zestawienie scenariusza bazowego ze scenariuszem rewolucyjnym oraz możliwościami implementacji scenariusza ewolucyjnego.

Scenariusz bazowy

Scenariusz wskazuje na znaczne ograniczone możliwości finansowe gmin tworzących Aglomerację Beskidzką, będące pokłosiem ograniczonego dostępu do funduszy zewnętrznych, przez co w konsekwencji zmniejszony zostanie zakres działań inwestycyjno-organizacyjnych. W aspekcie transportu zbiorowego zauważalna będzie coraz gorsza jakościowo oferta przewozowa, będąca następstwem rosnących kosztów utrzymania i braku integracji z innymi podsystemami transportowymi. Połączenia komunikacyjne realizowanie będą na podstawie szeregu różnych rozwiązań funkcjonalno-prawnych, co będzie skutkowało rozdrobnieniem rynku przewozowego, brakiem jednolitych standardów i integracji różnych środków transportu zbiorowego. Kursy wyjeżdżające poza obszary miejskie będą nieliczne, dostosowywane do wybranych grup pasażerów (głównie młodzieży szkolnej) i realizowane zwłaszcza w godzinach szczytu. Spowoduje to trudności w przemieszczaniu ogółu mieszkańców, a także negatywnie wpłynie na możliwości dostępu do turystyki górskiej, miejsc rekreacji i wypoczynku. Z kolei oparcie transportu aglomeracyjnego na przewozach komercyjnych przyniesie stopniową likwidację mniej rentownych kursów. Połączenia wykonywane przez podmioty prywatne obsługiwane będą przez przestarzały tabor, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tym samym coraz gorszy i niezintegrowany całościowo transport publiczny będzie bodźcem z jednej strony do wykorzystywania przez mieszkańców motoryzacji indywidualnej, a z drugiej – do dalszej rozbudowy dróg.

W scenariuszu bazowym rozwój nowej zabudowy będzie postępował na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową i usługową oraz z dala od przystanków transportu zbiorowego. Coraz większym zainteresowaniem będzie cieszyć się osiedlanie w strefie podmiejskiej w sposób nieuporządkowany. Zabudowa jednorodzinna powstawać będzie w rejonach nieobsługiwanych przez transport zbiorowy, niska gęstość zaludnienia sprawi, że będzie to zadanie nieuzasadnione ekonomicznie (a zjawisko wykluczenia komunikacyjnego przybierze na sile).

Wyżej wymienione uwarunkowania spowodują zwiększenie transportochłonności, której zaspokojenie – wobec nieefektywnego transportu zbiorowego – będzie się odbywać transportem indywidualnym. Nie odebędzie się to bez szkody dla środowiska naturalnego, ponieważ zmniejszy się

PAKIET 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

Wdrożenie rozwiązań z zakresu elektromobilności i technologii wodorowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej jest nie tylko uwarunkowane zapisami ustawowymi, ale także wymogiem czasów – Aglomeracja Beskidzka musi podążać za najnowszymi trendami, służącymi poprawie standardów życia mieszkańców. A zatem istotą działań zmierzających do poprawy środowiska powinna być wymiana parku taborowego przewoźników, realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego (zwłaszcza MZK w Białym Biadym, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszyźnie oraz Komunikacji Beskidzkiej), na pojazdy nisko- lub zeroemisyjne, wraz z zapewnieniem infrastruktury niezbędnej do ich nieprzerwanej eksploatacji w ruchu linowym.

W przypadku motoryzacji indywidualnej ograniczenie emisji powinno odbywać się poprzez zapewnienie wysoko rozwiniętej sieci ładowania pojazdów elektrycznych oraz ustanawianie stref czystego transportu w gminach miejskich.

PAKIET 5: Sprawne zarządzanie turystyką

Zarządzanie turystyką przy wykorzystaniu zrównoważonej mobilności ma za zadanie wzmocnić turystyczną specjalizację Aglomeracji Beskidzkiej. Działania podejmowane w ramach tego celu są ukierunkowane na poprawę dostępności gmin atrakcyjnych turystycznie oraz do zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego. Ich realizacja jest możliwa poprzez wykorzystanie infrastruktury punktowej (parkingów buforowych) i rozwiązań teleinformatycznych do zarządzania ruchem turystycznym w skali całej Aglomeracji Beskidzkiej oraz zapewnienie atrakcyjnej oferty przewozowej dla osób uprawiających turystykę i różne formy rekreacji.

PAKIET 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna

Kluczem do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców jest uświadomienie im, do jakich zagrożeń prowadzą dokonywane wybory transportowe. Tematyka kampanii edukacyjnych powinna dotyczyć racjonalnych sposobów przemieszczania, zalet podróży niesamochodowych, bezpieczeństwa ruchu drogowego itp. Dla powodzenia przedsięwzięcia w działania edukacyjne winno włączyć się różne grupy interesariuszy, zaczynając od dzieci w wieku przedszkolnym, a kończąc na seniorach.

PAKIEŃ 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

Do zmiany wyborów transportowych mieszkańców na bardziej zrównoważone niewątpliwie przyczynia się sieć komunikacji zbiorowej o wysokiej dostępności, gwarantująca łatwe przemieszczanie się po obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. Czynniki uzupełniającymi powinny być kształtowanie przestrzeni publicznej, umożliwiającej wygodne, sprawne i szybkie dotarcie do punktów wymiany pasażerów i węzłów przesiadkowych, a także planowanie obszarów węzłów przesiadkowych w sposób przyjazny dla pasażera jako pieszego. W związku z tym w ramach tego celu zakłada się szeroką integrację transportu zbiorowego z motoryzacją indywidualną i ruchem rowerowym w węzłach przesiadkowych, rozwój układu rowerowego pozwalającego na sprawne przemieszczanie w całej Aglomeracji Beskidzkiej oraz systematyczną implementację rozwiązań z dziedziny Inteligentnych Systemów Transportowych.

Jednym z najważniejszych obszarów interwencji jest poprawa bezpieczeństwa, zbliżająca do osiągnięcia na drogach Aglomeracji Beskidzkiej braku ofiar śmiertelnych (urealnienie „wizji zero”). Zwiększenie bezpieczeństwa w pierwszej kolejności powinno dotyczyć niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów), co może odbywać się np. poprzez uspokojenie ruchu samochodowego, zwiększanie udziału terenów dostępnych tylko dla pieszych, rowerzystów i komunikacji zbiorowej oraz budowę bezpiecznej infrastruktury pieszo-rowerowej.

PAKIEŃ 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Zrównoważona mobilność zapewni sprawne, niezawodne i bezpieczne przemieszczanie się, przy jednoczesnym uwzględnieniu wyzwań klimatycznych i środowiskowych. Istotą działań w zakresie planowania zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej powinno być w szczególności racjonalne planowanie przestrzenne, zapewnienie rozsądnych sposobów przemieszczania oraz ograniczenie potrzeb związanych z podróżowaniem. Działania ujęte w ramach tego celu ukierunkowane są na tworzenie obszarów samowystarczalnych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo potencjalnych celów podróży związanych nie tylko z pracą, ale też zaspokajaniem wszelkich potrzeb społecznych (należy dążyć do zapewnienia dla mieszkańców podstawowego katalogu usług edukacyjnych, medycznych czy administracyjnych w zasięgu 15 minut dojścia pieszego od miejsca zamieszkania).

W kwestii optymalnego wykorzystania przestrzeni ważne jest też właściwe zagospodarowanie obszarów zurbanizowanych, ograniczenie rozlewania się zabudowy oraz ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych. Przekształcanie przestrzeni drogowej powinno uwzględniać interesy mieszkańców oraz zwiększać dostęp do przestrzeni publicznych przez zmianę charakteru dróg obszarów już zainwestowanych.

Równolegle należy dążyć do zwiększenia udziału powierzchni zielonych przy realizacji inwestycji transportowych, zapewnienia nowych nasadzeń odseparowujących ruch pieszo-rowerowy od ruchu ulicznego, wiat przystankowych, tworzenia ogrodów społecznych oraz ochrony zasobów wodnych.

ilości terenów niezainwestowanych. Obniży to również walory turystyczne Aglomeracji Beskidzkiej, która z powodu nadmiernego zatłoczenia stanie się mniej atrakcyjna jako miejsce rekreacji.

Paradoksalnie jedynymi działaniami podejmowanymi na rzecz zrównoważonej mobilności potencjalnie mogą być pojedyncze przedsięwzięcia realizowane w ramach inwestycji drogowych (poprawa bezpieczeństwa, poprawa infrastruktury towarzyszącej).

Główne kierunki zmian

- ✓ rozbudowa infrastruktury drogowej;
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na realizowanych inwestycjach drogowych;
- ✓ rozwój nowej zabudowy (ale na obszarach niewyposazonych w odpowiednią infrastrukturę transportową).

Scenariusz rewolucyjny

Kluczem dla scenariusza rewolucyjnego będzie ścisła współpraca samorządów (różnych szczebli) w zakresie planowania transportowego, przestrzennego i strategicznego, co umożliwi wypracowanie rozwiązań dostosowanych do potrzeb mieszkańców regionu. Dotychczasowe, różnorodne formy organizowania transportu publicznego na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zostają zastąpione spójnym i zintegrowanym systemem transportowym, a rolę organizatora transportu zbiorowego przejmie jeden podmiot.

W scenariuszu rewolucyjnym nastąpi radykalny rozwój spójnej oferty przewozowej w transporcie zbiorowym na terenie całej Aglomeracji Beskidzkiej. Kręgosłupem transportu zbiorowego stanie się sprawna kolej aglomeracyjna (w wyniku działań inwestycyjnych na liniach 97, 117, 139 i 190, rozszerzona o brakujący odcinek przebiegający przez Brennę i Szczyrk), w całości uzupełniona i zintegrowana z gęstą siecią komunikacji autobusowej. Integracja dokona się nie tylko w zakresie przestrzennym (w gminach powstaną zhierarchizowane węzły przesiadkowe), ale również taryfowo-biletowym (wspólny bilet). Kompleksowa sieć transportu publicznego, charakteryzująca się wysokimi parametrami przewozowymi (rozumianymi jako odpowiedni rozkład jazdy, częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, wspólna taryfa), będzie w stanie z powodzeniem konkurować z motoryzacją indywidualną. Komunikacja publiczna sprosta wymaganiom ogółu użytkowników, tj. mieszkańców obszaru (w zakresie codziennych dojazdów do pracy, szkoły itp.), turystów (w zakresie dostępności do miejsc turystyki i rekreacji), a także mieszkańców gmin ościennych, dla których Aglomeracja Beskidzka stanowi strefę ciężenia (Kęty, Osiek, Andrychów). Komunikacja zbiorowa będzie w całości realizowana pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi. Nastąpi również rozwój nowych form mobilności, włączonych w całokształt systemu transportowego obszaru, np. miejska kolej linowa, alternatywne rozwiązania szynowe (np. potencjalne połączenie Wisły ze Zwardoniem) czy żegluga śródlądowa na jeziorach.

Motorem napędowym do kształtowania zrównoważonej mobilności stanie się integracja planowania przestrzennego. W miastach powiatowych wokół stacji kolejowych rozwiną się główne centra przesiadkowe, które jednocześnie będą pełnić funkcję węzłów transportu autobusowego, obsługującego pobliskie miejscowości i gminy, nieposiadające bezpośredniego dostępu do stacji kolejowych. Centra te będą stanowić również punkty integracyjne dla turystów zewnętrznych.

Podniesieniu ulegnie jakość obsługi turystów. W każdej gminie pełniące funkcje turystyczne powstaną parkingi buforowe, ograniczające konieczność wjazdu do centrum gmin. Do użytku turystów przystosowane zostaną pojazdy transportu zbiorowego oraz oferta przewozowa.

Przestrzenie publiczne zostaną intensywnie zrewitalizowane, dzięki wprowadzeniu rozwiązań wyłączających ruch kołowy w wielu obszarach dotychczas spełniających funkcję dróg oraz parkingów. Rejon, które będą musiały pełnić rolę komunikacyjne, sukcesywnie będą przekształcane w woonerfy, przyjazne dla pieszych, z priorytetem dla komunikacji publicznej (np. ul. 1 Maja w Bielsku-Białej). Polityka parkingowa ukształtowana będzie na zwiększenie rotacji pojazdów oraz eliminowanie parkowania wielogodzinnego. Z kolei dynamiczny rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej spowoduje zwiększenie przemieszczeń niezmotywowanych wśród osób docierających do szkoły i pracy oraz rozwój turystyki rowerowej.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej będzie odbywał się w sposób powiązany z dotychczasową strukturą przestrzenną, nowe osiedla będą powiązane z siecią transportu zbiorowego (zwłaszcza kolejowego), placówkami oświatowymi oraz punktami usługowymi. Wybór lokalizacji będzie powiązany z zasadą *Transit Oriented Development*, oznaczającą, że osiedla powstaną w odległości nie większej niż 800 m od stacji lub przystanku kolejowego oraz nie większej niż 500 m od przystanku autobusowego. Polityka przestrzenna będzie promować zwartą zabudowę, dzięki czemu więcej istotnych celów podróży znajdzie się w komfortowym zasięgu pieszym, a to urealni koncepcję miast kompaktowych.

Wzajemnie powiązane ze sobą jednostki osadnicze pozwolą na ograniczenie transportochłonności, a realizowanie podstawowych potrzeb życiowych nie będzie wymagało pokonywania znacznych odległości.

Główne kierunki zmian

- ✓ powstanie kolei aglomeracyjna z połączeniem z Brenną i Szczepkiem;
- ✓ zbudowana zostanie sieć międzygminnych i międzypowiatowych linii autobusowych o wysokiej dostępności, w całości zintegrowana z systemem kolejowym;
- ✓ w całej Aglomeracji Beskidzkiej powstanie gęsta sieć węzłów przesiadkowych, integrujących wiele środków transportu;
- ✓ transport zbiorowy realizowany będzie przez jednego organizatora, dzięki czemu nastąpi całkowita unifikacja oferty (standardu obsługi, rozkładów jazdy, wyposażenia taboru);
- ✓ usługi transportowe realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi;
- ✓ dopełnieniem systemu transportowego będą usługi transportu na żądanie (tele-busy, taksówki);
- ✓ powstanie kompleksowa sieć pieszo-rowerowa (spójna, ciągła, bezpieczna); system dróg rowerowych umożliwi przemieszczania w głównych motywacjach, tj. do zakładów pracy, szkół, urzędów i instytucji;
- ✓ priorytetowo traktowane będą podróże niezmotywowane i realizowane środkami transportu zbiorowego;
- ✓ zagospodarowanie przestrzenne w całości będzie zorientowane na transport, dzięki czemu wyeliminowane zostaną np. niepotrzebne podróże.

Tabela 5.2. Zależność między celami operacyjnymi i pakietami działań

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

Źródło: opracowanie własne

PAKIET 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

Transport zbiorowy w Aglomeracji Beskidzkiej powinien być dostępny dla wszystkich grup pasażerów. Jego podstawą powinny być połączenia szynowe, uzupełniane połączeniami autobusowymi. Priorytetowym kierunkiem działań w zakresie zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego jest więc utworzenie kolei aglomeracyjnej (pozwalającej na obsługę znacznych wolumenów pasażerów) wraz z pierwszym etapem integracji przewozów autobusowych. Dopiero wówczas możliwe będzie wypracowanie docelowego aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej, cechującego się zoptymalizowanym funkcjonowaniem pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym i zarządzanego przez jednego organizatora transportu zbiorowego (co ostatecznie pozwoli dokonać synchronizacji rozkładów jazdy, zunifikować taryfy i bilety oraz wypracować zadawalającą siatkę połączeń).

W ramach tego pakietu postulowane są również: sukcesywna wymiana parku taborowego przewoźników oraz rozwój dynamicznych systemów informacji pasażerskiej. Transport publiczny powinien mieć również nadany priorytet w ruchu ogólnym, zwiększający konkurencyjność pojazdów zbiorowych względem motoryzacji indywidualnej.

Sprawne zarządzanie mobilnością powinno być skoordynowane w skali całej Aglomeracji Beskidzkiej. Oznacza to konieczność rozszerzenia współpracy zespołów powołanych w poszczególnych jednostkach samorządowych tworzących Aglomerację Beskidzką, zajmujących się planowaniem, organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym. Stanowi to podstawę efektywności podejmowanych działań w ramach postawionych celów.

na obszarze gmin. Tabor powinien być dostosowany do wymagań turystów np. związanych z przewożeniem nart, rowerów.

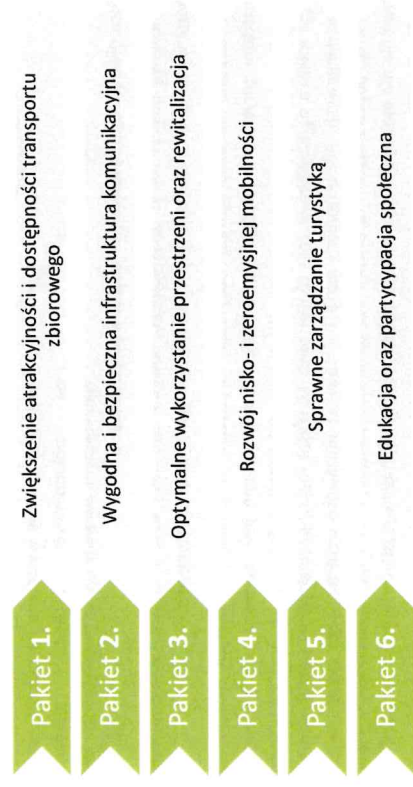
Z punktu widzenia rozwoju turystycznego bardzo ważną kwestią jest także dostępność informacji dotyczących rozkładów jazdy i możliwości synchronizacji podróży. Brak dostępu do takich danych powoduje często rezygnację z odwiedzenia danej destynacji bądź motywuje do wykorzystania wyłącznie transportu indywidualnego.

Wprowadzone nakłady inwestycyjne, poprawiające mobilność w obszarach turystycznych, wpłyną na zmniejszenie kongestii oraz obniżą zapotrzebowanie na rozbudowę infrastruktury drogowej, zwracając się finansowo poprzez generowanie ruchu turystycznego.

5.3. WDRAŻANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI – PAKIETY DZIAŁAŃ

Wdrażanie zrównoważonej mobilności odbywać się będzie poprzez pakiety działań. Odnoszą się one do kształtowania zrównoważonej mobilności w sposób interdyscyplinarny, łączący kwestie związane z transportem i planowaniem przestrzennym, a więc z jednej strony gwarantujący rozwój alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, a z drugiej strony zapewniający tworzenie obszarów o wysokiej jakości życia.

Dobór poszczególnych działań odbywał się na podstawie analizy możliwości poszczególnych jednostek samorządowych, a także zidentyfikowanych potrzeb różnych grup interesariuszy. Ujęcie działań w pakiety wypracowane zostało w wyniku konsultacji społecznych oraz wiedzy eksperckiej. Dzięki temu wybrane zostały najważniejsze (priorytetowe) pakiety działań dla Aglomeracji Beskidzkiej.



Pakiety działań pozostają w ścisłej zależności z poszczególnymi celami operacyjnymi. Zależność tę przybliżono w tabeli 5.2.

Scenariusz ewolucyjny

Aglomeracja Beskidzka jest trapiąca przez nierozwiązane problemy z zakresu mobilności, które w oczywisty sposób mogą obniżyć jakość życia. Jednocześnie należy zauważyć, że subregion południowy województwa śląskiego dysponuje dużym potencjałem do poprawy sytuacji w tym zakresie. Obecna ścieżka rozwoju wymaga ewidentnej korekty, która umożliwi utrzymanie oraz uwypuklenie obecnych walorów regionalnych, związanych zwłaszcza z turystyką górską. Kluczowe będzie wypracowanie wspólnego oraz wzajemnie akceptowalnego modelu współpracy instytucjonalnej pomiędzy szeroko rozumianym zbiorem podmiotów powiązanych z zarządzaniem mobilnością.

W scenariuszu ewolucyjnym nastąpi zauważalna poprawa oferty transportu zbiorowego. Rzeczą najistotniejszą będzie wykształcenie podstawowego szkieletu kolei aglomeracyjnej, co dokona się po zakończeniu prac inwestycyjnych na liniach kolejowych nr 97, 117, 139, 190. W znacznej mierze nastąpi też poprawa sposobu organizowania komunikacji autobusowej (w formie porozumień międzygminnych lub gminno-powiatowych), a usługi przewozowe będą częściowo wykonywane pojazdami przyjaznymi dla środowiska.

Na atrakcyjność transportu zbiorowego duży wpływ mieć będzie integracja przewozów. W gminach powstawać będą węzły przesiadkowe w sąsiedztwie stacji/przystanku kolejowego lub głównego przystanku autobusowego (w zależności od uwarunkowań terenowych i zapotrzebowania). Centra przesiadkowe zostaną przystosowane do obsługi wielu środków transportowych (kolei, autobusów miejskich i regionalnych, rowerów, samochodów) w zależności od uwarunkowań lokalnych, co zwiększy dostępność mieszkańców do komunikacji publicznej.

W całej Aglomeracji Beskidzkiej rozwijać się będzie sieć infrastruktury pieszej i rowerowej. Ciągi te będą charakteryzowały się łatwą dostępnością, ciągłością, spójnością oraz będą zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu. Poprawa bezpieczeństwa ruchu będzie odbywać się poprzez częściowe ograniczanie/uspokojenie ruchu. Działania te będą prowadzone głównie w centrach miast w taki sposób, by minimalizować opory społeczne.

Zmiany następować również będą w zagospodarowaniu przestrzennym. Nowa zabudowa powstawać będzie w miarę możliwości w sąsiedztwie węzłów transportu zbiorowego. Przestrzenie publiczne w całym obszarze zostaną przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Działania podjęte w scenariuszu ewolucyjnym ukierunkowane będą na zmianę świadomości mieszkańców w zakresie racjonalnych sposobów podróży. Przyczynią się do popularyzacji niesamochodowych form przemieszczania oraz wzrostu ich udziału w podziale zadań przewozowych. Przemieszczanie pieszo, rowerem oraz środkami komunikacji publicznej stanie się konkurencyjne (czasowo i kosztowo) wobec indywidualnych przejazdów samochodowych. Działania uwzględnione w scenariuszu ewolucyjnym zostały nakreślone w ramach niniejszego dokumentu SUMP.

Główne kierunki zmian

- ✓ powstanie kolej aglomeracyjna zintegrowana z komunikacją autobusową;
- ✓ nastąpi poprawa sposobu organizowania i świadczenia usług w komunikacji autobusowej;
- ✓ w każdej gminie Aglomeracji Beskidzkiej powstanie przynajmniej jeden węzeł przesiadkowy;
- ✓ usługi transportowe częściowo realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi;

Główne kierunki zmian

- ✓ pilotażowo uruchamianie będą nowe usługi transportowe (np. transport na żądanie);
- ✓ rozwijane będą ciągi piesze i rowerowe;
- ✓ nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ✓ podejmowane będą działania na rzecz uspokojenia ruchu (głównie w centrach miast);
- ✓ stopniowo wdrażane będą zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, dotyczące lokowania nowej zabudowy.

4.2. PODSUMOWANIE ORAZ WYBÓR SCENARIUSZA

Podsumowując, pozostanie przy scenariuszu bazowym nie jest zasadne wobec obecnych założeń zrównoważonej mobilności, zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim. Z kolei wdrożenie ścieżki scenariusza rewolucyjnego jest mało realne w perspektywie operacyjnej obowiązującego dokumentu (do roku 2030). Należy mieć bowiem na uwadze, że scenariusz ten (rewolucyjny) dotyczy *de facto* 2040+ r. W związku z powyższym scenariuszem możliwym do realizacji w perspektywie operacyjnej, a jednocześnie wystarczająco ambitnym dla Aglomeracji Beskidzkiej, jest scenariusz ewolucyjny, który zakłada wdrażanie głównych działań kreujących zrównoważoną mobilność oraz jest osiągalny w perspektywie obowiązywania dokumentu. Przyjęty zakres scenariusza ewolucyjnego został zaprezentowany w ramach wizji, celów strategicznych, celów szczegółowych i pakietów działań.

Dokonując porównania scenariuszy pod kątem modelu ruchu wyraźnie widać, że niezależnie od przyjętego planu działania średnie tempo zmian pracy eksploatacyjnej w transporcie indywidualnym w perspektywie lat 2030-2050 utrzymywać się będzie na podobnym poziomie, jednak z lekką tendencją spadkową (tab. 4.1). Z kolei w zakresie pracy przewozowej w transporcie zbiorowym największych wartości w 2050 r. należy spodziewać się w scenariuszu rewolucyjnym.

Tabela 4.1 Wyniki pracy eksploatacyjnej

Kategoria pojazdów	Scenariusz/rok prognozy									
	Praca eksploatacyjna – dyktansowa [polkm]		rewolucyjny		ewolucyjny					
	2030	2050	2030	2050	2030	2050				
SC + SGP	71 479	71 274	70 683	72 133	71 750	70 751	71 533	71 856	70 881	
SC + SGP (T)	6 088	6 030	6 063	6 150	6 048	6 054	6 078	6 038	6 051	
SC + SGP (R2)	80 075	79 642	79 704	81 027	80 107	79 657	80 258	79 761	79 654	
SD	77 986	77 918	77 359	78 374	77 304	77 304	78 080	77 981	77 329	
SD + SGP (R2)	108 672	108 549	108 239	111 591	109 270	108 014	108 253	108 576	108 013	
SD (T)	9 577	9 229	9 247	9 604	9 225	9 230	9 593	9 252	9 230	
SD (R2)	53 815	52 422	52 199	54 280	52 420	52 373	53 453	52 558	52 353	
SD (R2)	51 481	50 301	50 286	52 112	50 532	50 344	51 531	50 383	50 289	
SD	8 102 943	7 973 342	7 643 367	8 487 906	7 969 806	7 621 492	8 093 827	7 943 502	7 615 787	
SD (T)	78 342	77 633	77 680	79 273	77 758	77 760	78 357	77 623	77 746	
SD (R2)	1 499 824	1 760 878	1 747 149	1 592 201	1 764 698	1 745 780	1 500 416	1 754 697	1 740 419	
SD (R2)	1 498 502	1 754 546	1 738 857	1 584 216	1 754 044	1 734 646	1 497 715	1 747 542	1 731 817	

Legenda:
SC – samochody ciężarowe
SGP – samochody ciężarowe z przyczepą
SD – samochody dostawcze
SD – samochody osobowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

znaków zmiennej treści) może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo zalecane jest prowadzenie regularnych audytów bezpieczeństwa ruchu w celu wykrywania np. uszkodzeń jezdni oraz niebezpiecznych miejsc.

Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy regularnie prowadzić kampanie edukacyjne dla różnych użytkowników, z uwzględnieniem wieku oraz roli w systemie transportowym.

Cel 4: Optymalizacja ruchu turystycznego

Istotnym elementem wpływającym na przemieszczanie w analizowanym obszarze jest turystyka. Transport jest integralną częścią działalności w sektorze turystyki, o dużym znaczeniu w kontekście atrakcyjności turystycznej danego obszaru. Podstawą generowania ruchu turystycznego są atrakcje, które przyciągają turystów. Ze względu na charakter obszaru Aglomeracji Beskidzkiej oprócz typowych atrakcji turystycznych punktowych istotnym aspektem jest turystyka górską. Na obszarze większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej występują pieszkie szlaki turystyczne. Najwięcej szlaków występuje na południu oraz na południowym zachodzie obszaru. Największym źródłem ruchu turystycznego jest więc ruch zewnętrzny turystów spoza analizowanego obszaru.

Podstawą obsługi ruchu turystycznego powinna być kolej wraz z dobrze funkcjonującym transportem publicznym, zapewniającym obsługę ważnych atrakcji turystycznych.

Ze względu na obserwowany duży ruch turystyczny w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (wyciągi narciarskie), rekomendowane jest wprowadzenie parkingów buforowych oraz stosowanie na wjeździe do miejscowości tablic informacyjnych oraz kierujących na wolne miejsca parkingowe w celu zmniejszenia kongestii ruchu, powodowanej poszukiwaniem miejsc parkingowych. Rozwiązaniem może być również możliwość wcześniejszego zakupu biletu parkingowego poprzez system rezerwacji. Warto mieć na uwadze, że ze względu na uwarunkowania terenowe nie ma możliwości zapewnienia miejsc parkingowych dla wszystkich turystów w celach ich podróży turystyczno-rekreacyjnych (np. wyciąg narciarski). Jednocześnie należy rozważyć konieczność czasowych zmian organizacji ruchu, np. poprzez zamknięcie możliwości przejazdu dla samochodów indywidualnych (z wyłączeniem mieszkańców i autobusów), w szczególności w okresie szczytów turystycznych.

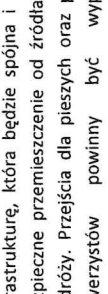
Dodatkowo wzorem gminy Szczyrk zaleca się wprowadzenie oferty zbliżonej do funkcjonującej w ramach SKIBUSÓW w gminach Aglomeracji Beskidzkiej z dużym ruchem turystycznym. Należy również dostosować rozkład i ofertę publicznego transportu zbiorowego do sezonowości występującej

w zakresie kształtowania ładu przestrzennego jest zachowanie spójności MPZP i decyzji o warunkach zabudowy z dokumentami planistycznymi i strategicznymi szczebla lokalnego, regionalnego i krajowego, prognoząmi demograficznymi oraz zasadami TOD i realnym zapotrzebowaniem na tereny budowlane.

Niekontrolowana suburbanizacja na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej jest problemem wymagającym naprawy, pomimo funkcjonowania obecnych uwarunkowań prawnych, które nie ułatwiają tego typu interwencji. W strefie podmiejskiej konieczne jest takie kierunkowanie procesów urbanizacyjnych, żeby samochod osobowy nie był najatrakcyjniejszym (a czasami wręcz jedynym) możliwym środkiem transportu. W celu przelamywania uzależnienia wielu mieszkańców od własnego samochodu na terenie Aglomeracji Beskidzkiej należy promować rozwój zabudowy zgodnej z założeniami Transit Oriented Development poprzez odpowiednie modyfikowanie treści dokumentów planistycznych. Jest to koncepcja zakładająca rozwój zabudowy w oparciu o wysoką dostępność transportu zbiorowego (najlepiej kolejowego), dzięki wysokiej koncentracji zabudowy wokół węzła komunikacyjnego. Należy wprowadzać strefy czysty urbanizacyjnej charakteryzujące się zakazem zabudowy, tak aby powstrzymać dalsze kosztowne rozlewanie się zabudowy. Wytworzenie racjonalnych struktur przestrzennych ma swoje uzasadnienie także ze względu na potrzeby starzejącego się społeczeństwa.

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

W celu zwiększenia udziału podróży pieszych oraz rowerowych powinno się niechronionym użytkownikom zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa realizacji przemieszczeń.



Należy zagwarantować odpowiednią infrastrukturę, która będzie spójna i umożliwi bezpieczne przemieszczenie od źródła do celu podróży. Przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerzystów powinny być wyposażone w infrastrukturę towarzyszącą związaną np. z doświetleniem lampami LED. Dodatkowo należy wprowadzać środki uspokojenia ruchu, które przyczyniają się do poprawy jakości podróży, realizowanych przez pieszych oraz rowerzystów, kosztem transportu samochodowego. W centrach miast zalecane jest wprowadzanie stref tempo 30, które przyczyniają się do zmniejszenia prędkości transportu samochodowego oraz pozwalają niechronionym uczestnikom przemieszczać się swobodnie w gęstym zurbanizowanym środowisku. Dodatkowo z centrów miast należy wyprowadzić ruch samochodowy np. z zastosowaniem obwodnic.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dla transportu indywidualnego powinna być związana z zastosowaniem środków organizacyjnych oraz infrastrukturalnych w celu eliminacji niepożądanego zachowania uczestników ruchu. Rekomendowany jest również rozwój systemów ITS, które poprzez zarządzanie systemem transportowym oraz wyświetlaniem informacji (z użyciem

Biorąc natomiast pod uwagę globalne statystyki transportu zbiorowego w horyzontach prognostycznych należy podkreślić, że z punktu widzenia modelu ruchu transport publiczny w 2050 r. w scenariuszu ewolucyjnym będzie charakteryzował się korzystniejszymi parametrami niż w scenariuszu bazowym (por. tab. 4.2).

Tabela 4.2 Parametry transportu zbiorowego w horyzontach prognoistycznych

Parametr	bazowy				Scenariusz			
	2030 r.	2040 r.	2050 r.		2030 r.	2040 r.	2050 r.	ewolucyjny
średni całkowity czas podróży	42 min 24 s	41 min 38 s	41 min 10 s		42 min 16 s	41 min 24 s	40 min 55 s	42 min 24 s
średni czas przemieszczenia	26 min 20 s	26 min 0 s	25 min 41 s		26 min 19 s	25 min 56 s	25 min 36 s	26 min 21 s
średni czas w pojeździe	14 min 39 s	14 min 26 s	14 min 14 s		14 min 43 s	14 min 26 s	14 min 14 s	14 min 40 s
średni czas przesiadki	1 min 28 s	1 min 26 s	1 min 24 s		1 min 23 s	1 min 21 s	1 min 19 s	1 min 28 s
średni całkowity czas przejazdu	10 min 12 s	10 min 7 s	10 min 3 s		10 min 12 s	10 min 7 s	10 min 2 s	10 min 12 s
średnia odległość podróży	13,77 km	13,57 km	13,33 km		13,78 km	13,53 km	13,29 km	13,76 km
średnia prędkość podróży	19,48 km/h	19,55 km/h	19,43 km/h		19,56 km/h	19,61 km/h	19,49 km/h	19,47 km/h
liczba podróży	79 344	77 184	75 582		79 490	77 940	76 398	79 381
liczba podróży bezpośrednich	56 487	54 562	53 666		56 610	55 182	54 302	56 542
liczba podróży z 1 przesiadką	20 242	19 985	19 409		20 277	20 159	19 621	20 222
liczba podróży z 2 przesiadkami	1 959	1 906	1 809		1 947	1 872	1 780	1 960
liczba podróży z wieloma (>2) przesiadkami	159	154	146		159	150	142	159

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

Analiza powyższych danych wynikających z modelowania ruchu pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków o charakterze ogólnym dotyczących przyszłości sytuacji mobilnościowej na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zachodzących w wyniku realizacji poszczególnych scenariuszy inwestycyjnych:

- rozpatrywane scenariusze uwzględniają wyniki modelu krajowego oraz planowane inwestycje na szczeblu krajowym i lokalnym (w tym planowane inwestycje przez gminy Aglomeracji Beskidzkiej);
- w scenariuszu bazowym uwzględnione zostały inwestycje przyjęte do realizacji na szczeblu centralnym, zwłaszcza inwestycje na sieci kolejowej (rewitalizacja linii kolejowych nr 97, 117, 139, 190, budowa łącznicy kolejowej pomiędzy linią 139 a linią 97). Powoduje to niewielkie różnicowanie pracy przewozowej (wyrażonej w pasażerokilometrach) pomiędzy scenariuszem bazowym a ewoluującym, a tym samym podobny poziom konkurencyjności kolei w obu rozpatrywanych wariantach;
- scenariusze uwzględniają niekorzystne zmiany związane ze starzeniem się społeczeństwa, jakie zachodząc będą w strukturze demograficznej obszaru Aglomeracji Beskidzkiej (w szczególności w zakresie liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym

- i poprodukcyjnym, liczby uczniów w szkołach, liczby studentów, liczby miejsc pracy). Zmiany te będą istotnie wpływać będą na liczbę i charakter realizowanych podróży;
- prognozuje się zmiany pracy eksploatacyjnej (spadki) w transporcie indywidualnym w perspektywie lat 2030-2050, które będą głównie następstwem zmian czynników społeczno-demograficznych oraz częściowo podjętych działań (scenariusz ewolucyjny gwarantuje najniższe wartości pracy eksploatacyjnej w horyzoncie czasowym roku 2050 w grupie samochodów osobowych);
- w odniesieniu do scenariusza bazowego transport publiczny realizowany w scenariuszu ewolucyjnym będzie korzystniejszy (a rewolucyjny najkorzystniejszy) z punktu widzenia pasażera, jeśli weźmie się pod uwagę kluczowe czynniki podróży, np. średni całkowity czas podróży, średni czas przemieszczenia, średni czas w pojeździe, średni czas przesiadki, średni całkowity czas przejścia pieszo;
- realizacja scenariusza ewolucyjnego (a także rewolucyjnego) skutkować będzie większą liczbą podróży wykonywanych środkami transportu zbiorowego niż w scenariuszu bazowym, ale ze względu na modyfikacje czynników społeczno-gospodarczych ulegać będzie również zmianie charakter realizowanych przemieszczeń – zakłada się zmniejszenie odległości przemieszczeń;
- we wszystkich scenariuszach prognozuje się spadek pracy przewozowej. Jednocześnie w scenariuszu ewolucyjnym i rewolucyjnym zakłada się najmniejszy sumaryczny spadek pracy przewozowej w transporcie publicznym w porównaniu do scenariusza bazowego. Wskazuje to na pożądany kierunek zmian przewidzianych w tym scenariuszu, jednak stosunkowo potencjalnie mniejszy spadek uzyskuje się na gruncie transportu autobusowego niż kolejowego. Taka charakterystyka zmian związana jest z definicją poszczególnych projektów – rozwój połączeń kolejowych w Aglomeracji Beskidzkiej został założony we wszystkich rozpatrywanych scenariuszach. Powoduje to, że w wybranych rełacjach postęgują konkurencyjność transportu kolejowego spada, a podróże odbywają się transportem autobusowym. Świadczy o potrzebie pogłębienia oraz wdrożenia logiki realizowanych interwencji. Transport kolejowy i główne linie autobusowe stanowią szkielet układu, pozostałe linie autobusowe mają charakter lokalny i dowozowy do szkieletu. Wdrożenie przedstawionej logiki powinno być podstawą działania, jeśli zmiany mają przynieść trwałe i zauważalny efekt.

- dalsza rozbudowa szkieletu sieci kolejowej na obszarze – zalecana jest analiza możliwości połączenia kolejowego z Brenną, Szczepkiem i Korbielowem z uwzględnieniem niestandardowych rozwiązań połączeń szynowych, a także analiza możliwości ruchu pociągów na odcinku wychodzącej od linii 190 za stacją Bielsko-Biała Wapienica w kierunku ul. Łajkonika.

W perspektywie strategicznej (po roku 2030) w całości zastąpi systemu transportowego obszaru należy sukcesywnie włączać nowe formy mobilności (np. żegluga śródlądowa realizowana np. w formie tramwaju wodnego, pełniącą funkcję typowo komunikacyjną (dojazd do pracy), jak również turystyczną, służącą pieszym i rowerzystom). Jednocześnie ze względu na skalę przedsięwzięcia dopuszcza się realizację dokumentów problemowych oraz wspomagających dla inwestycji z etapu II w perspektywie operacyjnej do 2030 roku.

Uruchomienie aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej nie musi oznaczać doprowadzenia komunikacji publicznej do wszystkich obszarów Aglomeracji Beskidzkiej – połączeń komunikacyjnych mogą być pozbawione obszary słabo załudnione, do których doprowadzenie transportu publicznego będzie niemożliwe ze względów technicznych, organizacyjnych lub finansowych. W takim przypadku rozwiązaniem jest zapewnienie transportu na życzenie (w perspektywie strategicznej, tj. po roku 2030). Transport na życzenie stanowi część systemu transportu publicznego i powinien być realizowany do punktów węzłowych sieci. Dzięki tego rodzaju usługę będzie można zapewnić obsługę tzw. „białych pól” oraz jednocześnie zapewnić przemieszczanie w sposób efektywny kosztowo, a także dostosowany do potrzeb mieszkańców pod względem trasy i godziny odjazdu.

Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy



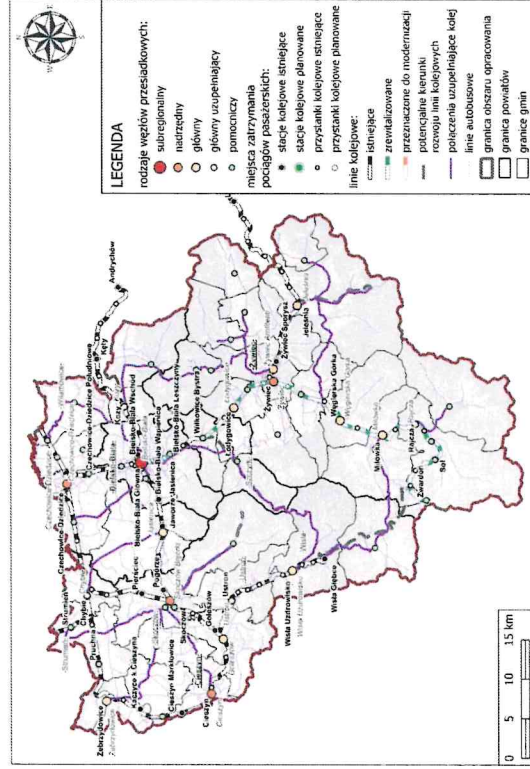
Gminy posiadają istotne narzędzia w zakresie kształtowania tadu przestrzennego, takie jak uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i wydawanie decyzji o warunkach zabudowy. Proces inwestycyjny na terenach nieobjętych MPZP odbywa się na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, które nie muszą być spójne z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Przyczynia się to do zwiększania powierzchni terenów, które poddawane są presji urbanizacyjnej, tworząc duże obszary

rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, m.in. utrudniając utworzenie efektywnego systemu transportu publicznego. Wiele gmin Aglomeracji Beskidzkiej posiada bardzo wysoki lub wręcz całkowity poziom pokrycia MPZP, co ogranicza stosowanie decyzji o warunkach zabudowy. MPZP niekoniecznie muszą być skutecznym narzędziem kreowania tadu przestrzennego. W obowiązujących MPZP często istnieje znacząca nadpodaż gruntów budowlanych, co w praktyce także prowadzi do rozpraszania zabudowy i powstawania nieefektywnych struktur osadniczych. Zatem wyzwaniami

- analizy w zakresie możliwości rozbudowy, modernizacji i usprawnienia transportu szynowego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej wraz z dokumentami towarzyszącymi.

Etap II (2040)

- Etap II obejmuje okres po oddaniu do użytku wystarczającej infrastruktury sieci kolei aglomeracyjnej i zakłada:
 - remaryszujący podstawowy układ linii autobusowych pod kątem jego kompatybilności (zintegrowania) z koleją aglomeracyjną – tworzenie linii dowozowych skoordynowanych z rozkładem jazdy pociągów;
 - unifikację taryf z przewozami kolejowymi (włączenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego).

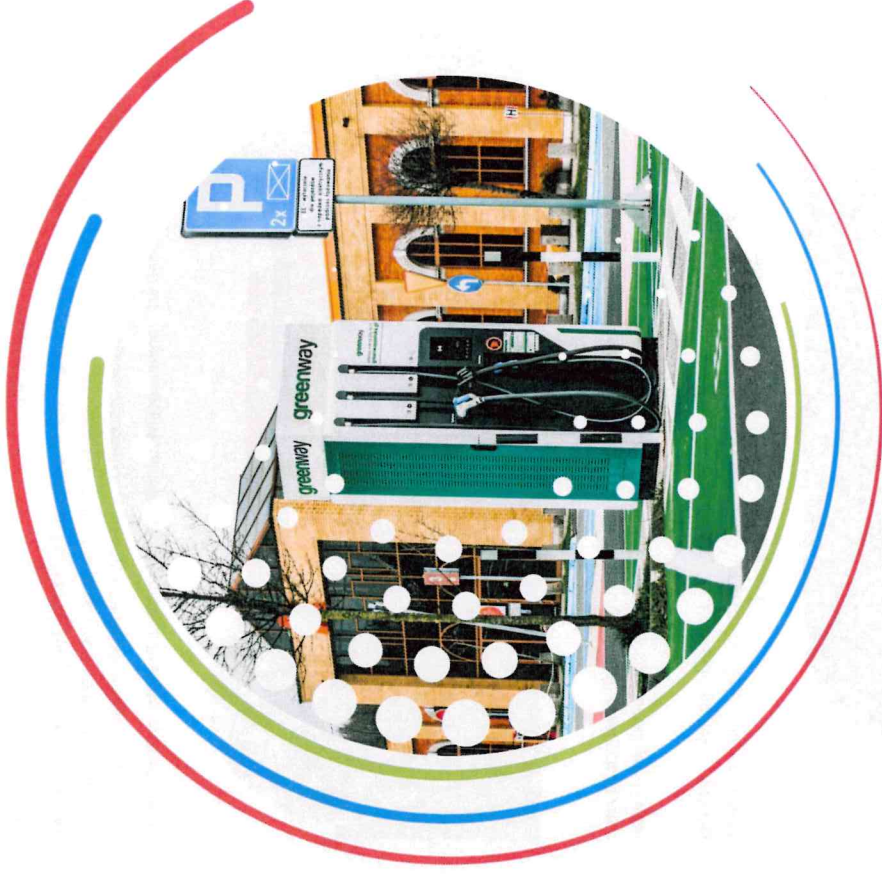


Rysunek 5.2 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej – etap II

Źródło: opracowanie własne

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

- docelowo: powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego;
- dalsze prace nad siatką połączeń;
- integracja taryfowo-biletowa;



5. WIZJA, CELE, PAKIETY DZIAŁAŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

5.1. WIZJA I CELE HORYZONTALNE

Wizja Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ jest dalekosiężnym wyobrażeniem sytuacji mobilnościowej na analizowanym obszarze (scenariusz rewolucyjny), a jednocześnie wyrazem przyjętego do realizacji scenariusza rozwoju (scenariusz ewolucyjny).

Wypracowana wizja Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ brzmi następująco:

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



Sformułowana powyżej wizja przedstawia adresatom Planu sens działań realizowanych na rzecz zrównoważonej mobilności. Urzeczywistni się ona poprzez realizację celów horyzontalnych i celów strategicznych.

Cele horyzontalne nawiązują do założeń europejskiej i krajowej polityki miejskiej i transportowej, a w szczególności do adaptacji do zmian klimatycznych, redukcji emisji z sektora transportu oraz braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych.

Cel horyzontalny 1:

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko



Cel horyzontalny 2:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo



Etap I (2030)

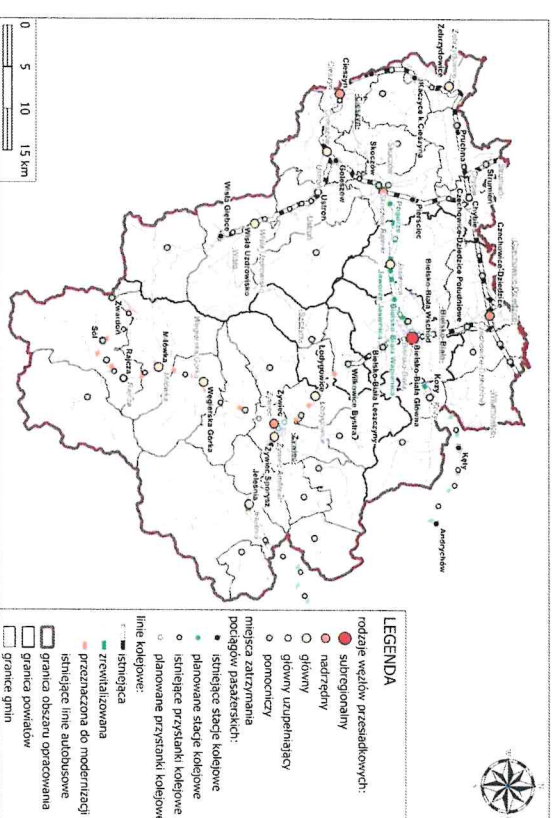
- Budowa twardej infrastruktury transportowej
- Unifikacja i integracja istniejących przewozów

Etap II (2040)

- Uruchomienie kolei aglomeracyjnej
- Całkowita integracja wszystkich systemów komunikacji publicznej na obszarze

Etap I (2030)

Etap trwający do czasu stworzenia sieci kolei aglomeracyjnej – powinien skupić wysiłki na utworzeniu podstawowego układu linii autobusowych, zapewniającego sprawne połączenia między gminami i powiatami Aglomeracji Beskidzkiej wraz z uwzględnieniem synchronizacji z istniejącymi przewozami kolejowymi.



Rysunek 5.1. Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej – etap I

Zródło: opracowanie własne

Ponadto w ramach etapu I powinny zostać wykonane:

- kompleksowy rozwój systemu transportu zbiorowego – zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy;
- wdrożenie rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb wszystkich mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej;

uzupełnienie sieci kolejowej). Należy jednak podkreślić, że do zbudowania odpowiednio sprawnego systemu kolejowego, zapewniającego obsługę już obecnie mocno rozbudowanej struktury osadniczej, niezbędne jest przeprowadzenie jeszcze szeregu działań inwestycyjnych na infrastrukturze kolejowej, zarówno jeśli chodzi o podniesienie prędkości eksploatacyjnej na określonych liniach, jak i zagęszczenie miejsc przystankowych. W sąsiedztwie infrastruktury przystankowej powinny być lokowane nowe strefy aktywności gospodarczej oraz strefy zabudowy mieszkaniowej. Ponadto dobrze funkcjonujący szkielet kolejowy będzie stanowił atrakcyjną ofertę dla ruchu turystycznego – zarówno w zakresie regionu jak i całej Polski.

Tworzenie jednolitej i powszechnie dostępnej sieci parkingów P&R (zwłaszcza przy przystankach i stacjach kolejowych) na terenie całego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej powinno być przeprowadzone w pełnej integracji taryfowej z systemem transportu publicznego. Należy budować infrastrukturę parkingów Park&Ride według jednolitych standardów, a korzystanie z niej powinno być oparte na prostych zasadach i intuicji. Parkingi powinny być połączone z obwodnicami w celu eliminacji ruchu samochodowego przed wjazdem do centrum. Powinny być również wyposażone w zadane miejsca postojowe dla rowerów (Bike&Ride), stanowiąc integralną część węzłów przesiadkowych. Istotne jest także wyposażenie parkingów Park&Ride w stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Dla zapewnienia jednolitej identyfikacji wizualnej, wskazane jest odpowiednie oznakowanie parkingów Park&Ride przy węzłach przesiadkowych. Istotne jest także zapewnienie infrastruktury dla takich środków transportu jak hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego (UTO) oraz zapewnienie kompatybilności z systemami pojazdów wypożyczanych. Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny także stanowić ważne punkty styczności dla systemu rowerowego, który na krótkich odległościach może stanowić wygodny środek transportu z terenów zabudowanych oddalonych od węzła. Dodatkowo dojazd rowerowy do miejsc węzłowych powinien być możliwy na jak najdłuższym odcinku drogami dla rowerów, które powinny być bezpośrednio powiązane z węzłami przesiadkowymi. Ważne jest także zadbanie o funkcjonalność architektoniczną i użyteczność realizowanych węzłów.

Ze względu na charakter części gmin Aglomeracji Beskidzkiej związany z obsługą ruchu turystycznego ważne jest również zapewnienie dostępności z zastosowaniem transportu publicznego do najważniejszych atrakcji turystycznych, z uwzględnieniem sezonowości występowania ruchu.

Powodzenie działań w celu osiągnięcia satysfakcjonującego poziomu systemu transportowego wymaga odpowiedniej integracji wszystkich podsystemów transportowych. Ponadto, niezwykle istotne jest znalezienie balansu między zapewnieniem odpowiedniej dostępności a efektywnością ekonomiczną. Natomiast wszelkie projekty infrastrukturalne muszą być uzasadnione istotnymi korzyściami społecznymi.

Mimo, że cele operacyjne odwołują się do działań do 2030 roku, to dla pokazania ścieżki dojścia do docelowego systemu transportowego przedstawiano szerszy czasowy zakres interwencji. Wynika to z zakresu terytorialnego oraz inwestycyjnego dla obszaru. W związku z powyższym rozwój systemu transportu zbiorowego w Aglomeracji Beskidzkiej powinien być podzielony na dwa etapy:

Realizacji celów horyzontalnych służą będą cele operacyjne. Cele operacyjne wypracowane zostały w zgodzie z metodą SMART, a zatem są one konkretne, mierzalne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie.

Celami operacyjnymi są:



Cele operacyjne są powiązane z celami horyzontalnymi (nie są one od siebie odseparowane). Cele horyzontalne powinny zostać osiągnięte do roku 2040, natomiast dla celów operacyjnych przyjmuje się horyzont czasowy roku 2030.

W tabeli 5.1 pokazano wzajemne zależności między celami horyzontalnymi i operacyjnymi.

Tabela 5.1 Zależność między celami horyzontalnymi i operacyjnymi

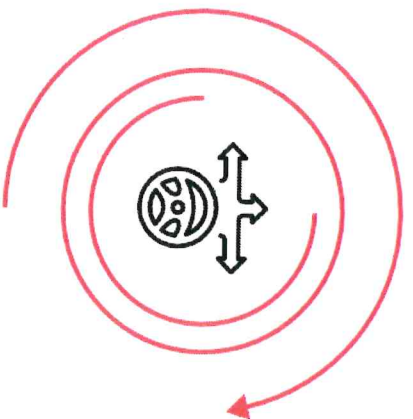
	Cel operacyjny 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego				Cel operacyjny 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy		Cel operacyjny 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego		Cel operacyjny 4: Optymalizacja ruchu turystycznego	
Cel horyzontalny 1: Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	✓				✓		✓		✓	
Cel horyzontalny 2: Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo					✓		✓		✓	

Źródło: opracowanie własne

5.2. CELE OPERACYJNE

W ramach celów operacyjnych wyznaczone zostały konkretne działania do realizacji. Na podstawie przeprowadzonej analizy, poszczególne działania zgrupowane zostały w tzw. pakiety działań, które systematyzują zakres interwencji niezbędnych do wdrażania zrównoważonej mobilności w ramach wybranego scenariusza. W ten sposób możliwe stało się zbudowanie logiki zmiany, tj. najefektywniejszego rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej. Całość interwencji, wynikających z wdrażania działań w ramach pakietów działań i celów operacyjnych, została przedstawiona na mapach w Załączniku B.

Cel 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego



Potoki pojazdów osobowych, poruszające się codziennie po drogach Aglomeracji Beskidzkiej, powodują zauważalne straty czasu dla osób korzystających zarówno ze zmotoryzowanych, jak i, co gorsza, z przemieszczeń indywidualnych. Stąd też kluczowym aspektem jest zapewnienie sprawnie działającego aglomeracyjnego transportu zbiorowego, cechującego się atrakcyjną ofertą przewozową i wysokim dopasowaniem do potrzeb pasażerów. W tym kontekście już dziś należy zoptimalizować funkcjonowanie transportu w skali Aglomeracji pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym. Podstawą działań dla osiągnięcia tego celu jest wypracowanie adekwatnego modelu współpracy ze wszystkimi jednostkami tworzącymi Aglomerację Beskidzką na rzecz rozwoju całościowego układu komunikacji zbiorowej.

Dla uzyskania integracji organizacyjnej należy wypracować wspólne rozwiązania taryfowe i jednolity system informacji pasażerskiej dla całego transportu zbiorowego w Aglomeracji Beskidzkiej. W celu integracji istniejącej i planowanej siatki połączeń (oraz synchronizacji rozkładów jazdy) zaleca się wypracowywanie wzajemnych porozumień i umów w przypadku obsługi poszczególnych elementów siatki połączeń przez różnych zarządców lub tworzenie nowych, wspólnych struktur instytucjonalnych. Celem jest zintegrowanie siatki połączeń w zakresie parametrów handlowych, technicznych i eksploatacyjnych. Dodatkowo integracja powinna zapewnić informację, ułatwiającą korzystanie z transportu publicznego, w szczególności w zakresie taryf biletowych, rozkładów jazdy czy miejsc dogodnych przesiadek, a także udogodnień dla osób ze specjalnymi potrzebami. Istotnym przedsięwzięciem w ramach tego celu głównego jest również usprawnienie działania zintegrowanej sieci połączeń transportu publicznego. Usprawnienie rozumiane jest tu jako wszelkie działania mające na celu poprawę parametrów komunikacyjnych (rozwiązania inwestycyjne jak i systemowe z dziedziny IT), integrację taryfowo – biletową (wspólne rozliczenia, wspólne bilety, wspólne kanały dystrybucji

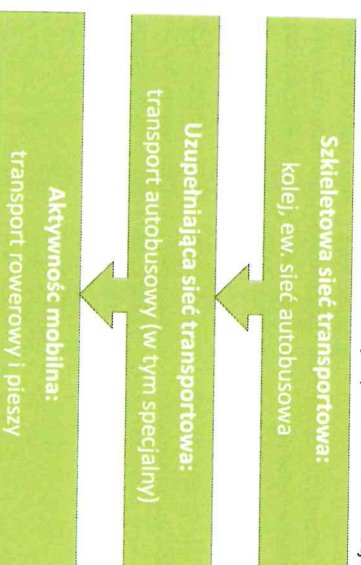
biletów), poprawę bezpieczeństwa, łatwą zmianę środka transportu oraz uwzględnienie systemów informacyjnych. Przyjęcie wspólnie wypracowanych zasad zarządzania transportem publicznym w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej umożliwi lepsze dostosowanie sieci połączeń do potrzeb mieszkańców.

Dodatkowo w celu usprawnienia systemu publicznego transportu zbiorowego zalecane jest rozwinięcie systemu ITS z priorytetem dla transportu zbiorowego w całej Aglomeracji Beskidzkiej wzorem miasta Bielsko-Biała.

Pozytywny wpływ na rozwój mobilności Aglomeracji Beskidzkiej może zostać osiągnięty również przez alternatywne formy transportu zbiorowego, np. z zastosowaniem kolei linowej, alternatywnych rozwiązań transportu szynowego czy też transportu wodnego, np. w formie tramwaju wodnego na Jeziorze Żywieckim i Miedzybrodzkim. Przykładowo rozważane jest zastosowanie miejskiej kolei linowej na odcinku Bielsko-Biała – Szczyrk (jako inwestycja, która ma przyczynić się do ograniczenia ruchu transportu indywidualnego samochodowego). System powinien być zintegrowany taryfowo oraz zsynchronizowany rozkładem jazdy z publicznym transportem zbiorowym.

Podstawą właściwego funkcjonowania Aglomeracji Beskidzkiej powinien być zintegrowany system transportowy, charakteryzujący się efektywnością działania transportu zbiorowego i spójnego z nim transportu indywidualnego. Wysoka sprawność systemu transportowego powinna zostać osiągnięta przy jednoczesnym zachowaniu stabilnych powiązań z zapleczem regionalnym oraz istotnymi ośrodkami miejskimi w kraju i za granicą. Zintegrowany system transportowy jest rozumiany jako spójna sieć, posiadająca infrastrukturę w postaci zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Węzły powinny charakteryzować się różną rangą, integrując możliwe jak najwięcej środków transportu, promując przy tym przede wszystkim korzystanie z transportu zbiorowego (kolejowego oraz autobusowego). Takie zintegrowane węzły przesiadkowe powinny być powiązane z siecią dróg dla rowerów, a także zapewniać sprawne przesiadki, chociażby dzięki rozwojowi infrastruktury parkingów Park&Ride.

Mocną stroną Aglomeracji Beskidzkiej jest rozwinięta sieć istniejących linii kolejowych, przy uwzględnieniu realizowanych i planowanych prac modernizacyjnych. Wymienione czynniki oraz istota masa demograficzna Aglomeracji Beskidzkiej dają możliwość na tym obszarze do oparcia systemu transportowego o sieć połączeń kolejowych w celu realizacji funkcji komunikacyjnych oraz



turyistycznych. W takim układzie transport autobusowy (obsługiwany nowoczesnym, zeroemisyjnym lub niskiemisyjnym taborem) powinien mieć funkcję dowozowo-odwozową do stacji kolejowych (na obszarach pozbawionych dostępu do kolei uruchamiane będą przyspieszone szkieletowe połączenia łącznikowe jako

Załącznik A Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze

Gmina/Podmiot/instytucja	Kategoria projektu	Zakres projektu (opis zaplanowanych w projekcie działań)	Lata realizacji	Scenariusz bazowy	Scenariusz rewolucyjny	Scenariusz ewolucyjny
GDDKIA		Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielesko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł "Suchy Potok" (z węzłem)	2025	X	X	X
		Budowa drogi S52 Bielesko-Biała (Suchy Potok) - Kraków (Głogoczów)	2027-2031	X	X	X
		Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bieleska) w Skoczowie	2024-2025	X	X	X
		rozbudowa węzła drogowego Świętoszówka na S52 (dobudowa zjazdu na kierunku Bielesko-B. Cieszyń)	bd.		X	X
		Rozbudowa węzła drogowego w ramach skrzyżowania drogi ekspresowej S52 z drogą wojewódzką 938 (ul. Katowicka) w Cieszyń	bd.		X	X
		Budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustron/Wiśla tj. etap I - odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu na Wiśle Obłaziec	2023-2025	X	X	X
		Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Issep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów	2024-2027	X	X	X
		Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec - Jaworzynka	2023-2024	X	X	X
ZDW Katowice						

		Krzyżowa na odcinku od km 30+933 do km 33+248				
		Przebudowa skrzyżowania DW 941 z ul. Kozakowicką i Dominikańską w m. Ustroń	2023	X	X	X
PKP		Rewitalizacja linii 97 Sucha Beskidzka – Żywiec	2023	X	X	X
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)	2024-2029	X	X	X
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała - Kęty	2040	X	X	X
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa	2030	X	X	X
		Budowa łącznicy kolejowej pomiędzy linią 139 a linią 97 przebiegającej przez miasto Żywiec. Przedmiotowa inwestycja w połączeniu planowaną przebudową linii na dwu torową znacząco usprawni ruch kolejowy oraz zmniejszy czas przejazdu co pozwoli na zwiększenie liczby kursów w ciągu doby. Ponadto przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego regionu.	?? - 2030	X	X	X
powiat bielski		Budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic	2026-2030	X	X	X

	Infrastruktura rowerowa	Regionalna trasa rowerowa nr 615, trasa przez Żywiec - Świnną - Jeleń (do granicy Państwa na Przłęczy Głinne).	2025-2026	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przłęczy Klekociny (granica województwa) - w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa do Zawoi	2025-2026	X	X	X

		Rozbudowa DP 2633S w ramach przebudowy układu drogowego wokół węzła w Jasienicy	2024-2026	X		X
		Przebudowa DP 4116S ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach na odcinku od skrzyżowania z DP 4463S ul. Szkolna do skrzyżowania (ronda) z DP 4428S ul. Mazańcowską	2027-2029	X		X
		Przebudowa DP 4116S ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach na odcinku od skrzyżowania (ronda) z DP 4428S ul. Mazańcowską do skrzyżowania z DP 4446S ul. Lipowską	2025-2027	X		X
		Budowa/przebudowa układu komunikacyjnego łączącego drogę krajowej nr 1 z planowaną inwestycją budowy drogi ekspresowej S1	2030-2035	X	X	X
		Przebudowa drogi powiatowej nr 4486S Harszówki-Pisarzowice	2025-2028	X		X
		Rozbórka i budowa nowego mostu w ciągu DP 4426S ul. Bielekiej na rzece Jasienica w miejscowości Lgota	2024-2025	X		X
		Rozbudowa drogi powiatowej nr 4425S ul. Sikorskiego w miejscowości Zabrzeg	2025-2026	X		X
		Przebudowa drogi powiatowej nr 4490S ul. Pięknej w Zasolu Bieleńskim na odc. od skrzyżowania z ul. Mostową do granicy powiatu bieleckiego.	2024-2025	X		X
		Przebudowa drogi powiatowej 4477 S Czaniec – Bukowiec – Porąbka w gminie Porąbka	2024-2025	X		X

		Przebudowa ciągu dróg powiatowych 4447S-ul. Kaniowska i 4462S-ul. Górnica w Czechowicach Dziedzicach	2025-2026		X	X
		Przebudowa drogi powiatowej nr 4449S ul. Łukasiewicza w Czechowicach-Dziedzicach	2025		X	X
		Rozbudowa drogi powiatowej nr 4418S Grodziec-Zagóra	2027-2028		X	X
		Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej 7479S (ul. Szczyrkowska) z drogami: powiatową 1404S (ul. Wyzwolenia) i gminną (ul. Klimczoka) w miejscowości Bystra	2028-2029		X	X
powiat cieszyński		„Rozbudowa drogi powiatowej 2619S ul. Bielskiej w Cieszynie na odcinku ok. 1 km wraz z głównymi skrzyżowaniami - z ul. Stawową i ul. Wiślańską” jako poprawa połączenia Cieszyna (wschodnia obwodnica) z drogą ekspresową S52 oraz strefą przemysłową w Goleszowie	2023-2025		X	X
		Budowa nowego odcinka drogi Powiatowej 2633S wraz z budową nowego mostu na rzece Wiśle w Strumieniu i budowa skrzyżowania z drogą wojewódzką 939, jako połączenie z południową obwodnicą Strumienia	2005-2029		X	X
powiat żywiecki	infrastruktura drogowa	Budowa obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1. Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu tranzytowego przebiegającego przez centrum miasta Żywiec oraz brak	?? - 2030	X	X	X

		należy wprowadzić elementy fizycznego uspokojenia ruchu wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h. Do granicy z gminą Brenna przebieg trasy nr 604 biegnie wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową				
	infrastruktura drogowa	Budowa drogi zbiorczej ul. Pod Skarpą na odcinku od ul. A. Brody do ul. Cieszyńskiej	2025-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej 592 114S ul. Leśnej	2025-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Akacyjowej, Skalica i Lipowej z DW 941	2026-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej 592 154S ul. Sanatoryjnej	2026-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej 592 113S ul. Folwarczna	2027-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej 592 108S ul. Bernadka	2027-2030		X	
Jeleśnia	infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg na terenie Gminy Jeleśnia	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Jeleśnia	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg wraz z budową chodników dla pieszych w ciągach dróg powiatowych	2023-2030		X	X

	infrastruktura drogowa	alternatywnej drogi wykluczającej konieczność przejazdu przez Żywiec zachodzi konieczność uwzględnienia budowy obwodnicy Żywca łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1, co jednocześnie poprawi dojazd do Nowego Szpitala w Żywcu.				
	infrastruktura drogowa	Doposażenie, modernizacja lub budowa przejazdów dla pieszych wraz z budową niezbędnej infrastruktury mającej na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych w Powiecie Żywieckim	2021-2030	X	X	X
	infrastruktura drogowa	Modernizacja dróg powiatowych i wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. chodniki, obiekty mostowe, ronda) na terenie Powiatu Żywieckiego	2021-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa sieci dróg Powiatu Żywieckiego	2022-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 945 Żywiec-Korbielów (ul. Kopernika) z drogą powiatową nr 1428 S Żywiec-Trzebinia-Juszczyna (ul. Isep) na rondo w miejscowości Żywiec	2020-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa chodnika dla pieszych w ciągu DP 1434 S Węg. Górka-Zabnica wraz z przebudową urządzeń obcych w km 4+037 do km 4+875 w miejscowości Zabnica	2021-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa odcinka DP 1419 S Jeleśnia - Koszarawa - Zawoja w km	2022-2024		X	X

Ustron	ścieżki rowerowe/infrastruktura turystyczna	Rowerem przez Beskidy – etap II - budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 - od granicy z gminą Góleszów planuje się przebudowę istniejącej kładki pieszej, z dostosowaniem jej do Standardów rowerowych wraz z budową infrastruktury rowerowej komunikującej ul. Obrzeżną z drogą wewnetrzną w rejonie ul. Równiej w Góleszowie. W rejonie cmentarza komunalnego przy ulicy Obrzeżnej w przebiegu istniejącej drogi gruntowej należy wykonać budowę infrastruktury rowerowej. Następnie trasa będzie przebiegać na zasadach ogólnych ciągiem ul. Fabrycznej do skrzyżowania z ul. Daszyńskiego. W ciągu ul. Daszyńskiego należy istniejącą drogę dla rowerów dostosować do Standardów rowerowych. W ciągu ul. Kuźnicznej na odcinku od ul. Daszyńskiego do styku z Wiślaną Trasą Rowerową (WTR)	2025-2026		X	X
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi do stacji PKP Rajcza Centrum	2025-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa mostu do stacji PKP w Rajczy Dolnej	2025-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi Po Kamieńcach w Rycerze Górnej	2025-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa układu funkcjonalnego w centrum Rajczy tj. budowa zatkoli autobusowej w rejonie kościoła oraz przebudowa parkingu przy Ośrodku Zdrowia celem poprawy jego funkcjonalności	2025-2027		X	X

		od 6+520 do 7+240 w miejscowości Koszarawa o łącznej długości 720 mb				
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu DP 1415 S Pewel Mała – Pewel Ślemieńska -Ślemień na odcinku w km 0+600 do km 1+600 w miejscowości Pewel Mała	2021-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa DP 1435S Cięcina-W. Górka-Milówka w m. Cięcina	2023-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej 1455 S wraz z budową chodnika dla pieszych, kanalizacji deszczowej i przebudową urządzeń obcych w m. Lipowa.	2022-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa i modernizacja chodników wzdłuż dróg powiatowych w miejscowościach Rycerka Dolna i Rycerka Górna w Gminie Rajcza	2021-2024		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 1413 S Moszczanica – Gilowice – Ślemień – Lachowice w Gminie Gilowice na odcinkach od 2+932 do 3+930, w km od 6+865 do 8+060 wraz z budową chodnika	2021-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413 S przy ul. Krakowskiej w miejscowości Ślemień od km 8+061 do km 10+798	2022-2024		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 1439 S Kamesznica – Rajcza – Ujszoły – granica państwa na odcinku	2021-2023		X	X

		wykorzystanie potencjału atrakcji turystycznych po obu stronach granicy, a także transgranicznej współpracy sąsiedzkiej. Kładka połączy istniejące trasy rowerowe – regionalną trasę rowerową nr 10 w Czechach (Dolní Lomná - Bohumin) i regionalną trasę rowerową nr 607 (Cieszyn – Żory) w Polsce, z połączeniem z Żelaznym Szlakiem Rowerowym . Kolejne połączenie w Cieszynie łączy się z regionalną trasą rowerową nr 604, która prowadzi do Bielska- Białej. Kładka pozwoli turystom z Żelaznego Szlaku Rowerowego przejechać przez Cieszyn do Bielska i po czeskiej stronie w Beskidach.				
Rajcza	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa regionalnych tras rowerowych na terenie Gminy Rajcza wraz z punktami MOR: 1)Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 (od centrum Rajczy do granicy z gminą Milówka - trasa gotowa w większej części) 2)Regionalna trasa rowerowa nr 613 (od granicy z gminą Ujszoły przez Rajczę i Zwardoń do granicy z gminą Milówka, Laliki)	2024-2025		X	X
	Infrastruktura turystyczna	Rozbudowa infrastruktury rowerowej (lokalne trasy rowerowe) w sołectwach Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Sól, Sól-Kiczora, Zwardoń wraz z punktami MOR	2025-2030		X	X

Slemien	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi 1413S w sołectwie Kocoh do granicy województwa	2024-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413S przy ulicy Krakowskiej w miejscowości Slemien	2023-2025		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy	2023-2027		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Regionalna Trasa rowerowa nr 614	2025-2030		X	X
	transport publiczny	Zwyckiego	2023-2030		X	X
	transport publiczny	Mobilny rozkład jazdy komunikacji na terenie Powiatu Żywieckiego	?? - 2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rewitalizacja transportu publicznego Żywc i Juszczyne	2023	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w Podstawowej w Ryerce Dolnej	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa przejścia dla pieszych na DP 1444 S w rejonie Szkoły	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Remont dróg powiatowych w gminach Węgierska Górka, Rajcza i Świna	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Jeleśnia	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi powiatowej nr 1479 S Jeleśnia-Gajka-Sopotnia Mała od km 2+305 do km 2+391 wraz z przebudową obiektu mostowego na potoku Sopotnia Wielka w Gminie				
		o długości 1190 mb. w km od 16+054 do km 17+244 w miejscowości Glinka				

ścieżka/droga rowerowa		Budowa ścieżki/drogi rowerowej w ramach trasy regionalnej 607 łączącej Cieszyn i kładkę na rzece Olzie. Inwestycja ma ogromne znaczenie zarówno dla obu partnerskich Gmin, Powiatu Cieszyńskiego jak również pogranicza. Projekt rozwiązuje problem niewystarczającego połączenia sieci tras rowerowych między Republiką Czeską a Polską. Jednakże połączenie pomiędzy Karwiną a gminą Hażlach w miejscowości Pogwizdów wymaga budowy kładki na granicznej rzece Olzie. Dzięki projektowi nastąpi między narodowe połączenie regionalnych i lokalnych ścieżek/tras rowerowych, a tym samym rozwój i wsparcie turystyki transgranicznej,	2026-2028		X	X
		rowerową nr 604, która prowadzi do Biejska- Białej, kładka pozwoli turystom z Żelaznego Szlaku Rowerowego przejechać przez Cieszyn do Biejska i po czeskiej stronie w Beskidach, Czeskimi.				

		małopolskiego – miejscowość Lachowice, gmina Stryszawa				
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi na ulicy Łącznej w Gminie Ślemień	2024-2030		X	
Gilowice	infrastruktura rowerowa	Regionalna Trasa rowerowa nr 614 na terenie gminy	2025-2030		X	X
Miłówka	Przystanek przesiadkowy	Budowa węzła przesiadkowego obok dworca PKP w Miłówce	2024-2026	X	X	X
	ścieżki rowerowe	Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych na terenie Gminy Miłówka; gmina Miłówka - trasa 17, trasa 611, przebudowa istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Soły wraz z przejściem pod mostem kolejowym, budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej w Miłówce, budowa kładki pieszo-rowerowej oraz odcinka ścieżki - dojazd do Krzyża Grunwaldzkiego i połączenie jej z Traktem Cesarskim.	2023-2025	X	X	X
	Parking	Modernizacja parkingu "parkuj i jedź" przy kościele parafialnym w Lalikach	2023		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Krzywej w Kamesznicy - odcinek w posiadaniu Gminy Miłówka	2023		X	
Świnna	ścieżki rowerowe	Regionalna trasa rowerowa nr 615 przez Żywiec - Świnną - Jeleśnię (do granicy Państwa). Regionalna trasa rowerowa w fazie projektowej, wynikająca z projektu Regionalnej Polityki Rowerowej województwa śląskiego.	2023-2026	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg na terenie Gminy Świnna - RFIL	2021-2023		X	X

Hażlach	droga rowerowa	Budowa drogi rowerowej łączącej projektowaną kładkę na rzece Olzie pomiędzy Pogwizdowem i Karwiną z ulica Sosnową. Droga rowerowa umożliwi bezpośrednie połączenie Gminy Hażlach z Karwiną w Republice. Inwestycja ma ogromne znaczenie zarówno dla obu partnerskich Gmin, Powiatu Cieszyńskiego jak również pogranicza. Projekt rozwiązuje problem niewystarczającego połączenia sieci tras rowerowych między Republiką Czeską a Polską. Jednakże połączenie pomiędzy Karwiną a gminą Hażlach w miejscowości Pogwizdów wymaga budowy kładki na granicznej rzece Olzie. Dzięki projektowi nastąpi międzynarodowe połączenie regionalnych i lokalnych ścieżek/tras rowerowych, a tym samym rozwój i wsparcie turystyki transgranicznej, wykorzystanie potencjału atrakcji turystycznych po obu stronach granicy, a także transgranicznej współpracy sąsiedzkiej. Kładka połączy istniejące trasy rowerowe – regionalną trasę rowerową nr 10 w Czechach (Dolní Lomná - Bohumin) i regionalną trasę rowerową nr 607 (Cieszyn – Żory) w Polsce, z połączeniem z Żelaznym Szlakiem Rowerowym. Kolejne połączenie w Cieszynie łączy się z regionalną trasą	2024-2025		X	X
---------	----------------	--	-----------	--	---	---

Istebna	Infrastruktura rowerowa	Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Słwna	2022-2023	X		
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 1415 S Pewel Mała - Pewel Sienińska - Sieniń w km 0+500 do 1+500 w miejscowości Pewel Mała	2022-2023	X		X
	Infrastruktura piesza	Budowa chodników wzdłuż najbardziej ruchliwych dróg na terenie gminy, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu poruszania się	bd.	X		X
	ścieżki rowerowe	Regionalna trasa rowerowa Velobeskid nr 614 na terenie gminy Łękawica	bd.	X		
Łękawica	Infrastruktura turystryczna	Regionalna trasa rowerowa nr 17 „Czadeczka” na terenie gminy Istebna (Przełęcz Koniałkowska – dolina Czadeczki – Trójstyk). Od Gminy Rajcza przez Przełęcz Rupienka Dolina Czadeczki do Granicy ze Słowacją i do Trójstyku.	2024-2026	X	X	
	Infrastruktura turystryczna	Regionalna trasa rowerowa nr 613 na terenie gminy Istebna (Iącznik z Wisły przez Gminę Istebna z Doliną Soły - od Wisła Czarnego przez Stępcówkę, Koniałków do przełęczy Rupienka)	2024-2026	X		X
	Infrastruktura turystryczna	Trasa pieszo- rowerowa Oiza od Amfiteatru pod Skocznią do trasy rowerowej Zaozie.	2024-2026	X		X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej Wilcze - Bzńokowa - Kameralna w Istebnej	2024-2026		X	X

Infrastruktura rowerowa	Infrastruktura rowerowa	Realizacja alternatywnych ścieżek rowerowych wraz z poprawą jakości i standardów WTR na odcinku od Zapory Goczałkowice do Centrum Miasta wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2027-2031	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Wykonanie ścieżek rowerowych stanowiących dojazd do WTR oraz trasy rowerowej nr 17 (ścieżka rowerowa od ul. Kaniowskiej wschodnią i północną częścią miasta wzdłuż walu rzeki Wisły) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2027-2031	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Wykonanie alternatywnych do nr 17 przebiegów tras rowerowych z wykorzystaniem drogi technologicznej wykonanej podczas modernizacji linii ul. Sikorskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2026-2027	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Połączenie krajowej trasy rowerowej nr 17 z WTR ul. Zabiele Pionkowa do Kaniowskiej	2026-2027	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Realizacja krajowej trasy rowerowej nr 17 od granicy z miastem Bielsko- nr 17 od granicy z miastem Bielsko- Biała w kierunku Biała do połączenia z Gminą Goczałkowice (wykonanie przebiegu kładką rowerową nad rzekami Świerkówka, Wapienica i Iłownica) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2024-2025	X	X	X

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa Drogi gminnej Legiery w Koniakowie	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa Drogi Gminnej Janowice w Istebnej	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi Gminnej Zaolzie etap III	2025-2027		X	X
	Rozbudowa parkingu	Budowa Parkingu Jaworzynka Trzycatek	2025-2027		X	X
	Rozbudowa parkingu	Rozbudowa Parkingu Istebna Jasnowice	2025-2027		X	X
Węgierska Górka	Przystanki przesiadkowe	budowa centrum przesiadkowego na terenie Gminy Węgierska Górka	2024-2027	X	X	X
	infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnych tras rowerowych na terenie Gminy Węgierska Górka: 1) Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 2) Krajowa trasa nr 17	2025-2028	X	X	X
	Transport publiczny	Zmiana połączeń transportowych na terenie Gminy Węgierska Górka: Trasa 1 Cięcina Gronie (kościół) - Zabnica	2023-2024		X	X
	Transport publiczny	Zmiana połączeń transportowych na terenie Gminy Węgierska Górka: Trasa 2 Kamienna Cięcina Leśniczówka - Węgierska Górka 2	2023-2024		X	X
Bielsko-Biała	Przystanki przesiadkowe	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej	2027-2029		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej	2025-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Rudawka i ulicy Hodowców wraz z włączeniem do drogi ekspresowej S52 – etap I	2024-2025		X	X

	Rewitalizacja układów drogowych osiedli byłych zakładawych	Przebudowa układu drogowego osiedla Barabasza wraz z budową parkingów	??-2030		X	
		Przebudowa osiedla drogowego Barbary wraz z budową parkingów	??-2030		X	
	Infrastruktura okołoturystyczna	Budowa centrum przesiadkowego przyległych do dworca kolejowego w sołectwie Zabrzeg	??-2030		X	
		Budowa centrum przesiadkowego przyległych do dworców PKP i autobusowego	??-2030		X	
	Zeroemisyjność w przestrzeni publicznej	Wymiana floty samochodowej na zeroemisyjną w JST (pojazdy zeroemisyjne w Urzędzie Miejskim oraz jednostkach podległych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2024-2026		X	X
	Zeroemisyjność w transporcie zbiorowym	Zakup autobusów zeroemisyjnych 10 szt. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2024-2029	X	X	X
		Zakup autobusów zeroemisyjnych 10 szt. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2030-2035	X	X	X
	Montaż elektronicznych tablic odjazdowych na przystankach autobusowych	Montaż elektronicznych tablic odjazdowych na przystankach autobusowych w centrum miasta i Dworcu autobusowym wraz z dynamiczną informacją pasażerską	2024-2030		X	X
	Węzły przesiadkowe	Centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Czechowice-Dziedzice	2025-2030		X	X
		Centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Zabrzeg wraz z infrastrukturą rowerową	2025-2030		X	X

Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od projektowanego węzła u zbiegu ulic Warszawska – Mazahńcowska do granicy miasta	2026-2027	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej nr 350 309S ulicy Stawiska w sołectwie Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 252S ulicy Kopaniny w sołectwie Bronów	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa łącznika drogowego ulic Mazahńcowska - Płaska - Smocza - Brzeziny	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 298S ulicy Polowa w sołectwie Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N 218 ulicy Tartacznej w sołectwie Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N 24 ulicy Mysłowskiej w Czechowice-Dziedzice	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 003S ulicy Akacjowej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 184S ulicy Smocznej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Budowa układu drogowego w nowopowstałej zabudowie jednorodzinniej ulic Wilcza - Witosowa - Świerkowska w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N6 ul. Dębowej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N44 ul. Zabiele w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Infrastruktura drogowa				
Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Biełsku-Białej	2025-2027	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Stefana Okrzei w Biełsku-Białej	2025-2028	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Polnej	2024-2026	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Krzyżowej	2024-2025	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Budowa drogi zbiorczej – obwodnicy dzielnicy Halców (przy współpracy z GDDKiA)	2024-2025	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S52 z Aleją gen. Władysława Andersa	2025-2026	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Eugeniusza Kwiatkowskiego wraz z budową obiektu mostowego nad LK nr 139	2023-2025	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Piastowskiej na odcinku od ulicy Romualda Traugutta do ronda Hulanka	2024-2026	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Cyniarskiej i pl. Wojska Polskiego	2021-2023	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa skrzyżowania ulic Ignacego Daszyńskiego, Halcowskiej i Czorsztynskiej	2024-2026	X	X	X
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Zuchów	2024-2027	X	X	X

Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 309S ulicy Stawiska w sołectwie Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 252S ulicy Kopaniny w sołectwie Bronów	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Rozbudowa łącznika drogowego ulic Mazahńcowska - Płaska - Smocza - Brzeziny	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 298S ulicy Polowa w sołectwie Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N 218 ulicy Tartacznej w sołectwie Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N 24 ulicy Mysłowskiej w Czechowice-Dziedzice	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 003S ulicy Akacjowej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 184S ulicy Smocznej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Budowa układu drogowego w nowopowstałej zabudowie jednorodzinniej ulic Wilcza - Witosowa - Świerkowska w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Ligota	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N6 ul. Dębowej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		
Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N44 ul. Zabiele w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030	X		

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Mostowej wraz z budową mostu nad rzeką Biała	2025-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Łuczników na odcinku od ul. Karpackiej do ul. Jeżynowej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa placu przy ul. Głębokiej oraz przebudowa ul. Głębokiej od ul. 11 Listopada do ul. Konfederatów Barskich i ul. Konfederatów Barskich od ul. Głębokiej do ul. ks. Stanisława Stojalskiego	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Wyzwolenia (odcinek od ul. Księdza Stanisława Stojalskiego do ul. Lwowskiej)	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa i remont odcinka ul. Akademii Umiejętności	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Barkowskiej	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi powiatowej - ul. Bystrzańskiej z ulicami Długa, Fabryczną i Olszówka wraz z budową mostu na potoku Olszówka	2026-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi KDZ-1 łączącej ul. Cieszyńską z ul. Zwardońską	2028-2029		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Krzemionki wraz z rozbudową skrzyżowania ul. Krzemionki z ul. Wyzwolenia	2023-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa skrzyżowania Alei gen. Władysława Andersa, ul. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego, ul. Partyzantów	2024-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa skrzyżowania ul. Wyzwolenia z ul. Wincentego Witosa wraz z elementami uspokojenia ruchu w ciągu ul. Wincentego Witosa	2024-2024		X	X

		odcinka drogi od ul. Tęczowej do stawu Kopalniok)				
	Infrastruktura drogowa	Budowa łącznika dróg gminnych ul. Falistej z ul. Łukową w Czechowicach-Dziedzicach	2026-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej 350 362S, ul. Pasiecznej w sołectwie Zabrzeg	2025-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Węglowej bocznej wraz z przebudową kanalizacji deszczowej i oświetleniem - rewitalizacja osiedla "familoków"	2026-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 332S ul. Gazdy w sołectwie Zabrzeg	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa wewnętrznej nr N34 ul. Radosnej w Czechowicach-Dziedzicach	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 333S ulicy Gilów w sołectwie Zabrzeg	2026-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa nowej przeprawy mostowej nad potokiem Świerkówką w Czechowicach-Dziedzicach w ciągu drogi gminnej nr 350 238S	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa nowej przeprawy mostowej nad potokiem Bakalaska w Czechowicach-Dziedzicach w ciągu drogi gminnej nr 350 029S	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa układu dróg gminnych nr 350 038S, ulic Dolna; nr 350 053S, ul. Grabowicka oraz nr 350 176S, ul. Sadowa w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Katowickiej na odcinku od ul. Opaterek do ul. Czeładniczej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Kazimierza Brodzińskiego	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Antycznej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa/budowa dróg lokalnych stanowiących bezpośrednie połączenie do sieci TEN-T /lub węzłów przesiadkowych, terenów inwestycyjnych	bd.		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. 1 Maja od ulicy Zamkowej do ul. PCK w Bielesku-Białej (w formie woonerfu)	2024-2025	X	X	X
	Ścieżki rowerowe	Velobiała - utworzenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bieleska-Białej - odcinek północny	2024-2027		X	X
	Ścieżki rowerowe	Velobiała - utworzenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bieleska-Białej - odcinek południowy	2024-2027		X	X
	Ścieżki rowerowe	Trasa rowerowa 604 (od granicy z gminą Kozy do granicy z gminą Jaworze)	bd.		X	X
	Ścieżki rowerowe	Rozbudowa ulicy Białkowej i ulicy Kopytko wraz z budową ścieżki rowerowej na terenach leśnych do ulicy Zapora	2026-2027		X	X
	Ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż połoku Straconka w kierunku Stracenskich do ulicy Małej Straconki	2028-2030		X	

	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 145 ul. Stawowe Pole w sołectwie Bródów	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350014S ul. Braci Koźbów w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi gminnej od ul. Topolowej - Staw Kopalinok - etap II (odcinek drogi gminnej łączącej ul. Tęczowej z ul. Boczną) w Czechowicach-Dziedzicach (Budowa	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej 4428S ulicy Ligockiej na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową 4440S ul. Mazacowicką do skrzyżowania z DK 1 (wraz z przebudową skrzyżowania i budową łącznic drogowych nowo powstającego osiedla Brzeziny)	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Mazacowickiej z DK 1 wraz z nowymi łącznicami (obsługującymi tereny przemysłowe)	2024-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Bielesko-Biała DK 1 przy współpracy z miastem Budowa łącznika ulicy Legionów do Pionkowej do ulicy Bestwiskiej	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa łącznika drogowego od ulicy Pionkowej do ulicy Bestwiskiej	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Czechowicach-Dziedzicach w 145S ulicy Pionkowej - dostosowanie do ruchu ciężkiego od skrzyżowania z ul. Kaniofską	??-2030		X	

	Ścieżki rowerowe	Rozbudowa Alei gen. Władysława Andersa w zakresie przebudowy istniejących ciągów pieszych i rowerowych na odcinku od rejonu skrzyżowania z ulicą gen. Kazimierza Sosnkowskiego do ulicy Partyzantów	2024-2025		X	X
	Ścieżki rowerowe	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ramach rozbudowy ulicy Juliana Tuwima od ulicy Władysława Broniewskiego do ulicy Urodzajnej oraz ulicy Władysława Broniewskiego od ulicy PCK do ulicy Juliana Tuwima	2024-2026		X	X
	Ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej od skrzyżowania z ul. Rzemieślnicza/ Kaczeńców (wzdłuż ul. Szlak i torów linii kolejowej nr 117) do granicy miasta Bielska-Białej	2029-2030		X	
	infrastruktura piesza	Budowa i rozbudowa przejść dla pieszych w ciągu ul. Górskiej	2024-2024		X	
	Transport publiczny	Rozwój przyjaznego środowisku transportu zbiorowego w Bielsku-Białej	2024-2026	X	X	X
	Systemy ITS	Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej - etap III	2025-2027		X	X
	Strefa płatnego parkowania	Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w centrum Bielska-Białej	2023	X	X	X
	Parking kubaturowy	Parking kubaturowy na ul. Lwowskiej	2024-2025		X	X
	Parking kubaturowy	Parking kubaturowy na ul. Mikołaja Kopernika	2024-2025		X	X

		Białej do rzeki Wisły. W ramach zadania wykonane zostaną również wykonane parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.				
	Infrastruktura turystyczna	Budowa trasy rowerowej od ujścia rzeki Białej do rzeki Wisły - wzdłuż wałów wiślanych - do ujścia rzeki Łownicy do rzeki Wisły - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 5 km.. W ramach zadania wykonane zostaną również 1 kładka pieszo-rowerowa (nad rzeką Łownicą), parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	2025-2030	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi lokalnej ul. Lipowskiej - od skrzyżowania z ul. Świerkowską do granic miasta wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa skrzyżowania drogi DK 1 z drogą gminną nr 350 029S, ulicą Cichą (otwarcie nowych terenów pod inwestycje, wraz z łącznicami dróg gminnych: nr 350 031S ul. Cienista; nr 350 021S ul. Bukowa)	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ulicy Orzeszkowej - od skrzyżowania z ulicą Legionów do granic miasta	??-2030		X	

Wisła	infr. turystyczna	Od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły w kierunku dworca kolejowego Wisła Głęboce oraz dalej Kubalonka - Istebna	2026-2028		X	X
	infrastruktura rowerowa	Rowerem przez Beskidy – etap III - stronę Stecówki i dalej Istebnej WTR przy Jeziorze Czerniańskim w nr 613 (od planowanego zakończenia Budowa regionalnej trasy rowerowej Osady i dalej Jeziora Czerniańskiego)	2024-2026		X	X
	infrastruktura rowerowa	Rowerem przez Beskidy – etap II - jako regionalnej trasy rowerowej nr 5 od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły, w stronę Nowej Osady i dalej Jeziora Czerniańskiego)	2024-2026	X	X	X
	Transport publiczny	Miejska Kolej Linowa Bielsko-Biała – Szczyrk	bd.		X	
	Transport publiczny	Budowa/przebudowa przystanków autobusowych (Warszawska Os. Grażyńskiego, Mikuszowice Śląskie, Mazanów, Warszawa, Wyżwolenia Boruty-Spiechowicza, Sami Stok Kozia, Krecia Trzy Lipki, Wapienna Osiedle, Wapienica Park Przemysłowy Pęta, Cieszyńska, Langiewicz Basen, Cieszyńska Dworzec, Grażyńskiego, Piekarska, Komorowicka Piekarska, Piekarska Wapienna, Pileckiego Kosiółka, Sosnkowskiego Grondyśa)	bd.		X	X

	infrastruktura turystyczna	Budowa trasy rowerowej wzdłuż ujścia rzeki Białej - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu na odcinku ok. 8 km, od ul. Bestwiskiej do ujścia rzeki	2025-2030	X	X	X
	infrastruktura turystyczna	Budowa trasy rowerowej od ul. Legionów poprzez ul. Chałupniczą, Wodna, księża Grobel, Ochodzka, Mostowa, Gminna do Zapory Goczałkowice. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)	2025-2030	X	X	X
	infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa trasy rowerowej od ul. Zapory w Goczałkowicach Waryńskiego - wałami wiślanymi do na odcinku ok. 8 km, od ul. Waryńskiego - wałami wiślanymi do	2025-2030	X	X	X
	infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa trasy rowerowej dla etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu na odcinku ok. 6 km. Przebieg: ul. Zabiele, Dębowa, Łukasiewicz, Wąska (przebieg MOSiR), Legionów, Chałupnicza, Sławowa, K. Miarki, Piasta, Waryńskiego, WTR, Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)	2024-2026	X	X	X

	przystanki przesiadkowe	Rozbudowa Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego PKP w Wiśle Centrum wraz z zagospodarowaniem otoczenia – etap 3. Rozbudowa istniejącego centrum przesiadkowego o płytę dworca autobusowego - utworzenie nowego układu funkcjonalnego dla autobusów – trzy stanowiska do wsiadania, jedno do wysiadania, pętla do nawracania, miejsce do parkowania 4 autobusów, budowa zadaszenia nad peronami	2024-2026	X	X	X
	infr. Turystyczna / zmiana połączeń transportu publicznego	Uruchomienie lokalnego transportu publicznego na obszarze Gminy - utworzenie połączeń wewnętrznych, pomiędzy dolinami	2025-2028		X	X
Jaworze	Infrastruktura rowerowa	Budowa nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej - 1. ul. Dawny Trakt, 2. ul. Dawny Trakt, ul. Sielska, ul. Pagórkowa, ul. Koralkowa	bd.		X	
	Parkingi	Budowa parkingu ze 115 miejscami dla aut osobowych, 4 – dla niepełnosprawnych, 4 – dla autobusów i punktem ładowania aut elektrycznych wraz z przebudową odcinka ul. Wapienickiej (aktualne pozwolenie na budowę),	2023-2024		X	X
Łodygowice	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 17 na terenie Łodygowice i Pietrzykowic - Inwestycja wzdłuż drogi S1 przebiegającej przez Gminę Łodygowice wraz z łącznikami	2024-2026	X	X	X

		(granica województwa)- w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa do Zawoi				
Brenna	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Brenna (od Górek Wielkich do granicy z gminą Jaworze)	2024-2028		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Budowa turystycznej trasy rowerowej na terenie gminy Brenna (fragment trasy Brenna – Szczyrk, w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa).	2024-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej 633 155 S ul. Hołcyna w Brennej.	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej 633 065 S ul. Sportowa w Górkach Wielkich	2026		X	X
Czechowice-Dziedzice	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa trasy rowerowej nr 17 - I etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 3km, od granic z miastem Bielsko-Biala w kierunku północnym, wzdłuż rzeki Białej. W ramach zadania wykonane zostaną również 2 kładki pieszo-rowerowe (jedna nad rzeką Białą i jedna nad potokiem Świerkówka), parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	2024-2026	X	X	X

Zbryzdowice	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zbryzdowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zbryzdowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie.	2023-2025		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Budowa bocznic regionalnej trasy rowerowej 613 w Zbryzdowicach, łącząca Żelazny Szlak Rowerowy z centrum Zbryzdowic	2023-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi Do Morgów w Łodygowicach	2024-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Kolejowej w Łodygowicach	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa ul. Żeglarskiej w Zarzeczcu	2024-2024		X	
	Infrastruktura transportu	rozbudowa park&ride przy przystanku kolejowym w Pietrzykowicach wraz z połączeniem z trasą rowerową nr 614 na terenie Zarzeczca	bd.		X	
	Infrastruktura okotourystyczna	Budowa parkingu przy ul. Kościelnej w Zarzeczcu	2024-2025		X	X
	Infrastruktura okotourystyczna	Budowa parkingu przy ul. Żeglarskiej w Zarzeczcu	2024-2025		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 614 na terenie Zarzeczca - inwestycja wzdłuż Jeziora Żywieckiego od Klubu Hainy do granicy z miejscowością Tesna	2024-2026	X	X	X

Strumień	Ścieżki rowerowe	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zbryzdowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zbryzdowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie.	2024-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi na terenie gminy: ul. Nowa w Pruchnej, ul. Brzegowa w Strumieniu, ul. Rybia Bąków, ul. Kręta Knajska, Mysłowska, ul. Urocz w Drogomyślu i Pruchnej, ul. Drogomyśl i w Pruchnej	2024-2029		X	
	Infrastruktura drogowa	Modernizacja drogi powiatowej DP 1419S	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa chodników dla pieszych na drogach powiatowych	bd.		X	
	Infrastruktura rowerowa	Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przełęczy Klekociny	bd.		X	
	Infrastruktura rowerowa	Bleiska od mostu na rz. Wiśle do OSP w Zabłociu	2025-2029		X	
Koszarawa	Ścieżki rowerowe	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zbryzdowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zbryzdowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie.	2024-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Strumieniu (Bąków: ul. Jarzabkowska, Szkolna, Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storzyszków, Stokrotek, Rożana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa).	2028-2029		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi na terenie gminy: ul. Nowa w Pruchnej, ul. Brzegowa w Strumieniu, ul. Rybia Bąków, ul. Kręta Knajska, Mysłowska, ul. Urocz w Drogomyślu i Pruchnej, ul. Drogomyśl i w Pruchnej	2024-2029		X	
	Infrastruktura drogowa	Modernizacja drogi powiatowej DP 1419S	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa chodników dla pieszych na drogach powiatowych	bd.		X	
	Infrastruktura rowerowa	Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przełęczy Klekociny	bd.		X	

Skoczów	infrastruktura turystyczna/sieżki rowerowe	Rozbudowa tras rowerowych w Gminie Skoczów jako element planowanej, zintegrowanej sieci tras rowerowych na terenie subregionu południowego, w tym Wiślanej Trasy Rowerowej jako regionalnej trasy rowerowej nr 5 . Projekt zakłada przebudowę nawierzchni istniejącego szlaku rowerowego na prawym brzegu Wisły w gminie Skoczów na odcinku od granicy z gminą Brenna do Ochab, budowa lub przebudowa trasy na lewym brzegu Wisły od granicy z gminą Brenna do kładki koło stadionu wraz budową konstrukcji inżynierskich umożliwiających pokonanie przeszkód terenowych i cieków wodnych, budowa MOR-ów. Planuje się również wyznaczenie tras rowerowych o walorach widokowych i historycznych na drogach o niskim natężeniu ruchu w sołectwach gminy Skoczów z połączeniem z sąsiednimi gminami.	2024-2026	X	X	X
	przystanki przesiadkowe	Budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy dworcu PKP w Skoczowie oraz przystanku kolejowym Skoczów Bajerki	bd.		X	
	przystanki przesiadkowe	Budowa parkingu park&ride. Zaprojektowanie i wykonanie dojazdu i miejsc parkingowych (parking park&ride) przy dworcu PKS w Skoczowie, wdrożenie systemu roweru miejskiego oraz systemu IT w komunikacji	2024-2026	X	X	X

	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Cmentarnej w Heczarnowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Dolinowej w Pisarzowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Wojska Polskiego w Wilamowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Partyzantów w Wilamowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Polnej w Pisarzowicach	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Młyńskiej w Starej Wsi	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Lipowej w Starej Wsi	2023-2024		X	X
Czernichów	Infrastruktura rowerowa	Regionalna trasa rowerowa VeloBeskid nr 614 (jako trasa wokół Jeziora Żywieckiego, od granicy z gminą Łodygowice do granicy z miastem Żywiec)	2024-2026		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Regionalna trasa rowerowa VeloSola nr 611 (jako trasa wzdłuż jeziora Żywieckiego i Międzybrodzkiego, od granicy z miastem Żywiec do granicy z gminą Porąbka)	2024-2026		X	X
	Infrastruktura transportu	Budowa węzła przesiadkowego w Międzybrodziu Bialskim (połączenie trasy rowerowej nr 611 z przystankami Komunikacji Beskidzkiej S.A., MKK Żywiec)	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Ograniczenie prędkości przy przejściach dla pieszych w Czernichowie (DW948, DP1408S, DP1403S)	bd.		X	

Radziechowy-Wieprz	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drog na terenie gminy, łączących poszczególne miejscowości oraz gminę Radziechowy-Wieprz z gminami Żywiec, Świna, Węgierska Górka: Przebudowa drogi ul. Budrów w Wieprzu do ul. Kamiennej w Żywcu; Przebudowa drogi ul. Kamienna w Radziechowach - ul. Kamienna w Przybędzy; Przebudowa drogi ul. Obłasek Przędza - ul. Łączna Radziechowy; Przebudowa drogi na Prawy Groń w Brzuśniku - ul. Łąkowa w Wieprzu; Przebudowa drogi w	2024-2029		X	X
	infrastruktura turystyczna/rowerowa	Trasy rowerowe: Regionalna Trasa nr 17/ nr 611 - dl. 4,81km / Trasa Wieprz - Juszczyna o dl. 3,25 km / Trasa Radziechowy - Przybędza o dl. 7,3 km / Trasa Radziechowy-Twardoręczka - 1,4 km / Trasa Radziechowy-Przybędza - 3,9 km/ Trasa Wieprz - Brzuśnik - Bysła - Wieprz - 7,3 km.	2024-2029	X	X	X
Szczyrk	kolej linowa	Przebudowa linii na Skrzyczne	bd.		X	
	ścieżka rowerowo-piecha	Budowa ścieżki rowerowo-piech na odcinku od ul. Salmopolskiej (na wys. parkingu przy wy ciągu gondolowym SON), przez ul. Zawodzie, ul. Jaworową, do ul. Świerkowej w Szczyrku	2025-2030		X	
	przystanek przesiadkowy	Rozbudowa centrum przesiadkowego: ul. Kampingowa 4 Szczyrk/ budowa nowych miejsc parkingowych	2024-2025	X	X	X

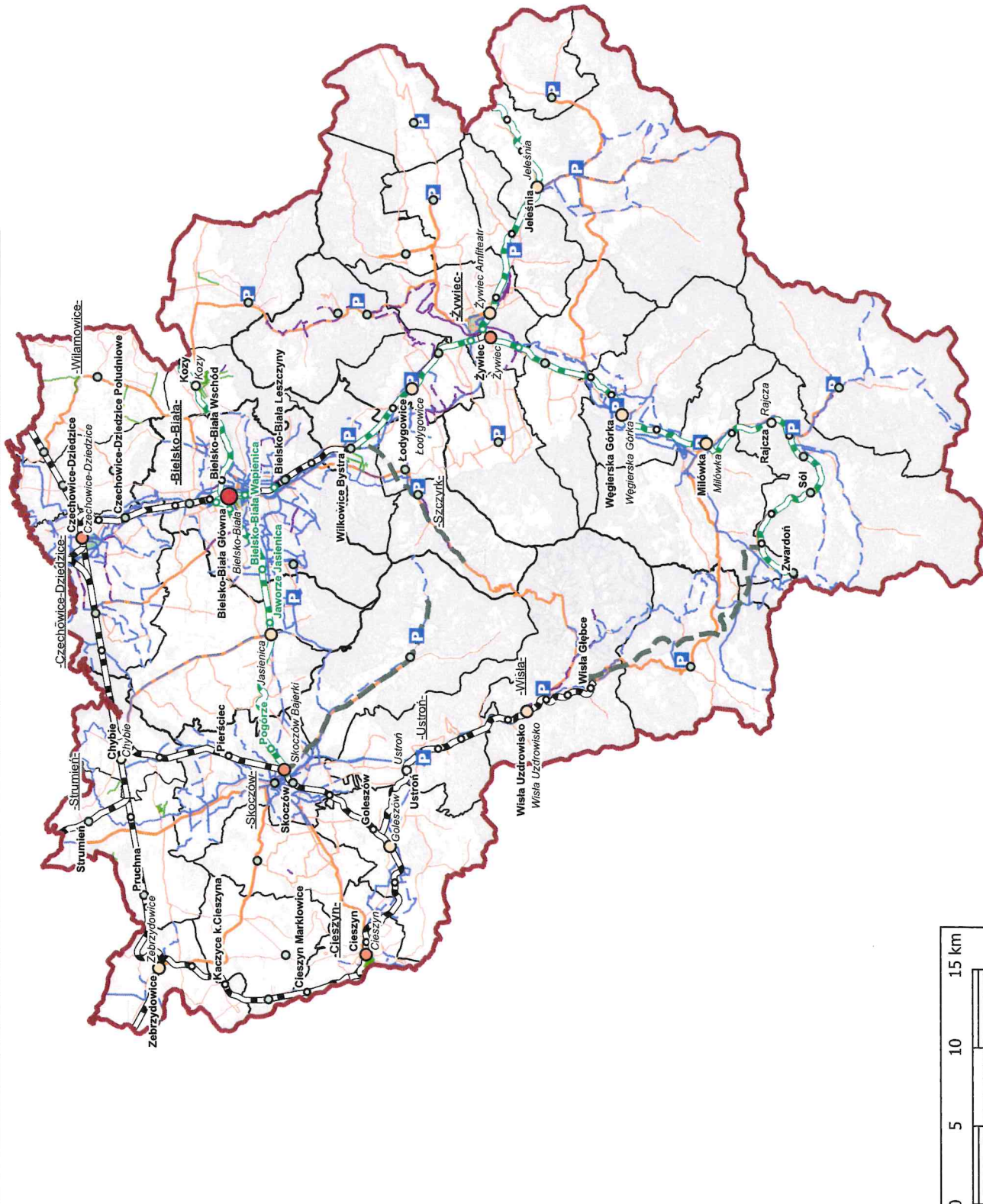
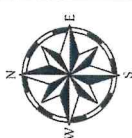
Wiliamowice	Infrastruktura drogowa	Przebudowa Alei Młyńskiej w Dankowicach (łącznie do Gminy Bestwina)	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa Rynku w Wiliamowicach	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Uspokojenie ruchu w Wiliamowicach (ul. Piłsudzkiego, Wierznow Oświęcimia, Czernichowska, Pańska)	bd.		X	
Porąbka	Infrastruktura rowerowa	Utworzenie regionalnych tras rowerowych: nr 611 VeloSola (od granicy z gminą Czernichów do granicy województwa), nr 604 (od trasy nr 611)	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Podlesie) Budowa chodników dla pieszych w Porąbce (Kobierniki: ul. Kęcka, Tradycyjna; Porąbka: ul. Kozubnicka, Mała Puszcza, Bratnia, Żywiecka; Czaniec: ul. Bratnia, Bujaków: ul.	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Wprowadzenie strefy zamieszkania na ul. Bratniej w Czancu i Porąbce	bd.		X	
Wilkowice	Przystanek przesiadkowy	Budowa Park&Ride/ Bike&Ride w okolicach dworca kolejowego w Wilkowicach	2024-2027		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 łączącej gminę Bielesko-Biała z Buczkowicami i Łodygowicami. Trasa będzie zlokalizowana w głównej mierze wzdłuż dróg technicznych drogi ekspresowej S-69. Orientacyjna długość trasy to około 7,5 km	2024-2027		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Bielesko-Biała do granicy z miastem odcinku od granicy z gminą Porąbka	bd.		X	

		miejsowości Juszczyzna do miejscowości Trzebinia na tzw. Grobek				
Jasienica	Infrastruktura drogowa	Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych na ul. Świątoszówka (DW 944) w Jasienicy.	bd.		X	X
	Infrastruktura drogowa	wyprowadzenie ruchu lokalnego z obrębu skrzyżowania z dróg ekspresowych	bd.		X	X
	ścieżki rowerowe	Planowana budowa nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej: 1. Landek - Jaworze Należę 2. Jasienica - Skoczów	1. 2024-2026 2.. 2027-2029		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa dodatkowego zjazdu w drogi ekspresowej na wysokości Grodzka	2023-2027	X	X	X
	infrastruktura drogowa	1) Budowa drogi publicznej nr 490179S („Pszenna”) w sołectwie Bielowicko 2) Rozbudowa dróg gminnych nr 490230S i 490237S („Pierściecka”) w sołectwie Roztropice 3) Budowa zatoki postojowej w pasie drogi gminnej nr 490276S („Zdrojowa”)w sołectwie Rudzica 4) Rozbudowa drogi gminnej 490388S („Strażacka”) w sołectwie Międzyrzecze Górne 5) Rozbudowa drogi publicznej nr 490011S („Astrów”) w sołectwie Jasienica, Gmina Jasienica wraz z	2024-2029		X	X

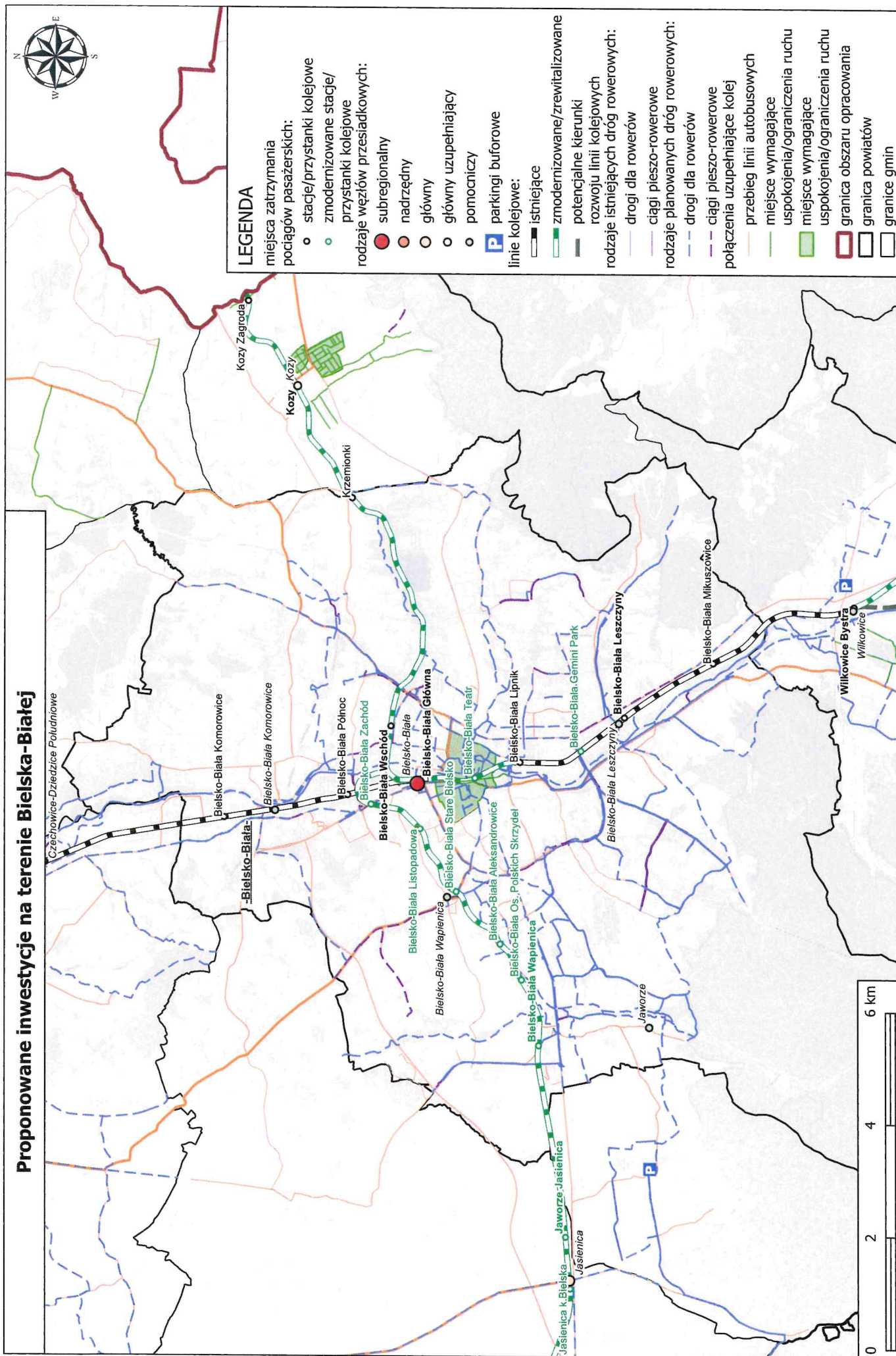
		Przełęcz Przysłup . 2. Zakłada się wykonanie trasy rowerowej o łącznej długości 12 k m biegnącej w zdecydowanej większości po atrakcyjnych widokowo gminnych drogach utwardzonych/asfaltowych lub gruntowych o dobrym standardzie . Start trasy – parking Park@Ride przy Geo-Parku Glinka – koniec – granica państwa ze Słowacją na przełęczy Przysłup. Trasa ta poprowadzi po drogach o niskiej intensywności ruchu pojazdów, dodatkowym atutem jest prowadzenie tras przez tereny leśne oraz tereny atrakcyjne widkowo. Konieczne jest urządzenie trasy w terenie na 3 odcinkach o łącznej długości ok. 2km (utwardzenie, poprawa nawierzchni) . Łączna długość trasy wyniesie ok. 12 km.				
Kozy	Infrastruktura drogowa	Przebudowa i uspokojenie ruchu na Osiedlu 100	?? - 2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Uspokojenie ruchu na ul. Beskidzkiej, Cmentarnej, Kościelnej, Kochaja, Młyńskiej	bd.	X	X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Piaskowej w Kozach	2023 - ??	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul.Panienki	2024-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul.Majowej i Zagrodowej	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Błękitnej	2024	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi ul. Nadbrzeżnej	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul.Wiosennej	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg ul. Młyńska, Topolowa, Poprzeczna	2023-2030		X	X

	infrastruktura transportu	Budowa parkingów park&ride w pobliżu dworców kolejowych w gminie Goleiszów Górny i Goleiszów Dolny.	bd.		X	
Cieszyn	Infrastruktura drogowa	Strefa uspokojonego ruchu w Śródmieściu	2023-2030	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa dróg gminnych w celu poszerzenia oferty przewozowej miejskiej komunikacji zbiorowej: ul. Mickiewicza, Chrobrego, Jastrzębia, Zamarska	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa dróg: łącznik Katowickiej i Przepilińskiego, łącznik os. Bobrek Zachód i os. Bobrek Wschód	bd.		X	X
	Infrastruktura drogowa	Modernizacja ul. Bielskiej	bd.	X	X	X
	Parkingi przesiadkowe	Urządzenie parkingu Park&Ride przy ul. Katowickiej (przekształcenie terenu dawnego targowiska przemysłowego w parking Park&Ride) wraz z niezbędną zmianą organizacji ruchu na ul. Katowickiej w celu zapewnienia priorytetyzacji w kursowaniu linii autobusowych zapewniających transport z parkingu do centrum miasta	2024-2027		X	
	Parkingi przesiadkowe	Budowa parkingu Park&Ride i Bike&Ride przy przystanku PKP Cieszyn Uniwersytet	2024-2027		X	
	Parkingi buforowe	Budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktura umożliwiająca wyłączenie z ruchu samochodowego	2024-2030		X	

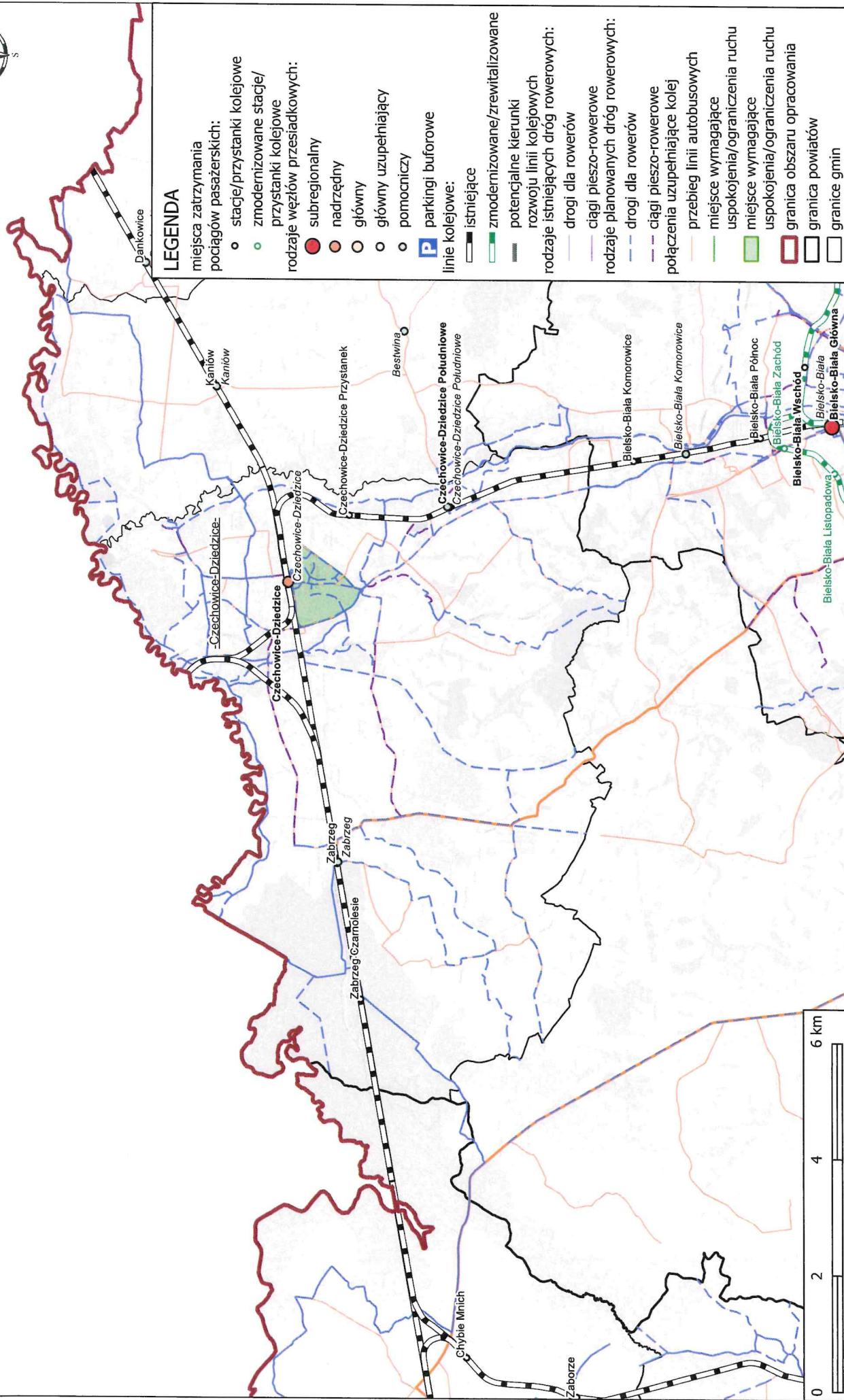
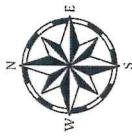
		(lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabytkowego centrum miasta				
	infrastruktura rowerowa	Urządzenie parking Bike&Ride przy dworcu PKP	2024-2026		X	
	infrastruktura rowerowa	Budowa drogi rowerowej od mostu kolejowego nad rzeką Olzą do dzielnicy Markłowice w Cieszynie, jako fragmentu trasy rowerowej 607	2024-2026	X	X	X
	infrastruktura rowerowa	Budowa trasy rowerowej nr 604 na odcinku od zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie do granicy z gminą Goleiszów	2024-2027		X	X
	ścieżki rowerowe	Poprawa i uzupełnienie istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie Cieszyna	2024-2027		X	X
	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Hażlaskiej	2024-2025	X	X	X
	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Z. Kossak-Szatkowski	2022-2023	X	X	X
	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Mickiewicza	2023-2024	X	X	X
	Transport publiczny	Modernizacja cieszyńskiej komunikacji zbiorowej poprzez zakup autobusów elektrycznych	2024-2027	X	X	X
	Transport publiczny	Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz zastosowaniem tablic informacyjnych w ramach rozbudowywanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na obszarze funkcjonowania cieszyńskiej komunikacji zbiorowej (Cieszyn, gmina Hażlach i gmina Zebrzydowice)	2024-2027		X	X



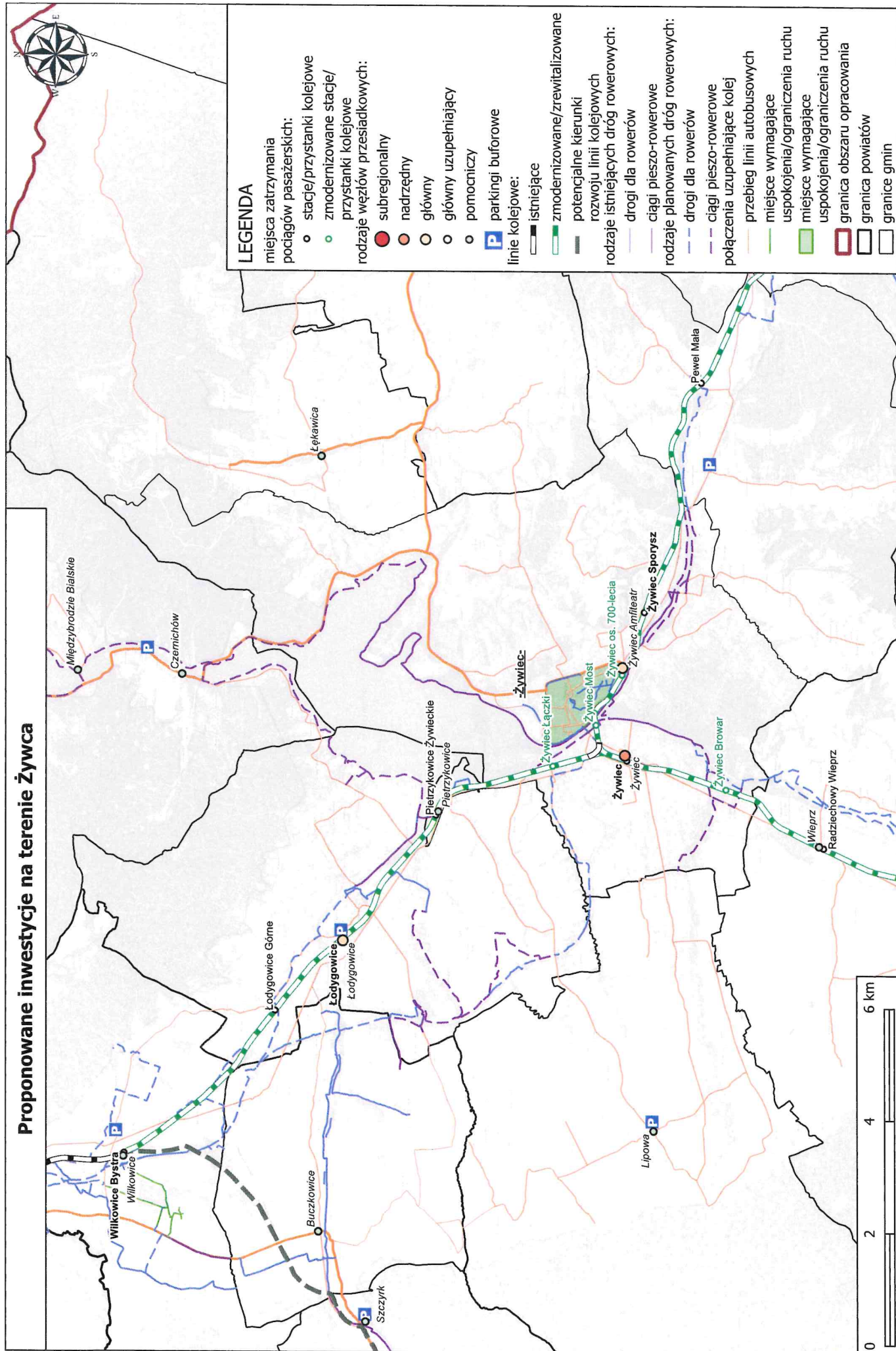
Proponowane inwestycje na terenie Bielska-Białej



Proponowane inwestycje na terenie Czechowic-Dziedzic



Proponowane inwestycje na terenie Żywca



Projekt**UCHWAŁA NR
RADY GMINY JASIEENICA**

z dnia 2023 r.

**w sprawie Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym
Zasobem Gminy Jasienica na lata 2024-2028**

Na podstawie art.18 ust.2 pkt 15 Ustawy z dnia 08 marca 1990r.
o samorządzie gminnym (D. U. z 2023r., poz. 40, z późn. zm.) oraz art. 21 ust.1
pkt1 i ust. 2 ustawy z dnia 21 czerwca 2001r. o ochronie praw lokatorów,
mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2023r.,
poz. 725 z późn. zm.)

Rada Gminy Jasienica uchwala, co następuje:

§ 1. Wieloletni Program Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Gminy
Jasienica na lata 2024-2028 stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierzyć Wójtowi Gminy Jasienica.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia
w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z mocą obowiązywania od
1 stycznia 2024r.

RADCA PRAWNY
Magdalena Maria Kubica
K1B 414

Załącznik do uchwały Nr
Rady Gminy Jasienica
z dnia.....2023 r.

**Wieloletni Program Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Gminy Jasienica
na lata 2024-2028**

Rozdział 1.

**Prognoza dotycząca wielkości oraz stanu technicznego zasobu
mieszkaniowego Gminy Jasienica w latach 2024-2028**

1. Wielkość zasobu mieszkaniowego.

Mieszkaniowy zasób Gminy Jasienica wg stanu na dzień 31 grudnia 2023r. tworzy 37 lokali mieszkalnych znajdujących się w 10 budynkach, stanowiących własność Gminy Jasienica. Część budynków posiada wyłącznie funkcję mieszkalną, a część funkcję użytkowo-mieszkalną. Spośród 37 lokali mieszkalnych wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Gminy Jasienica 7 znajduje się w budynkach użytkowo- mieszkalnych, a 30 znajduje się w budynkach mieszkalnych. Łączna powierzchnia użytkowa wszystkich lokali mieszkalnych wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Gminy wynosi 1433,53 m².

Tabela nr 1. Zasób mieszkaniowy Gminy Jasienica.

Lp.	Adres budynku	Stan prawny budynku	Ilość lokali mieszkalnych	Powierzchnia lokali
1.	Międzyrzecze Górne 98	własność	5	119,00 m ²
2.	Rudzica 92	własność	3	136,60 m ²
3.	Landek 29	własność	5	146,70 m ²
4.	Mazańcowice 347	własność	1	69,50 m ²
5.	Mazańcowice 360	własność	1	52,00 m ²
6.	Rudzica 2	własność	4	182,00 m ²
7.	Rudzica 42	własność	4	163,40 m ²
8.	Rudzica 218	własność	4	154,20 m ²
9.	Wieszczęta 77	własność	4	174,30 m ²
10.	Jasienica 250	własność	6	235,83 m ²

2. Stan techniczny zasobu mieszkaniowego.

Stan techniczny lokali został określony na podstawie wieku budynków, stanu technicznego i wyposażenia lokali oraz budynków, a także stopnia ich zużycia. Dane pochodzą z protokołów okresowych przeglądów i kontroli stanu technicznego budynków.

Tabela nr 2. Opis stanu technicznego z podziałem na poszczególne budynki:

Lp.	Adres budynku	Stan prawny budynku	Ilość lokali mieszkalnych	Stan techniczny
-----	---------------	---------------------	---------------------------	-----------------

1.	Międzyrzecze Górne 98	własność	5	średni
2.	Rudzica 92	własność	3	średni
3.	Landek 29	własność	5	dobry
4.	Mazańcowice 347	własność	1	dobry
5.	Mazańcowice 360	własność	1	dobry
6.	Rudzica 2	własność	4	średni
7.	Rudzica 42	własność	4	średni
8.	Rudzica 218	własność	4	średni
9.	Wieszczęta 77	własność	4	średni
10.	Jasienica 250	własność	6	średni

Użyte w tabeli nr 2 określenia oznaczają:

Stan techniczny dobry- budynek nie wymaga napraw w okresie objętym prognozą, możliwe naprawy bieżące.

Stan techniczny średni- elementy konstrukcji są w dobrym stanie, natomiast inne elementy budynku wymagają napraw lub wymiany.

Stan techniczny zły- elementy konstrukcji i inne elementy budynku wymagają wymiany lub generalnego remontu.

3. Prognoza stanu technicznego zasobu mieszkaniowego Gminy w latach 2024-2028 przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 3. Prognoza stanu technicznego zasobu mieszkaniowego Gminy w latach 2024-2028.

Lp .	Adres budynku	Ilość lokali mieszkalnych	Stan techniczny 2024	Stan techniczny 2025	Stan techniczny 2026	Stan techniczny 2027	Stan techniczny 2028
1.	Międzyrzecze Górne 98	5	średni	dobry	dobry	dobry	dobry
2.	Rudzica 92	3	średni	średni	średni	średni	średni
3.	Landek 29	5	dobry	dobry	dobry	dobry	dobry
4.	Mazańcowice 347	1	dobry	dobry	dobry	dobry	dobry
5.	Mazańcowice 360	1	dobry	dobry	dobry	dobry	dobry
6.	Rudzica 2	4	średni	średni	średni	dobry	dobry
7.	Rudzica 42	4	średni	średni	średni	średni	średni
8.	Rudzica 218	4	średni	średni	średni	dobry	dobry

9.	Wieszczęta 77	4	dobry, planowana sprzedaż lokali w 2024r.	-----	-----	-----	-----
10.	Jasienica 250	6	średni	średni	średni	dobry	dobry

4. Prognozę wielkości mieszkaniowego zasobu Gmin przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 4.

Rok	Ilość lokali mieszkalnych
2024	37
2025	33
2026	33
2027	33
2028	33

Rozdział 2.

Analiza potrzeb oraz plan remontów i modernizacji wynikający ze stanu technicznego budynków i lokali z podziałem na lata 2024-2028

1. Analiza potrzeb remontowych i modernizacyjnych.

1. Podstawowym założeniem gospodarowania gminnym zasobem mieszkaniowym jest dążenie do poprawy jego stanu technicznego i warunków zamieszkujących w nim lokatorów oraz do racjonalnego i ekonomicznego wydatkowania środków finansowych na ten cel.

2. Celem bieżących remontów jest utrzymanie budynków w stanie niepogorszonym. Priorytetami przy realizacji remontów nieruchomości będzie usuwanie stanów awaryjnych zagrażających życiu i bezpieczeństwu mieszkańców i ich mienia jak również prace związane z zapewnieniem bezpieczeństwa przeciwpożarowego, likwidacją nieszczelności przewodów kominowych i instalacji gazowych, prace zabezpieczające konstrukcję budynków, szczelność pokryć dachowych oraz zapewniające prawidłowe działanie instalacji elektrycznych, odgromowych, kanałów wentylacyjnych, instalacji wodno-kanalizacyjnych oraz centralnego ogrzewania. W dalszej kolejności są wykonywane prace zmierzające do obniżenia kosztów eksploatacji budynków i lokali takie jak: kompleksowa wymiana stolarki okiennej i drzwiowej, naprawa lub wymiana podłóg, naprawa tynków.

2. Plan remontów i modernizacji.

Plan remontów i modernizacji jest sporządzany w oparciu o roczne i pięcioletnie przeglądy techniczne budynków i lokali z uwzględnieniem

możliwości finansowych Gminy. Pierwszeństwo mają prace remontowe zmierzające do usunięcia istniejącego lub przewidywanego stanu zagrożenia oraz zapewniające bezpieczeństwo lokatorów. Szczegółowy plan i zakres remontów jest ustalany w okresach rocznych z uwzględnieniem wysokości środków finansowych możliwych do przeznaczenia na ten cel. Bieżące prace remontowe i modernizacyjne są finansowane głównie ze środków uzyskanych z opłat czynszowych oraz środków własnych Gminy.

Tabela nr 5. Plan remontów i modernizacji z podziałem na kolejne lata 2024-2028:

Rodzaj prac	Rok				
	2024	2025	2026	2027	2028
	Kwota [zł]	Kwota [zł]	Kwota [zł]	Kwota [zł]	Kwota [zł]
Remont dachu: wymiana lub malowanie pokrycia	1 200 000	30 000	400 000	-	-
Remont kominów	200 000	-	10 000	20 000	-
Remont elewacji	-	20 000	20 000	-	30 000
Wymiana, remont stolarki okienna i drzwiowa	-	20 000	-	20 000	-
Schody wewnątrz, zewnętrzne	-	10 000	10 000	-	-
Wykonanie odwodnienia liniowe, drenaż opaskowy, izolacje przeciwwilgociowe	-	40 000	-	40 000	-
Instalacja elektryczna	-	10 000	10 000	-	-
Instalacja piorunochronna	-	-	8 000	-	-
Instalacje wodno- kanalizacyjne z osadnikiem	20 000	-	-	20 000	-

Uwaga: podane kwoty są wartościami szacunkowymi, roboty prowadzone będą w oparciu o kosztorysy inwestorskie i przedmiar robót.

Rozdział 3.

Planowana sprzedaż lokali mieszkalnych w latach 2024-2028

W roku 2024r. przewiduje się sprzedaż 4 lokali mieszkalnych i przewidywana sprzedaż obejmie lokale znajdujące się w jednym budynku mieszkalnym dotyczy budynku nr 77 w Wieszczętach.

Rozdział 4.

Zasady polityki czynszowej oraz warunki obniżania czynszu

1. Celem polityki czynszowej jest pozyskanie środków na poziomie umożliwiającym utrzymanie mieszkaniowego zasobu Gminy w odpowiednim stanie technicznym oraz pokrycie kosztów związanych z bieżącym utrzymaniem lokali. Docelowo czynsz najmu lokalu mieszkalnego winien gwarantować pokrycie kosztów jego utrzymania łącznie z kosztami utrzymania części wspólnej nieruchomości, nie dotyczy to najmu socjalnego lokalu. W chwili obecnej bazowa stawka czynszu za lokale mieszkalne wynosi 4,23 zł/m². Przychody uzyskiwane z czynszów są niewystarczające na pokrycie kosztów utrzymania lokali mieszkalnych. W związku z tym planuje się stopniowe podwyższanie stawki bazowej czynszu do poziomu umożliwiającego wykorzystanie przychodów z czynszów, jako głównego źródła finansowania kosztów utrzymania lokali mieszkalnych.

2. Stawkę bazową czynszu miesięcznego za 1 m² powierzchni użytkowej lokali stanowiących mieszkaniowy zasób Gminy ustala w drodze zarządzenia Wójt Gminy Jasienica. Stawkę czynszu dla danego lokalu ustala się z uwzględnieniem czynników podwyższających lub obniżających wartość użytkową lokali w zależności od położenia budynku, położenia lokalu w budynku, wyposażenia lokalu w instalacje lub urządzenia techniczne.

3. Zestawienie czynników podwyższających i obniżających wartość stawki czynszu w danym lokalu przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 6.

Lp.	Czynniki	Podwyższające (+)	Obniżające (-)
		% stawki bazowej	
1.	Łazienka w lokalu mieszkalnym	5	5
2.	WC w lokalu mieszkalnym	5	5
3.	Wydzielona kuchnia w lokalu mieszkalnym	5	5
4.	Położenie budynku w centrum (szkoła w tej samej miejscowości, zakład opieki zdrowotnej)	5	5
5.	Stan techniczny budynku dobry	5	-
6.	Stan techniczny budynku zły	-	5
7.	Położenie lokalu w budynku lokalu na parterze	5	-
8.	Położenie lokalu na piętrze	3	-
9.	Położenie lokalu na poddaszu	-	5
10.	Brak kanalizacji sanitarnej w budynku	-	10

11.	Brak bieżącej wody w budynku	-	10
12.	Instalacja elektryczna po remoncie	10	-

4. Stawkę czynszu za najem socjalny lokalu ustala Wójt Gminy w drodze zarządzenia, z zastrzeżeniem, że stawka czynszu za 1 m² nie może przekroczyć połowy stawki najniższego czynszu obowiązującego mieszkaniowym zasobie gminnym. Czynniki podwyższających i obniżających nie stosuje się w przypadku ustalania stawki czynszu za najem socjalny lokalu.

5. W stosunku do najemców o niskich dochodach na wniosek najemcy mogą być stosowane okresowe obniżki stawki czynszu.

6. Wysokość obniżek czynszu dla najemców o niskich dochodach przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 7.

Dochód w gospodarstwie jednoosobowym	Dochód na jedną osobę w gospodarstwie wieloosobowym	Obniżka czynszu
Do 125% najniższej emerytury	Do 75 % najniższej emerytury	30 %
Powyżej 125% do 150% najniższej emerytury	Powyżej 75 % do 100 % najniższej emerytury	20 %

Rozdział 5.

Sposób i zasady zarządzania lokalami i budynkami wchodzącymi w skład mieszkaniowego zasobu Gminy oraz przewidywane zmiany w zakresie zarządzania mieszkaniowym zasobem Gminy w latach 2024-2028

Budynkami i lokalami wchodzącymi w skład mieszkaniowego zasobu Gminy zarządza Wójt Gminy Jasienica. Zadania z zakresu zarządu mieszkaniowym zasobem Gminy obejmują w szczególności:

1. zapewnienie bezpieczeństwa i właściwej eksploatacji lokali,
2. wykonywanie czynności związanych z najmem lokali,
3. prowadzenie ewidencji mieszkaniowego zasobu Gminy,
4. planowanie i realizację remontów oraz modernizacji budynków i lokali mieszkalnych.

W latach 2024-2028 nie przewiduje się zmian w sposobie zarządzania mieszkaniowym zasobem Gminy. Społeczną kontrolę prawidłowości gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gminy sprawuje Społeczna Komisja Mieszkaniowa.

Rozdział 6.

Źródła finansowania gospodarki mieszkaniowej w latach 2024-2028

Zakłada się, że podstawowym źródłem finansowania gospodarki mieszkaniowej Gminy w latach 2024-2028 będą:

1. przychody z tytułu czynszu najmu lokali mieszkalnych,
2. przychody z tytułu czynszu najmu lokali użytkowych,
3. przychody z tytułu odszkodowania za bezumowne korzystanie z lokali,
4. środki własne Gminy,
5. środki z programów rządowych.

Rozdział 7.

Wysokość kosztów w latach 2024-2028 z podziałem na koszty bieżącej eksploatacji, koszty remontów oraz koszty modernizacji lokali i budynków wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Gminy, koszty zarządu nieruchomościami wspólnymi, których gmina jest jednym ze współwłaścicieli, a także wydatki inwestycyjne

1. Koszty utrzymania mieszkaniowego zasobu Gminy obejmują koszty bieżącej eksploatacji oraz koszty remontów i konserwacji. Zostały one oszacowane w oparciu o dotychczasowe koszty z uwzględnieniem zmian w wielkości zasobu mieszkaniowego.

2. Przewiduje się, że w latach 2024-2028 koszty bieżącej eksploatacji wyniosą ok. 300.000 zł.

3. Zakłada się, że w latach 2024-2028 podstawowym źródłem finansowania kosztów eksploatacji, bieżących remontów i modernizacji będzie rosnąca wartość wpływów z tytułu czynszów. W dalszym ciągu nie przewiduje się kosztów zarządu w związku z tym, że mieszkaniowym zasobem Gminy dysponuje Wójt Gminy Jasienica.

4. Prognozowane koszty bieżących remontów i eksploatacji mieszkaniowego zasobu Gminy w latach 2024-2028 przedstawia poniższa tabela:

Tabela nr 8.

Lp.	Treść	Plan na 2024r.	Plan na 2025r.	Plan na 2026r.	Plan na 2027r.	Plan na 2028r.
1.	Bieżąca eksploatacja	53 000 zł	55 000 zł	57 000 zł	59 000 zł	61 000 zł
2.	Koszty remontów i modernizacji	220 000 zł	130 000 zł	458 000 zł	100 000 zł	30 000 zł
3.	Wydatki inwestycyjne * / **	1 200 000 zł **	0,00zł	0,00zł	0,00zł	0,00zł

4.	Koszty zarządu nieruchomościami	0,00zł	0,00zł	0,00zł	0,00zł	0,00zł
----	---------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------

* Wydatki inwestycyjne będą planowane w miarę możliwości finansowych Gminy, wówczas Wieloletni Program Gospodarowania Mieszkaniowym zasobem Gminy na lata 2024-2028 będzie na bieżąco zmieniany i dostosowywany do aktualnych możliwości finansowych.

**Remonty dachów - dofinansowania inwestycji z rządowego programu.

Rozdział 8.

Opis innych działań mających na celu poprawę wykorzystania i racjonalizację gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gminy

1. W celu racjonalizacji gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gmina będzie podejmować działania zmierzające do skuteczniejszego odzyskiwania lokali zajmowanych przez osoby nieuprawnione. Ponadto Gmina będzie podejmowała kroki w zakresie bieżącej i skutecznej windykacji należności czynszowych oraz podejmowanie innych działań w celu zapewnienia regularnego i terminowego otrzymywania należności z tytułu czynszu.

2. Przy istniejącym zasobie mieszkaniowym przeprowadzanie remontów budynków będzie obejmować części wspólne budynków i będą one przeprowadzane bez konieczności wyprowadzania lokatorów do lokali zamiennych. Natomiast ewentualne prace remontowe w lokalach będą prowadzone z okresowym wyłączeniem części remontowanego lokalu z użytkowania, a w razie braku takiej możliwości dopuszcza się możliwość wynajmowania przez Gminę lokali od innych właścicieli w celu ich podnajmowania.

3. Zadania objęte Programem będą realizowane w miarę możliwości finansowych określonych w budżecie Gminy, w poszczególnych latach obowiązywania niniejszego Programu. Program może ulec zmianie, jeżeli ulegną zmianie warunki mające wpływ na jego realizację.

UZASADNIENIE

Obowiązek uchwalenia Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Gminy wynika z art.21 ustawy o ochronie lokatorów, mieszkaniowym zasobie Gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego. Niniejszy program będzie stanowił podstawę oraz wytyczy kierunki działań Gminy w zakresie gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gminy.

KIEROWNIK
Referatu Budownictwa
i Rozwoju Gospodarczego

mgr Sławomir Filipek

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY JASIEINICA**

z dnia 11 grudnia 2023 r.

**w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania
przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 r. poz. 40) oraz art. 20 ust. 1 i art. 27 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977) oraz art. 67 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688) w związku z uchwałą nr XLVII/625/22 Rady Gminy Jasienica z dnia 15 grudnia 2022 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy, po stwierdzeniu, iż ustalenia zmiany planu nie naruszają ustaleń „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” przyjętego uchwałą nr XXII/316/16 Rady Gminy Jasienica z dnia 31 sierpnia 2016 r. wraz z jego zmianami przyjętymi uchwałami: nr XII/159/10 Rady Gminy Jasienica z dnia 14 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jasienica, nr XLVII/623/22 Rady Gminy Jasienica z dnia 15 grudnia 2022r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” oraz nr XLIX/651/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 stycznia 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Uchwala się, zwaną dalej „zmianą planu”, zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy, zatwierdzonego uchwałą Nr XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.).

2. Ustalenia zmiany planu dotyczą obszarów wskazanych w załączniku do uchwały nr XLVII/625/22 Rady Gminy Jasienica z dnia 15 grudnia 2022 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy.

3. Niniejszą zmianą planu wprowadza się zmiany ustaleń tekstowych planu, o którym mowa w ust. 1; zakres zmian ustaleń tekstowych określa § 3 niniejszej uchwały;

§ 2. Integralnymi częściami zmiany planu są:

- 1) załącznik nr 1 – rozstrzygnięcie Rady Gminy Jasienica o sposobie rozpatrzenia nieuwzględnionych uwag do projektu zmiany planu;
- 2) załącznik nr 2 - rozstrzygnięcie Rady Gminy Jasienica o sposobie realizacji, zapisanych w zmianie planu, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz o zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 3) załącznik nr 3 – dane przestrzenne.

§ 3. Wprowadza się następujące zmiany w treści miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy, zatwierdzonego uchwałą Nr XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.):

- 1) w § 16 pkt. 3 wprowadza się lit. g) w brzmieniu:

„g) maksymalna wysokość budynków: 10 m,”.

§ 4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru gminy Jasienica zatwierdzony uchwałą Nr XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.), zachowuje swoją moc z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszą uchwałą.

§ 5. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Jasienica.

§ 6. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego, na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Jasienica, na stronie internetowej Gminy Jasienica oraz w Biuletynie Informacji Publicznej.

§ 7. Uchwała wchodzi w życie po upływie 30 dni od jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr
Rady Gminy Jasienica
z dnia 11 grudnia 2023 r.

**ROZSTRZYGNIĘCIE RADY GMINY JASZENICA O SPOSOBIE ROZPATRZENIA
NIEUWZGLĘDNIONYCH UWAG WNIESIONYCH DO WYŁOŻONEGO DO
PUBLICZNEGO WGLĄDU PROJEKTU ZMIANY MIEJSCOWEGO PLANU
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY JASZENICA**

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.), Rada Gminy Jasienica stwierdza, że w ustalonym terminie do wyłożonego do publicznego wglądu projektu **zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy** nie wpłynęły żadne uwagi.

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr
Rady Gminy Jasienica
z dnia 11 grudnia 2023 r.

**ROZSTRZYGNIĘCIE RADY GMINY JASIENICA O SPOSOBIE REALIZACJI,
ZAPISANYCH W ZMIANIE PLANU, INWESTYCJI Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY
TECHNICZNEJ, KTÓRE NALEŻĄ DO ZADAŃ WŁASNYCH GMINY ORAZ ZASAD ICH
FINANSOWANIA, ZGODNIE Z PRZEPISAMI O FINANSACH PUBLICZNYCH**

Zgodnie z art. 20 ust. 1 w związku z art. 27 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977), po zapoznaniu się ze **zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy**, Rada Gminy Jasienica postanawia, co następuje:

1. Na obszarze objętym zmianą planu przewiduje się następujące inwestycje z zakresu komunikacji i infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy: budowę sieci wodociągowej oraz sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej.
2. Inwestycje, o których mowa w ust.1, będą finansowane z budżetu Gminy Jasienica, a także ze środków zewnętrznych.
3. Harmonogramu realizacji inwestycji nie określa się.

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr

.....

Rady Gminy Jasienica

z dnia 11 grudnia 2023 r.

Zalacznik3.gml

Dane przestrzenne, o których mowa w art. 67a ust. 3 i 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977) ujawnione zostaną po kliknięciu w ikonę

Uzasadnienie

Dotyczy projektu **zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy**.

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977) przedstawia się:

Sposób realizacji wymagań wynikających z art. 1 ust. 2-4.

Dla jednostki MNU.1 do MNU.6 w uchwale **XXX/410/21** Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie **uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy** (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.) ustalono:

„§ 16. Ustalenia planu dla terenów o symbolach **od MNU.1 do MNU.6** - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej:

1) przeznaczenie podstawowe - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z usługami, zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zabudowa usługowa;

2) przeznaczenie uzupełniające:

a) zabudowa zagrodowa w ramach istniejącego gospodarstwa rolnego,

b) przynależne zagospodarowanie terenu;

3) w zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu ustala się:

a) maksymalną powierzchnię zabudowy: 30%,

b) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej: 60%,

c) minimalną intensywność zabudowy: 0,01,

d) maksymalną intensywność zabudowy: 0,8,

e) geometrię dachów: dachy płaskie, dachy dwu lub wielospadowe o nachyleniu do 45°,

f) minimalną powierzchnię nowo wydzielanej działki budowlanej: 800 m²,

4) w zakresie zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów zakazuje się zabudowy szeregowej.”

Z uwagi na konieczność uszczegółowienia regulacji dotyczących wymaganej wysokości budynków zabudowy niniejsza zmiana wprowadza dodatkowy punkt w brzmieniu ustalającym „maksymalną wysokość budynków: 10 m”

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977) przedstawia się:

1. Sposób realizacji wymagań wynikających z art. 1 ust. 2-4.

W przedmiotowym projekcie zmiany planu miejscowego uwzględniono:

1) wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury - w zmianie planu wprowadzono uszczegółowienie wysokości zabudowy poprzez regulacje wysokości budynków. Zmiana, w tym zakresie nie wywoła negatywnych skutków, gdyż wysokość zabudowy została ustalona wcześniej na 20,0 m, stąd przyjęta w zmianie planu wysokość budynków 10,0 znajduje się w ustalonym wcześniej przedziale wysokości zabudowy ;

2) walory architektoniczne i krajobrazowe – w zmianie planu nie wprowadzono zmian w tym zakresie i utrzymano ustalenia obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica;

3) wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych:

-w obszarze zmiany planu nie występują tereny zieleni oraz tereny rolne,

4) wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:

-w obszarze zmiany planu nie występują obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków

-w obszarze zmiany planu nie występują żadne obiekty kwalifikujące się do określenia jako dobra kultury współczesnej;

5)wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych:

-zagospodarowanie terenów w sposób zgodny z zapisami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica nie będzie powodował zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i mienia;

-w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica funkcjonują zapisy związane z dostosowaniem przestrzeni do potrzeb osób niepełnosprawnych;

6)walory ekonomiczne przestrzeni – zagospodarowanie terenów położonych w granicach przedmiotowej zmiany planu, w sposób zgodny z jego ustaleniami nie przyniesie wzrostu ich wartości ponieważ nie zmieniono charakteru obszaru pozostawiając go nadal jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej,

7)prawo własności – właściciele gruntów położonych w granicach zmiany planu mogą rozporządzać swoją własnością w sposób zgodny z prawem, w tym również prawem miejscowym;

8)potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa – ze względu na położenie terenu objętego projektem zmiany planu i sposób jego zagospodarowania, ustalenia zmiany planu nie będą miały żadnego znaczenia dla potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa;

9)potrzeby interesu publicznego – obszar zmiany planu nie zawiera terenów przeznaczonych bezpośrednio na cele publiczne, realizacja na kolejnych etapach zagospodarowania przestrzennego służącego celom publicznym nie została wykluczona;

10) potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych – zapisy zmiany planu nie obejmują ustaleń dotyczących infrastruktury technicznej;

11) zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej – procedurę sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzono zgodnie z wymogami art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Wójt Gminy Jasienica wykonał odpowiednie czynności formalno-prawne, w tym:

-ogłosił w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także na tablicach ogłoszeń o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzania zmiany planu określając jednocześnie formę, miejsce i termin składania wniosków do planu, nie krótszy niż 21 dni od dnia ogłoszenia,

- uzyskał odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

-sporządził projekt zmiany planu miejscowego, rozpatrując jednocześnie złożone wnioski, o których nowa powyżej,

-ogłosił w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także na tablicach ogłoszeń o wyłożeniu projektu zmiany planu do publicznego wglądu na co najmniej 7 dni przed dniem wyłożenia,

-wyłożył projekt zmiany planu do publicznego wglądu na okres co najmniej 21 dni, zamieszczając również projekt planu na stronie internetowej Gminy,

-zorganizował w trakcie wyłożenia do publicznego wglądu dyskusję publiczną nad przyjętymi w projekcie zmiany planu rozwiązaniami,

-wyznaczył w ogłoszeniu termin, w którym osoby fizyczne i prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej mogą wnosić uwagi dotyczące projektu zmiany planu, nie krótszy niż 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia projektu planu, ,

-rozpatrzył uwagi w terminie nie dłuższym niż 21 dni od dnia upływu terminu ich składania,

-wprowadził zmiany do projektu zmiany planu miejscowego wynikające z rozpatrzenia uwag,

-przygotował projekt planu wraz z listą nieuwzględnionych uwag, po czy przedłożył go Radzie Gminy,

12) zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych - procedurę sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzono zgodnie z wymogami art. 17 ustawy

z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami ustawy informacja o przystąpieniu do sporządzania planu została podana do wiadomości publicznej, projekt zmiany planu był opiniowany i uzgadniany z odpowiednimi instytucjami, został poddany konsultacjom społecznym;

13) potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności – w obszarze zmiany planu nie znajduje się sieć wodociągowa, przeznaczenie zmiany planu nie wymaga zapewnienia wody.

Wymóg ustalenia przeznaczenia terenu lub określenia potencjalnego sposobu zagospodarowania i korzystania z terenu, gdzie organ waży interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłaszane w postaci wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne spełniono poprzez:

-zainicjowanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nastąpiło w celu zmiany zakresu obowiązujących ustaleń funkcjonujących w uchwale XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.),

-ustalenie przeznaczeń terenów i sposobu ich zagospodarowania zostało spełnione przez ustalenie obowiązującego planu,

-analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne zostały wykonane podczas opracowania „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” przyjętego uchwałą nr XXII/316/16 Rady Gminy Jasienica z dnia 31 sierpnia 2016 r. wraz z jego zmianami przyjętymi uchwałami: nr XII/159/10 Rady Gminy Jasienica z dnia 14 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jasienica, nr XLVII/623/22 Rady Gminy Jasienica z dnia 15 grudnia 2022r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” oraz nr XLIX/651/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 stycznia 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” , a następnie zaktualizowane podczas opracowania zmiany planu oraz powiązanych z nim opracowań, takich jak prognoza skutków finansowych uchwalenia zmiany planu.

W przypadku sytuowania nowej zabudowy, uwzględnienie wymagań ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni spełniono poprzez:

1)kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego – w granicach analizowanego projektu zmiany planu nie przewiduje się zmiany przeznaczenia ;

2)lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu – w obszarze zmiany planu nie wprowadza się nowych terenów zabudowy mieszkaniowej;

3)zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów – lokalizacja ścieżek pieszych i tras rowerowych została dopuszczona;

4)dążenie do planowania i lokalizowania nowej zabudowy:

a)na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, w granicach jednostki osadniczej w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz. U. Nr 166, poz. 1612 oraz z 2005 r. Nr 17, poz. 141), w szczególności poprzez uzupełnianie istniejącej zabudowy – w obszarze objętym projektem zmiany planu funkcjonuje uchwała XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.), zatem nie wyznaczono nowych terenów, lecz zweryfikowano przeznaczenia terenów pod kątem obecnych potrzeb,

b)na terenach położonych na obszarach innych niż wymienione w lit. a, wyłącznie w sytuacji braku dostatecznej ilości terenów przeznaczonych pod dany rodzaj zabudowy położonych na obszarach, o których mowa w lit. a; przy czym w pierwszej kolejności na obszarach w najwyższym stopniu przygotowanych do zabudowy, przez co rozumie się obszary charakteryzujące się najlepszym dostępem do sieci komunikacyjnej oraz najlepszym stopniem wyposażenia w sieci wodociągowe, kanalizacyjne, elektroenergetyczne, gazowe,

ciepłownicze oraz sieci i urządzenia telekomunikacyjne, adekwatnych dla nowej, planowanej zabudowy – nie dotyczy.

2. Zgodność z wynikami analizy, o której mowa w art. 32 ust. 1, wraz datą uchwały rady gminy, o której mowa w art. 32 ust. 2.

Gmina wykonała Analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy wraz z oceną aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W analizie stwierdzono i dopuszczono możliwość realizacji zmian planu w sytuacji w, której nie naruszają one przyjętych kierunków zagospodarowania. W związku z powyższym można stwierdzić o zgodności uchwalonej zmiany planu miejscowego z wynikami analizy o której mowa w art. 32 ust. 1

3. Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy.

Przewidywane wpływy ustaleń zmiany planu na dochody własne i wydatki gminy z tytułu podatków i obrotu nieruchomościami będą ograniczone z uwagi na fakt, iż przedmiotowy plan stanowi de facto zmianę planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie uchwały XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.). Bezpośrednio nie przewidziano wydatków infrastrukturalnych wynikających z ustaleń planu, jednakże nie można wykluczyć, że w wyniku realizacji ustaleń planu one nie zaistnieją, stąd wprowadzono załącznik nr 1 do uchwały. Dochody wynikające z należnych podatków i opłat są już pobierane z uwagi na istniejące zapisy planu, stąd nowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie będzie obciążać budżetu gminy, ale może wpłynąć na możliwość zabudowy tego terenu.

Uzasadnienie

Dotyczy projektu **zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy**.

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977) przedstawia się:

Sposób realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2-4.

Dla jednostki MNU.1 do MNU.6 w uchwale **XXX/410/21** Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w **sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy** (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.) ustalono:

„§ 16. Ustalenia planu dla terenów o symbolach **od MNU.1 do MNU.6** - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej:

1) przeznaczenie podstawowe - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z usługami, zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zabudowa usługowa;

2) przeznaczenie uzupełniające:

a) zabudowa zagrodowa w ramach istniejącego gospodarstwa rolnego,

b) przynależne zagospodarowanie terenu;

3) w zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu ustala się:

a) maksymalną powierzchnię zabudowy: 30%,

b) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej: 60%,

c) minimalną intensywność zabudowy: 0,01,

d) maksymalną intensywność zabudowy: 0,8,

e) geometrię dachów: dachy płaskie, dachy dwu lub wielospadowe o nachyleniu do 45°,

f) minimalną powierzchnię nowo wydzielanej działki budowlanej: 800 m²,

4) w zakresie zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów zakazuje się zabudowy szeregowej.”

Z uwagi na konieczność uszczegółowienia regulacji dotyczących wymaganej wysokości budynków zabudowy niniejsza zmiana wprowadza dodatkowy punkt w brzmieniu ustalającym „maksymalną wysokość budynków: 10 m”

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977) przedstawia się:

1.Sposób realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2-4.

W przedmiotowym projekcie zmiany planu miejscowego uwzględniono:

1) wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury - w zmianie planu wprowadzono uszczegółowienie wysokości zabudowy poprzez regulacje wysokości budynków. Zmiana, w tym zakresie nie wywoła negatywnych skutków, gdyż wysokość zabudowy została ustalona wcześniej na 20,0 m, stąd przyjęta w zmianie planu wysokość budynków 10,0 znajduje się w ustalonym wcześniej przedziale wysokości zabudowy ;

2) walory architektoniczne i krajobrazowe – w zmianie planu nie wprowadzono zmian w tym zakresie i utrzymano ustalenia obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica;

3) wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych:

-w obszarze zmiany planu nie występują tereny zieleni oraz tereny rolne,

4) wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:

-w obszarze zmiany planu nie występują obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków

-w obszarze zmiany planu nie występują żadne obiekty kwalifikujące się do określenia jako dobra kultury współczesnej;

5)wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych:

-zagospodarowanie terenów w sposób zgodny z zapisami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica nie będzie powodował zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i mienia;

-w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica funkcjonują zapisy związane z dostosowaniem przestrzeni do potrzeb osób niepełnosprawnych;

6)walory ekonomiczne przestrzeni – zagospodarowanie terenów położonych w granicach przedmiotowej zmiany planu, w sposób zgodny z jego ustaleniami nie przyniesie wzrostu ich wartości ponieważ nie zmieniono charakteru obszaru pozostawiając go nadal jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej,

7)prawo własności – właściciele gruntów położonych w granicach zmiany planu mogą rozporządzać swoją własnością w sposób zgodny z prawem, w tym również prawem miejscowym;

8)potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa – ze względu na położenie terenu objętego projektem zmiany planu i sposób jego zagospodarowania, ustalenia zmiany planu nie będą miały żadnego znaczenia dla potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa;

9)potrzeby interesu publicznego – obszar zmiany planu nie zawiera terenów przeznaczonych bezpośrednio na cele publiczne, realizacja na kolejnych etapach zagospodarowania przestrzennego służącego celom publicznym nie została wykluczona;

10) potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych – zapisy zmiany planu nie obejmują ustaleń dotyczących infrastruktury technicznej;

11) zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej – procedurę sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzono zgodnie z wymogami art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Wójt Gminy Jasienica wykonał odpowiednie czynności formalno-prawne, w tym:

-ogłosił w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także na tablicach ogłoszeń o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzania zmiany planu określając jednocześnie formę, miejsce i termin składania wniosków do planu, nie krótszy niż 21 dni od dnia ogłoszenia,

- uzyskał odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

-sporządził projekt zmiany planu miejscowego, rozpatrując jednocześnie złożone wnioski, o których nowa powyżej,

-ogłosił w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także na tablicach ogłoszeń o wyłożeniu projektu zmiany planu do publicznego wglądu na co najmniej 7 dni przed dniem wyłożenia,

-wyłożył projekt zmiany planu do publicznego wglądu na okres co najmniej 21 dni, zamieszczając również projekt planu na stronie internetowej Gminy,

-zorganizował w trakcie wyłożenia do publicznego wglądu dyskusję publiczną nad przyjętymi w projekcie zmiany planu rozwiązaniami,

-wyznaczył w ogłoszeniu termin, w którym osoby fizyczne i prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej mogą wносить uwagi dotyczące projektu zmiany planu, nie krótszy niż 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia projektu planu, ,

-rozpatrzył uwagi w terminie nie dłuższym niż 21 dni od dnia upływu terminu ich składania,

-wprowadził zmiany do projektu zmiany planu miejscowego wynikające z rozpatrzenia uwag,

-przygotował projekt planu wraz z listą nieuwzględnionych uwag, po czy przedłożył go Radzie Gminy,

12) zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych - procedurę sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzono zgodnie z wymogami art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami ustawy informacja o przystąpieniu do sporządzania planu została podana do wiadomości publicznej, projekt zmiany planu był opiniowany i uzgadniany z odpowiednimi instytucjami, został poddany konsultacjom społecznym;

13) potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności – w obszarze zmiany planu nie znajduje się sieć wodociągowa, przeznaczenie zmiany planu nie wymaga zapewnienia wody.

Wymóg ustalenia przeznaczenia terenu lub określenia potencjalnego sposobu zagospodarowania i korzystania z terenu, gdzie organ waży interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłaszane w postaci wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne spełniono poprzez:

-zainicjowanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nastąpiło w celu zmiany zakresu obowiązujących ustaleń funkcjonujących w uchwale XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.),

-ustalenie przeznaczeń terenów i sposobu ich zagospodarowania zostało spełnione przez ustalenie obowiązującego planu,

-analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne zostały wykonane podczas opracowania „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” przyjętego uchwałą nr XXII/316/16 Rady Gminy Jasienica z dnia 31 sierpnia 2016 r. wraz z jego zmianami przyjętymi uchwałami: nr XII/159/10 Rady Gminy Jasienica z dnia 14 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jasienica, nr XLVII/623/22 Rady Gminy Jasienica z dnia 15 grudnia 2022r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” oraz nr XLIX/651/23 Rady Gminy Jasienica z dnia 26 stycznia 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica” , a następnie zaktualizowane podczas opracowania zmiany planu oraz powiązanych z nim opracowań, takich jak prognoza skutków finansowych uchwalenia zmiany planu.

W przypadku sytuowania nowej zabudowy, uwzględnienie wymagań ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni spełniono poprzez:

1)kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego – w granicach analizowanego projektu zmiany planu nie przewiduje się zmiany przeznaczenia ;

2)lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu – w obszarze zmiany planu nie wprowadza się nowych terenów zabudowy mieszkaniowej;

3)zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów – lokalizacja ścieżek pieszych i tras rowerowych została dopuszczona;

4)dążenie do planowania i lokalizowania nowej zabudowy:

a)na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, w granicach jednostki osadniczej w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz. U. Nr 166, poz. 1612 oraz z 2005 r. Nr 17, poz. 141), w szczególności poprzez uzupełnianie istniejącej zabudowy – w obszarze objętym projektem zmiany planu funkcjonuje uchwała XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.), zatem nie wyznaczono nowych terenów, lecz zweryfikowano przeznaczenia terenów pod kątem obecnych potrzeb,

b) na terenach położonych na obszarach innych niż wymienione w lit. a, wyłącznie w sytuacji braku dostatecznej ilości terenów przeznaczonych pod dany rodzaj zabudowy położonych na obszarach, o których mowa w lit. a; przy czym w pierwszej kolejności na obszarach w najwyższym stopniu przygotowanych do zabudowy, przez co rozumie się obszary charakteryzujące się najlepszym dostępem do sieci komunikacyjnej oraz najlepszym stopniem wyposażenia w sieci wodociągowe, kanalizacyjne, elektroenergetyczne, gazowe, ciepłownicze oraz sieci i urządzenia telekomunikacyjne, adekwatnych dla nowej, planowanej zabudowy – nie dotyczy.

2. Zgodność z wynikami analizy, o której mowa w art. 32 ust. 1, wraz datą uchwały rady gminy, o której mowa w art. 32 ust. 2.

Gmina wykonała Analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy wraz z oceną aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W analizie stwierdzono i dopuszczono możliwość realizacji zmian planu w sytuacji, w której nie naruszają one przyjętych kierunków zagospodarowania. W związku z powyższym można stwierdzić o zgodności uchwalonej zmiany planu miejscowego z wynikami analizy o której mowa w art. 32 ust. 1.

3. Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy.

Przewidywane wpływy ustaleń zmiany planu na dochody własne i wydatki gminy z tytułu podatków i obrotu nieruchomościami będą ograniczone z uwagi na fakt, iż przedmiotowy plan stanowi de facto zmianę planu zagospodarowania przestrzennego na podstawie uchwały XXX/410/21 Rady Gminy Jasienica z dnia 23 czerwca 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Jasienica dla sołectwa Łazy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 4370.). Bezpośrednio nie przewidziano wydatków infrastrukturalnych wynikających z ustaleń planu, jednakże nie można wykluczyć, że w wyniku realizacji ustaleń planu one nie zaistnieją, stąd wprowadzono załącznik nr 1 do uchwały. Dochody wynikające z należnych podatków i opłat są już pobierane z uwagi na istniejące zapisy planu, stąd nowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie będzie obciążać budżetu gminy, ale może wpłynąć na możliwość zabudowy tego terenu.

KIEROWNIK
Referatu Budownictwa
i Rozwoju Gospodarczego
mgr Sławomir Filapek

Chow