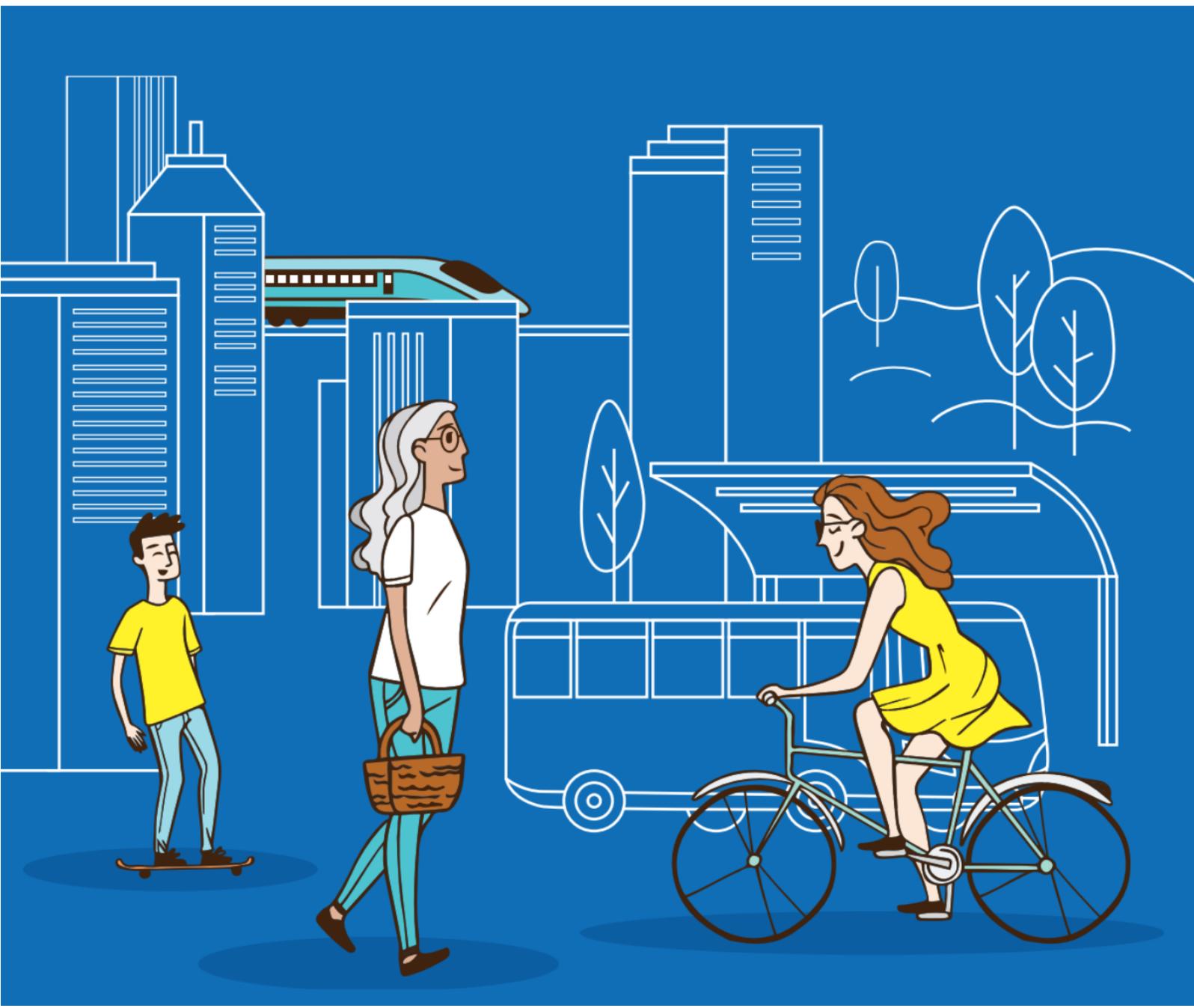


# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Wstępny Projekt SUMP







Wykonawca:

**VIA VISTULA Sp. z o.o.**

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków

Zespół autorski:

Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpórńóg, Wiktor Wlazły,  
Grzegorz Romaniak, Piotr Góralski, Michał Żuławiński,  
Szymon Ściga, Anna Małek, Marcelina Kowalczyk, Anna  
Korus, Katarzyna Mieszczak, Maciej Mroczek, Antonina  
Lipnicka



Zamawiający:

**Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego**

**Województwa Śląskiego**

ul. Rudzka 13C

44-200 Rybnik

Zespół projektowy:

Paweł Tułodziecki, Natalia Byglewska, Lidia Wrzosek,  
Martyna Piechoczek

Kraków, lipiec 2023



## Spis treści

1	Wstęp.....	6
2	Analiza stanu istniejącego.....	8
3	Scenariusze rozwoju obszaru.....	12
4	Cele horyzontalne oraz wizja.....	16
5	Cele operacyjne i działania.....	18
6	Właściciele działań.....	45
7	Wskaźniki.....	51
	Spis tabel.....	53
	Spis rysunków.....	53
	Spis fotografii.....	53

## Słownik pojęć

**BRD** – Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

**Interesariusz** – Osoba zainteresowana tworzeniem dokumentu SUMP, wyrażająca chęć współpracy w ramach wydania opinii na temat planowanych działań lub wzięcia udziału w grupie roboczej tworzącej dokument; mogą nią być przedstawiciele jednostek odpowiedzialnych za tworzenie systemu transportowego w Subregionie lub przedstawiciele stowarzyszeń, organizacji lub mieszkańcy

**KAWJ** – Korytarze Autobusowe Wysokiej Jakości

**Plan Mobilności** – (ang. mobility plan, travel plan, company travel plan). Dokument, który z definicji tworzony jest dla generatorów ruchu (np. centra handlowe, duże przedsiębiorstwa, urzędy miast, szkoły). Plan jest podstawowym i najczęściej stosowanym narzędziem zarządzania mobilnością dla wskazanych generatorach ruchu. Plan mobilności integruje w jeden pakiet pozainwestycyjne instrumenty zarządzania mobilnością, związane z wykorzystywaniem potencjału działań informacyjnych, doradczych, organizacyjnych, koordynacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych.

**SUMP** – (ang. Sustainable Urban Mobility Plan) – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

## 1 Wstęp

Planowanie przestrzenne w miastach i obszarach funkcjonalnych uległo istotnym zmianom na przestrzeni ostatnich lat. Obecnie większą uwagę poświęca się jakości życia mieszkańców oraz tworzeniu przyjaznych dla ludzi i środowiska przestrzeni publicznych, które niegdyś były priorytetem. Na zmiany w sposobie myślenia o mobilności i transporcie w miastach wpłynął postęp technologiczny, wprowadzając nowe formy przemieszczania się. Między innymi dlatego powstały Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które łączą te trzy aspekty - planowanie przestrzenne, wpływ transportu na środowisko oraz mobilność. Plany te opierają się na licznych badaniach, analizach i pomiarach.

W Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) szczególną uwagę poświęca się dwóm filarom, na których opierają się tego typu dokumenty: partycypacji społecznej oraz ochronie środowiska. Projektanci SUMP-ów aktywnie angażują mieszkańców i interesariuszy w proces tworzenia planu, zwracając uwagę na ich opinie, sugestie i uwagi. SUMP-y są wtedy bardziej dostosowane do potrzeb mieszkańców, które są zgłaszane w toku prac nad dokumentem. Równie istotnym elementem jak partycypacja społeczna, jest redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko. W opracowaniu promowane są ekologiczne i zrównoważone formy poruszania się takie jak: transport zbiorowy, rower, czy piesze przemieszczanie się na krótkie dystanse.

W opracowaniu zdefiniowano wizję rozwoju obszaru cele horyzontalne i strategiczne, które osiągnąć powinno się realizując zapisane w Planie działania. Działania te zostały zaprojektowane w taki sposób, aby zapewnić spójność, dobrą integrację i zgodność z dokumentami wyższego szczebla, w tym z celami strategicznymi dokumentów europejskich.

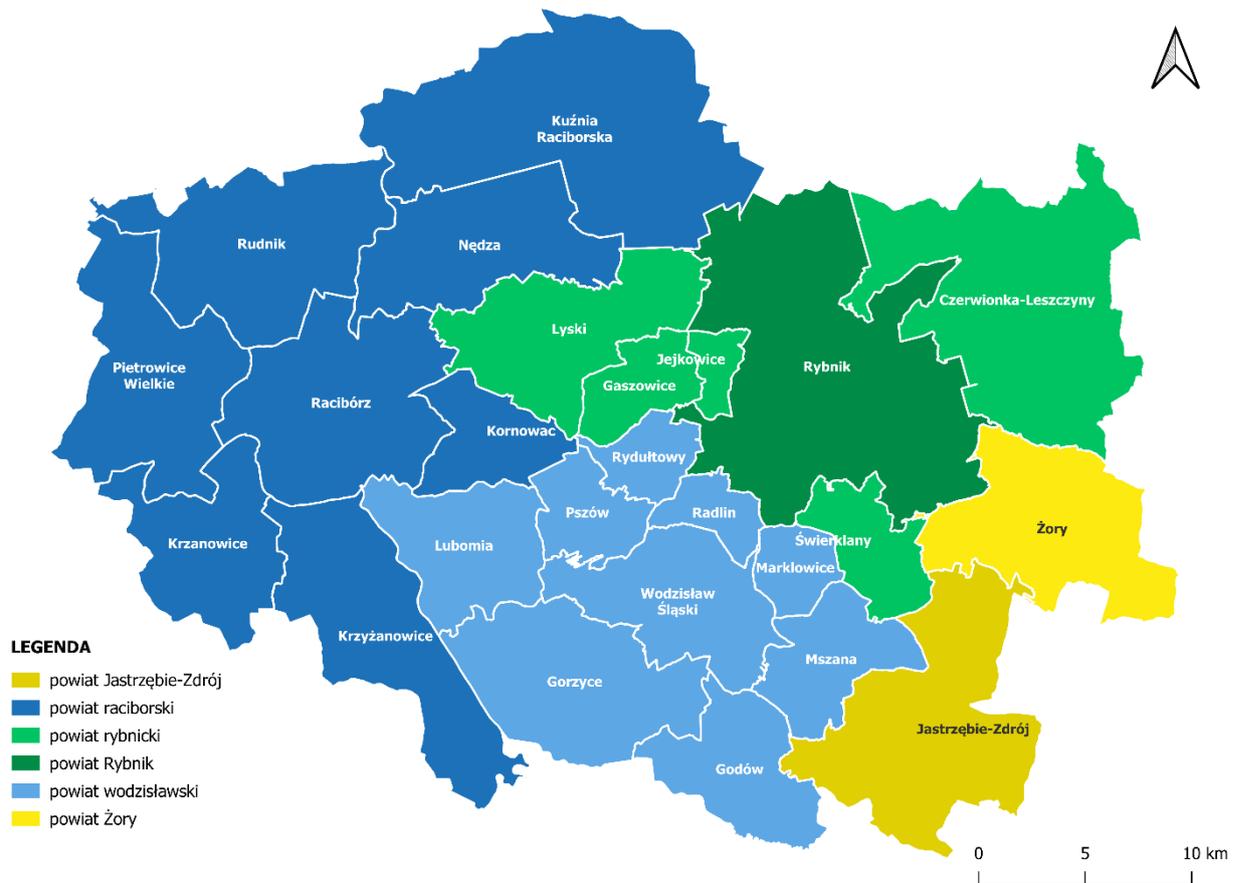
W Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej znajdują się również specjalne wskaźniki służące do monitorowania i ewaluacji postępów wdrażania SUMP-a. Wskaźniki te zostały opracowane w taki sposób, aby można było łatwo ocenić, czy proponowane w dokumencie działania zostały wykonane, jaki jest stopień wdrożenia działań związanych z mobilnością oraz czy obszar Subregionu wprowadza koncepcję zrównoważonej mobilności. W przypadku braku efektów, wartości wskaźników pokazują gdzie należy poprawić stan wdrażania zapisów SUMP. Plan określa dwa horyzonty prognostyczne: rok 2030 oraz 2040, a działania zaproponowane w dokumencie są odpowiednio dostosowane do krótko- lub długoterminowego horyzontu czasowego. Każde działanie ma przypisany rok realizacji i zostało odpowiednio sklasyfikowane.

### 1.1 Obszar analizy

Obszarem, którego dotyczy opracowanie jest Subregion Zachodni rozumiany jest jako region obejmujący południowo-zachodnią część województwa śląskiego, w skład którego wchodzi:

- Powiat Jastrzębie-Zdrój
- powiat raciborski oraz gminy wchodzące w jego skład: Kuźnia Raciborska, Nędza, Rudnik, Pietrowice Wielkie, Racibórz, Krzyżanowice, Kornowac, Krzanowice
- powiat rybnicki oraz gminy wchodzące w jego skład: Lyski, Jejkowice, Gaszowice, Czerwionka-Leszczyny, Świerklany
- powiat Rybniki
- powiat wodzisławski oraz gminy wchodzące w jego skład: Lubomia, Pszów, Rydułtowy, Radlin, Marklowice, Mszana, Godów, Wodzisław Śląski, Gorzyce
- powiat Żory

Rysunek 1.1 przedstawia podział na powiaty obszaru Subregionu Zachodniego.



**Rysunek 1.1 Powiaty Subregionu Zachodniego**

*Źródło: opracowanie własne*

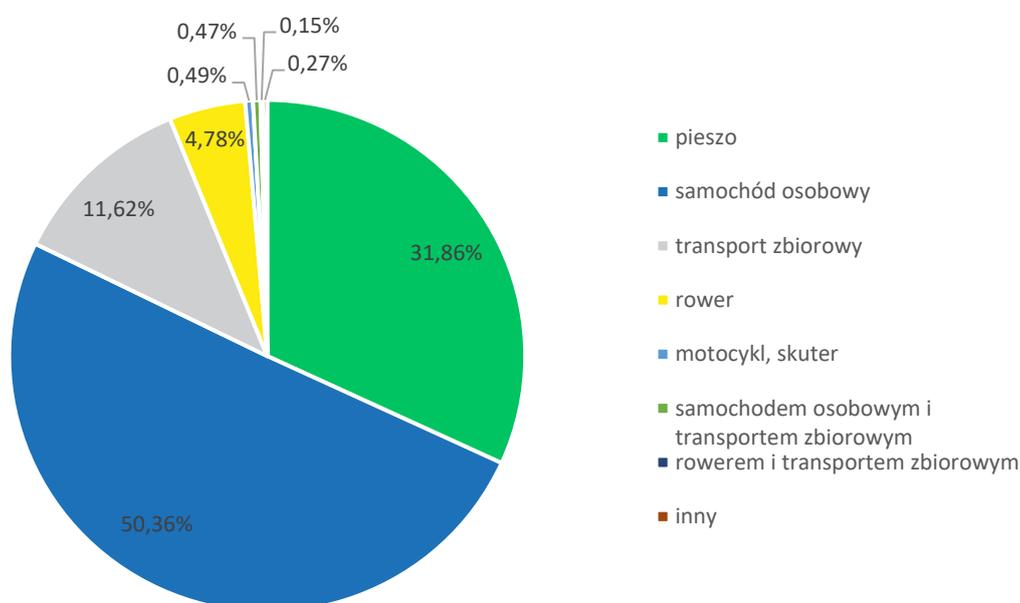
Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku to stowarzyszenie wszystkich tj. 28 gmin i powiatów z obszaru Subregionu. Związek formalnie funkcjonuje od maja 2002 roku. Głównymi przedmiotami działalności stowarzyszenia są: lobbying dla spraw ważnych dla Subregionu, integracja różnych środowisk z naszego obszaru oraz promocja gospodarcza i turystyczna.

## 2 Analiza stanu istniejącego

Diagnoza stanu mobilności w Subregionie Zachodnim stanowiła punkt wyjścia do opracowania „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Subregionu Zachodniego województwa śląskiego”. Opracowanie było poprzedzone przeprowadzonymi badaniami FGI (ang. Focus Group Interview - zogniskowane wywiady grupowe) oraz IDI (ang. Individual In-depth Interview - indywidualne wywiady pogłębione), pomiarami natężenia ruchu, pomiarami ruchu rowerowego, pomiarami liczby pasażerów wsiadających i wysiadających w pojazdach transportu publicznego oraz ankietami dotyczącymi szeroko rozumianego transportu i mobilności.

Na podstawie badań, przeprowadzonych analiz, wizji lokalnych oraz danych otrzymanych od różnych podmiotów opracowano raport Diagnostyczno-Strategiczny, którego streszczenie i najważniejsze aspekty znajdują się we wstępnym projekcie planu. Analizę podzielono na obszary odpowiadające poszczególnym formom poruszania się po obszarze.

Kluczowym z punktu widzenia diagnozy stanu mobilności stanu istniejącego jest podział zadań przewozowych, obrazujący preferencje wyboru środka transportu w podróżach wśród mieszkańców Subregionu Zachodniego.



**Wykres 2.1 Podział zadań przewozowych mieszkańców Subregionu Zachodniego**

*Źródło: opracowanie własne na podstawie przekazanej bazy danych*

Podstawowym środkiem transportu dla mieszkańców Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego jest samochód osobowy, którego udział wynosi ponad 50%. Pewnym dobrym symptomem jest blisko 32% udział ruchu pieszego. Transport zbiorowy, jest wybierany natomiast jedynie w przypadku 11,6% odbywanych podróży. Udział ruchu rowerowego kształtuje się na poziomie 4,8%.

Podsumowaniem oceny systemu transportowego w obszarze Subregionu Zachodniego jest wykonana analiza SWOT, która stanowi spójne i zwięzłe zestawienie najważniejszych kwestii wynikających z diagnozy stanu istniejącego. Analiza SWOT pozwala na identyfikację aktualnych mocnych i słabych stron systemu transportowego w obszarze. Przy analizie SWOT uwzględniono również potencjalne zagrożenia i szanse dla systemu transportowego w obszarze Subregionu.

W ramach analizy SWOT przyjęto następujące oznaczenia:

- **Mocne strony** są to zalety mobilności miejskiej, które pozytywnie wpływają na odbiór przez mieszkańców i wynikają z wewnętrznych czynników, zależnych od podejmowanych działań w mieście.
- **Słabe strony** to wady, bariery i problemy związane z mobilnością miejską i planowaniem transportu, które hamują jej rozwój i mają negatywny wpływ na odbiór systemu transportowego. Są one wynikiem wewnętrznych działań miasta lub ich braku.
- **Szanse** to czynniki, które mogą przyczynić się do poprawy mobilności miejskiej oraz trendy sprzyjające jej rozwojowi. Obejmują również możliwości zmian, wynikających z otoczenia.
- **Zagrożenia**: to potencjalne czynniki, zwykle zewnętrzne, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany i szanse.

Kompleksowa analiza SWOT znajduje się w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym. We Wstępnym Projekcie Planu zawarto jedynie podsumowanie analizy SWOT.

Mocne strony:

- dwa obowiązujące SUMP dla Rybnika i Żor,
- funkcjonowanie stref płatnego parkowania w największych miastach,
- innowacyjne rozwiązania takie jak systemy dynamicznej informacji pasażerskiej i karty miejskie w komunikacji publicznej,
- podejmowane dotychczas działania przez Rybnik i Racibórz w zakresie wymiany taboru autobusowego na elektryczny,
- w ramach modernizacji układu drogowego, infrastruktura rowerowa jest komplementarna i jest elementem brany pod uwagę podczas rozbudowy dróg,
- aktywne grupy mieszkańców angażujące się w rozwój swoich miejscowości – także z zakresu rozwoju systemu transportowego,
- silne zurbanizowanie i wysoka gęstość zaludnienia wschodniej części obszaru Subregionu Zachodniego sprzyjające kształtowaniu atrakcyjnej oferty przewozowej w komunikacji publicznej.

Słabe strony:

- funkcjonowanie kilku niezależnie funkcjonujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego, przy jednoczesnym braku integracji taryf i rozkładów jazdy,
- brak priorytetu w działaniach samorządów, zorientowanych na planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na korzystanie z samochodu osobowego,
- niewielka liczba miejsc Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride lub funkcjonujące „na dziko”,
- większość gmin w planach posiada działania mające na celu rozbudowę lub modernizację sieci dróg przy małym udziale inwestycji w publiczny transport zbiorowy lub inne elementy systemu transportowego,
- brak atrakcyjnych powiązań transportem zbiorowym pomiędzy ośrodkami Subregionu Zachodniego,
- brak spójności infrastruktury rowerowej w miastach i na poziomie subregionalnym,
- brak rozwiązań z zakresu priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego na skrzyżowaniach i odcinkach drogowych, mała liczba rozwiązań ITS dla transportu publicznego.

Szanse:

- odczucia mieszkańców wskazujące na konieczność prac przy poprawie kwestii związanych z zagospodarowaniem przestrzennym z uwzględnieniem alternatyw w dojazdach i zmniejszeniu wykorzystania samochodu osobowego (wynikające z I etapu konsultacji),

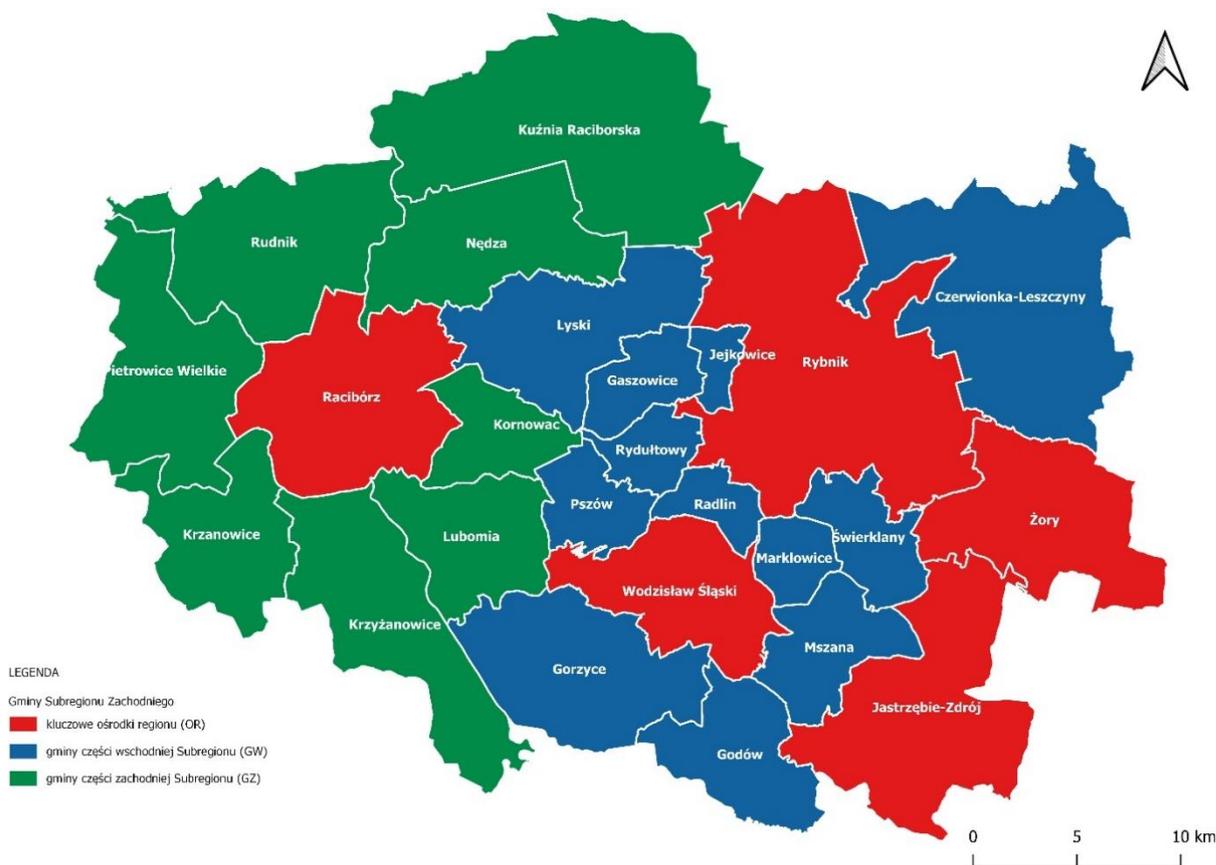
- wzrastająca świadomość społeczna co do zasadności wykorzystywania alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu, w tym traktowanie roweru nie tylko jako formy rekreacji,
- bliskość Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – możliwość benchmarkingu w zakresie obszarowej integracji mobilności,
- odzyskiwanie przestrzeni miejskich w tym na potrzeby ciągów pieszych oraz rowerowych,
- wzrost popularności korzystania z transportu zrównoważonego, w szczególności rowerowego,
- podejmowane działania związane z wymianą taboru autobusowego miejskiego i regionalnego,
- rozwój technologii informatycznych i teleinformatycznych mogących zostać stosowanych w transporcie w Subregionie Zachodnim.

### Zagrożenia:

- duże rozproszenie celów podróży obligatoryjnych na terenie Subregionu i województwa,
- charakter pracy mieszkańców związany z przemysłem i wydobywaniem nie sprzyjający wyborowi aktywnych form przemieszczania się w podróżach obligatoryjnych,
- brak planów oraz świadomości społecznej dotyczącej potrzeby wprowadzania kameralizacji ulic (uspokojenie ruchu, strefy tempo 30, drogi piesze),
- utrzymujące się nawyki korzystania z prywatnych samochodów i regres korzystania z transportu publicznego,
- brak współpracy gmin na terenie Subregionu Zachodniego w ramach działań obszarowej integracji transportu,
- odpływ pasażerów z komunikacji z uwagi na brak odpowiedniej częstotliwości oraz jakości publicznego transportu zbiorowego,
- wzrastające obciążenia budżetów gminnych związane z funkcjonowaniem lokalnego transportu zbiorowego,
- przekonanie mieszkańców, że ich udział w konsultacjach społecznych nie przynosi efektów, brak komunikacji ze strony administracji.

## 2.1 Strefy interwencji

Na podstawie dokonanej analizy stanu istniejącego wstępnie określono strefy interwencji dla których dedykowane będą konkretne działania.



**Rysunek 2.1 Podział Subregionu Zachodniego na strefy interwencji – propozycja**

*Źródło: opracowanie własne*

Wstępnie wydzielone zostały trzy strefy interwencji obejmujące:

- kluczowe ośrodki regionu (OR): Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, Wodzisław Śląski – wszystkie miasta powiatowe o rozwiniętej sieci komunikacyjnej;
- gminy części wschodniej Subregionu (GW): Lyski, Gaszowice, Jejkowice, Czerwionka-Leszczyny, Rydułtowy, Pszów, Radlin, Marklowice, Świerklany, Mszana, Gorzyce, Godów – gminy o silnych powiązaniach międzygminnych, mocniej zurbanizowanych, przebiegających w głównych korytarzach transportowych łączących Rybnik, Wodzisław Śląski, Żory i Jastrzębie-Zdrój;
- gminy części zachodniej Subregionu (GZ): Kuźnia Raciborska, Rudnik, Nędza, Pietrowice Wielkie, Krzanowice, Kornowac, Lubomia, Krzyżanowice – o dużych istniejących powiązaniach z Raciborzem, słabiej zurbanizowanych.

Powyższy podział na strefy interwencji stanowi punkt wyjścia do dalszych modyfikacji, w szczególności po konsultacji z interesariuszami, uwagę preferowane przez poszczególne samorządy zamierzenia z zakresu zrównoważonej mobilności lub inne zgłaszane uwarunkowania.

### 3 Scenariusze rozwoju obszaru

Scenariusze rozwoju Subregionu Zachodniego opracowane w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powstały w wyniku analiz i badań ruchu oraz spotkań z mieszkańcami i interesariuszami analizowanego obszaru. Każdy scenariusz został przeanalizowany jako osobny wariant rozwoju systemu transportowego Subregionu Zachodniego. Zaproponowano cztery scenariusze rozwoju:

- Scenariusz S0 – „BAU” (ang. Business As Usual) zakładający brak inwestycji za wyjątkiem inwestycji strategicznych już przesądzonych do realizacji,
- Scenariusz S1 – „PTZ” (Publiczny Transport Zbiorowy) zakładający największy nacisk na działania inwestycyjne związane z poprawą funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego
- Scenariusz S2 – „PTZ+ROWER” zakładający największy nacisk na działania inwestycyjne związane z poprawą funkcjonowania systemu rowerowego w miastach, ale również systemu transportu publicznego w gminach,
- Scenariusz S3 – „ZIELONY” zakładający największy nacisk na działania związane z zagospodarowaniem przestrzennym, elektromobilnością i niskoemisyjnością

#### 3.1 Scenariusz S0 – BAU

W Scenariusz S0 opiera się na kontynuacji obecnej koncepcji transportowej, mającej obowiązywać do roku 2040. Nazwany jest on jako „business as usual” (BAU) z języka angielskiego. Scenariusz ten uwzględnia inwestycje, które są planowane lub już są w trakcie realizacji i mają istotny wpływ na układ transportowy oraz cały system transportowy Subregionu Zachodniego.

W przypadku scenariusza BAU zakłada się kontynuację dotychczasowego podejścia do podejmowania decyzji i działań związanych z mobilnością. Skupia się na strategicznych inwestycjach, które są planowane na poziomie krajowym, wojewódzkim i regionalnym. Scenariusz S0 nie zakłada żadnych innych działań związanych z ingerencją w system transportowy w Subregionie Zachodnim proponowanych w ramach innych scenariuszy rozwoju. Opiera się on na kontynuowaniu dotychczasowego sposobu podejmowania decyzji i realizacji działań w zakresie szeroko pojętego transportu i mobilności.

Warto podkreślić, że wariant BAU jest jednym z wielu scenariuszy rozważanych w ramach procesu planowania. Scenariusz ten stanowi podstawę do dalszych analiz i dyskusji, które mają na celu zapewnienie optymalnego rozwoju transportowego dla analizowanego obszaru. W tabelach poniżej zestawione zostały inwestycje strategiczne brane pod uwagę w scenariuszu S0.

Tabela 3.1 Lista inwestycji kolejowych branych pod uwagę w ramach scenariusza S0 BAU

Opis inwestycji	Podmiot odpowiedzialny	Dokument strategiczny	Horyzont realizacji
Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami	PKP PLK S.A.	Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku	do 2030 roku
Budowa nowej linii Katowice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa	PKP PLK S.A.	Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji CPK	do 2030 roku
Budowa nowej linii kolejowej Wodzisław Śląski - Wodzisław Śląski Centrum w celu powiązania centrum miasta z siecią kolejową odcinek Wodzisław Śląski - Wodzisław Śląski Centrum	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	do 2030 roku
Budowa nowej linii kolejowej do Jastrzębia Zdroju - połączenie Wodzisław Śl. - Jastrzębie Zdrój odcinek Wodzisław Śl. - Jastrzębie Zdrój	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	do 2030 roku

Opis inwestycji	Podmiot odpowiedzialny	Dokument strategiczny	Horyzont realizacji
Budowa nowej linii kolejowej z Rybnika do Jastrzębia Zdroju odcinek Rybnik - Jastrzębie Zdrój	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	do 2030 roku
Przebudowa linii kolejowej nr 140 odcinek Rybnik Towarowy - Sumina	PKP PLK S.A.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku / Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	do 2030 roku
Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 140 i 148	PKP PLK S.A.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku / PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	do 2030 roku
Prace na liniach kolejowych nr 140,148,157,159,173,689,691 na odcinku Chybie - Żory - Rybnik - Nędza/Turze	PKP PLK S.A.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku	do 2030 roku
Przebudowa linii kolejowej nr 148 odcinek Rybnik - Pszczyna	PKP PLK S.A.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku / Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	do 2030 roku
Budowa nowej linii nr 170 odcinek Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów (granica państwa).	PKP PLK S.A.	Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023 / Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	do 2030 roku
Rewitalizacja linii kolejowych nr 177 i 294 Racibórz – Raclawice Śląskie	PKP PLK S.A.	Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku / PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	do 2030 roku
Prace na linii kolejowej nr 688 Rybnik Towarowy - Rybnik	PKP PLK S.A.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku	do 2030 roku
Prace na ciągu Katowice - Chałupki: odcinki Katowice Ligota - Rybnik, Tychy - Orzesze Jaśkowice, Rybnik Towarowy – Chałupki	PKP PLK S.A.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku / Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (fragment inwestycji) / PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku	do 2030 roku
Budowa przystanku kolejowego Wodzisław Śląski - Centrum wraz z infrastrukturą towarzyszącą	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku / Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025	do 2030 roku

**Tabela 3.2 Lista inwestycji drogowych branż pod uwagę w ramach scenariusza S0 BAU**

Opis inwestycji	Podmiot odpowiedzialny	Dokument strategiczny	Horyzont realizacji
Budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską w Mszanie	ZDW	WPF	do 2030 roku
Budowa mostu nad rzeką Odrą w ciągu DW 421	ZDW	Program Rządowy Mosty dla Regionów	
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 925 od granicy miasta na prawach powiatu Ruda Śląska – A1 – do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik wraz z ul. Mikołowską w Rybniku	ZDW	WPF/ RPO WSL 2014-2020	do 2030 r.

### 3.2 Scenariusz S1 – PTZ

Scenariusz S1 koncentruje się na inwestycjach priorytetowych, nakierunkowanych na poprawę publicznego transportu zbiorowego, który jest uważany przez mieszkańców i interesariuszy za kluczowy element systemu transportowego oraz jest zgodny z ideą zrównoważonej mobilności. Na podstawie diagnozy istniejącego stanu oraz konsultacji z mieszkańcami i interesariuszami, ważnym aspektem, który został podkreślony, jest skuteczne i zintegrowane funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w całym obszarze Subregionu Zachodniego.

W scenariuszu S1 priorytetem są działania związane z publicznym transportem zbiorowym, zarówno o charakterze organizacyjnym, jak i infrastrukturalnym, które mają na celu zwiększenie udziału tego rodzaju transportu w podziale zadań przewozowych oraz utrzymanie go na wysokim poziomie. Planując działania w ramach tego scenariusza można wskazać takie działania jak: uruchamianie nowych linii publicznego transportu zbiorowego, poprawę częstotliwości kursowania, poprawę dostępności do tego rodzaju transportu, modernizację infrastruktury liniowej i punktowej, integrację systemu (zarówno integracja taryfowa jak i czasowo-przestrzenna), budowę centrów przesiadkowych dla różnych środków transportu. Dodatkowo, w niektórych obszarach, równoległe z usprawnianiem publicznego transportu zbiorowego, należy rozważyć wprowadzenie ograniczeń dla komunikacji indywidualnej oraz usprawnień dla transportu zbiorowego.

System transportu zbiorowego powinien być oparty zarówno o system transportu kolejowego, w szczególności w korytarzach, w których jest on konkurencyjny względem transportu indywidualnego, jak i autobusy, które korzystając z wydzielonych korytarzy wysokiej jakości oferowałyby konkurencyjne czasy przejazdu z punktu A do B, stanowiąc tym samym atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego. Poprawa dostępności do stacji kolejowych pozwoliłaby na częstsze korzystanie z tego środka transportu nie tylko w podróży na długie odległości w celach rekreacyjnych, ale także w codziennych podróży do szkoły czy miejsca pracy.

### 3.3 Scenariusz S2 – PTZ+ROWER

Scenariusz oznaczony jako S2 skupia się na inwestycjach mających na celu poprawę systemu transportu rowerowego, szczególnie w miastach, jednocześnie koncentrując się na poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w pozostałych obszarach Subregionu, w szczególności w zakresie powiązań pomiędzy najważniejszymi ośrodkami miejskimi. W tym scenariuszu transport publiczny funkcjonowałby jako sieć szkieletowa, wspomagająca transport rowerowy tam, gdzie nie jest on atrakcyjnym rozwiązaniem. Zakłada się również inwestycje w infrastrukturę pieszą w celu zwiększenia udziału tego typu podróży w podziale zadań przewozowych.

Podobnie jak w przypadku scenariusza S1, działania podejmowane w ramach S2 będą dotyczyły poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, jednak nie będą one priorytetem. Planowane działania obejmują poprawę dostępności do publicznego transportu zbiorowego, lecz głównie skupiają się na ulepszeniu infrastruktury pieszej i rowerowej, przede wszystkim w celu stworzenia spójnej sieci dróg dla rowerów w skali poszczególnych gmin, jak i całego Subregionu oraz stworzenia dogodnych dojazdów do przystanków publicznego transportu zbiorowego. Istotna jest również integracja systemu transportowego umożliwiająca dogodne korzystanie z różnych środków transportu poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury i oferty, także taryfowej. Ponadto, działania te mają na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu drogowego, zwłaszcza w obszarach mniej zaludnionych, gdzie infrastruktura piesza i rowerowa powinna zostać zmodernizowana.

W ramach scenariusza S2 dążymy do stworzenia bardziej zrównoważonego i efektywnego systemu transportowego, który zapewni większą dostępność publicznego transportu zbiorowego oraz zachęci do korzystania z alternatywnych środków transportu, takich jak rowery i podróże piesze na krótkie odległości.

Działania te mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz redukcję negatywnego wpływu transportu na środowisko.

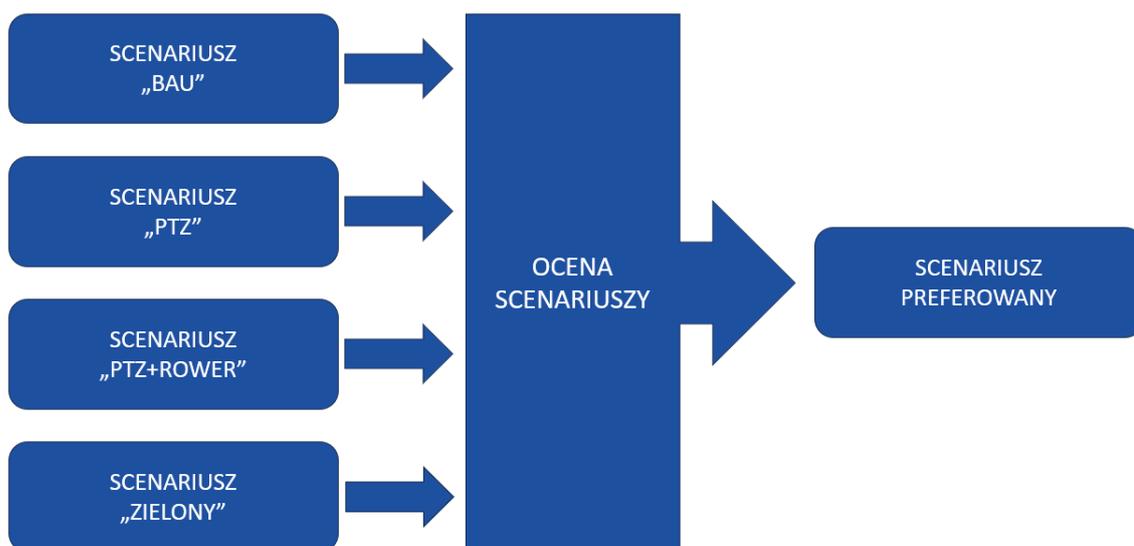
### 3.4 Scenariusz S3 – ZIELONY

Ostatnim ze scenariuszy jest scenariusz S3. Skupia się on na inwestycjach związanych z zagospodarowaniem przestrzennym, wprowadzaniem zieleni do przestrzeni miejskich, przekształceniami funkcjonalnymi oraz infrastrukturalnymi, zagadnieniami elektromobilności oraz niskoemisyjności.

Najważniejszymi aspektami scenariusza S3 jest wprowadzanie w życie rozwiązań zmniejszających negatywny wpływ transportu na środowisko, poprzez ograniczenia wprowadzane dla transportu indywidualnego oraz usprawnianiu funkcjonowania transportu publicznego. Istotną kwestią scenariusza Zielonego jest elektromobilność i związane z nią działania – niskoemisyjny lub zeroemisyjny tabor transportu publicznego, montaż ładowarek dla pojazdów elektrycznych, modernizacja floty pojazdów jednostek komunalnych oraz jednostek samorządów terytorialnych.

### 3.5 Ocena i wybór scenariusza preferowanego

Podczas oceny scenariuszy przyjęto ocenę wielokryterialną (MCA). Każdy element oceny wielokryterialnej (kryterium) jest w ten sam sposób analizowany dla różnych scenariuszy, aby móc uzyskać obiektywną opinię i ocenę. Metodyka oceny każdego scenariusza jest taka sama, dzięki czemu możliwe jest wychwycenie różnic oraz preferowanych scenariuszy do wdrożenia.



Rysunek 3.1 Uproszczona metodyka wyboru scenariusza preferowanego

Źródło: opracowanie własne

## 4 Cele horyzontalne oraz wizja

Wizja pozwala odpowiedzieć na kluczowe pytania dotyczące koncepcji obszaru, w którym chcą żyć mieszkańcy i tworzony jest system transportowy. Wizja jest jednym z podstawowych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, stanowi ona punkt wyjściowy dla definicji celów i pakietów działań. Wizja jest realizowana poprzez spełnienie celów horyzontalnych i operacyjnych, które realizują podjęte działania. Ponieważ wizja jest przewodnikiem rozwoju działań planistycznych, zawarto w niej opis pożądanej przyszłości obszaru funkcjonalnego, umiejscawiając transport i mobilność w szerokim kontekście rozwoju miast Subregionu i społeczeństwa, uwzględniając także kwestie zagospodarowania przestrzennego zorientowanego na system transportowy i dostępność do usług mobilnościowych. Wizja została przygotowana z uwzględnieniem wszystkich ram politycznych, zdrowia i bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego, planowania przestrzennego, kształtowania środowiska (w tym redukcji emisji) i integracji społecznej oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Zgodnie z tymi założeniami wizja uwzględnia m.in.: istotę przesiadkowości w publicznym transporcie zbiorowym i konieczność integracji środków transportu w systemie transportowym Subregionu, spójność obszarową oraz infrastrukturalną sieci dróg dla rowerów, a także rozwiązania mobilnościowe powiązane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego i dążeniem do realizacji wizji zero, będącą filarem mobilności miejskiej.

Uwzględniając projektowane zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego, powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

***Subregion Zachodni wyróżniający się spójną i zrównoważoną mobilnością na swoim obszarze, z naciskiem na zintegrowany przestrzennie, czasowo i taryfowo publiczny transport zbiorowy, kompleksowy system rowerowy oraz atrakcyjne dla ruchu pieszego przestrzenie publiczne.***

W celu realizacji polityki mobilności wynikającej z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego, kluczowe jest określenie celów horyzontalnych, do których należy dążyć poprzez realizację celów operacyjnych.

Cele horyzontalne są spójne z założeniami dokumentów wspólnotowych, a ponadto dążą do realizacji polityki mobilności na szczeblu krajowym, odpowiadając na główne postulaty określające mobilność w Obszarach Funkcjonalnych w Polsce. Przyjmuje się cele horyzontalne, które opracowano w nawiązaniu do wizji mobilności, a także w oparciu o diagnozę stanu istniejącego w zakresie mobilności w Subregionie i analizę potrzeb mieszkańców i użytkowników systemu transportowego, zdiagnozowaną na etapie dotychczasowych prac nad dokumentem:



Realizacja celu I tj. „Atrakcyjny i konkurencyjny transport publiczny” przyczyni się do wykreowania spójnego i dostępnego systemu transportu publicznego, który powinien być konkurencyjny względem samochodu osobowego. W Subregionie Zachodnim funkcjonowanie transportu publicznego jest niezwykle istotne z uwagi na podróże, które w dużej części są realizowane na duże odległości i mają charakter międzygminny. Również realizacja tego celu przewycięży jedną z poważnych barier rozwoju atrakcyjnej komunikacji zbiorowej tj. brak integracji różnych środków transportu w skali Subregionu Zachodniego.

Realizacja celu II tj. „Mobilność przyjazna środowisku” w pierwszej kolejności wiąże się z rozwojem infrastruktury dla tzw. mobilności aktywnej czyli ruchu rowerów i pieszych. Te formy przemieszczania się mają znikomy wpływ na pogarszanie się jakości środowiska, zaś przyczyniają się do poprawy stanu zdrowia osób z nich korzystających. Aby te formy ruchu stały się jeszcze bardziej atrakcyjne powinno się realizować działania z zakresu przekształcania przestrzeni publicznych, tak aby sprzyjała ona wykorzystaniu roweru bądź chodzenia pieszo. W ramach celu ujęto także działania z zakresu rozwoju elektromobilności.

Realizacja celu III tj. „Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego” przyczyni się do zmniejszenia liczby wypadków i kolizji, to zaś do ochrony życia i mienia, a także minimalizacji kosztów związanych ze zdarzeniami drogowymi.

Realizacja celu IV tj. „Mieszkańcy zaangażowani w SUMP” wiąże się z aktywizacją mieszkańców na różnych polach wdrażania rozwiązań przewidzianych w Planie – zarówno w formie konsultacji społecznych, jak i regularnych badań mobilności. Niezwykle istotnym jest także położenie nacisku na działania promocyjne i edukacyjne związanych ze zrównoważoną mobilnością.

## 5 Cele operacyjne i działania

Realizacja celów horyzontalnych jest powiązana z celami operacyjnymi, które przewidują bardziej precyzyjne odniesienie się do konkretnych obszarów interwencji. Są one powiązane z późniejszymi działaniami, tak aby te były dopasowane do poszczególnych elementów systemu transportowego (w tym publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerów, pieszych, bezpieczeństwa ruchu).

Tabela 5.1 Cele horyzontalne i operacyjne

<b>CEL I</b>	<b>ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY</b>
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Priorytet dla transportu publicznego
<b>CEL II</b>	<b>MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU</b>
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
<b>CEL III</b>	<b>POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO</b>
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
<b>CEL IV</b>	<b>MIESZKAŃCY ZAANGAŻOWANI W SUMP</b>
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność na poziomie lokalnym
C43	Decyzje oparte na danych

*Źródło: opracowanie własne*

Tabela poniżej przedstawia cele operacyjne wraz z ich opisem.

Tabela 5.2 Cele operacyjne SUMP Subregionu Zachodniego

<b>Cel</b>	<b>Opis</b>
C11	Integracja mobilności w Subregionie Zachodnim stanowi niezwykle istotny element przyczyniający się do poprawy konkurencyjności systemu, w szczególności transportu zbiorowego. Powinna ona przyjąć zarówno formę organizacyjną, jak i infrastrukturalną.
C12	Dostępność do transportu zbiorowego powinna być zwiększana, tak aby stanowił on atrakcyjną metodę przemieszczania się w obrębie Subregionu Zachodniego. Obszar posiada dość gęstą sieć przystanków, więc w ramach tego celu proponuje się podjęcie szeregu działań związanych z rozwojem sieci połączeń o nowe kierunki lub zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Zakłada się również włączenie nowych obszarów zabudowy w sieć istniejących lub nowych linii komunikacyjnych.
C13	Aby transport publiczny mógł stanowić konkurencję dla transportu indywidualnego konieczne jest podjęcie szeregu działań z zakresu jego uprzywilejowania w ruchu drogowym, a także wykreowania wysokiej jakości jego funkcjonowania.
C21	Realizacja tego celu przyczyni się do rozwoju szeroko pojętej infrastruktury związanej z ruchem pieszych i rowerów na obszarze Subregionu Zachodniego.
C22	Elektromobilność jest jednym z trendów we współczesnej mobilności mieszkańców, dlatego dążenie do realizacji celu zwiększanie udziału pojazdów zeroemisyjnych w podróżach powinno być traktowane całościowo w Subregionie. Cel ten można realizować poprzez rozpowszechnianie wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych, budowę infrastruktury dla ładowania bądź tankowania pojazdów zeroemisyjnych czy dopłaty np. do zakupu rowerów elektrycznych.

Cel	Opis
C23	Zrównoważona mobilność to nie tylko inwestycje w środki transportu lecz także poprawa jakości przestrzeni publicznej której charakter wpływa na podjęcie decyzji komunikacyjnej przez mieszkańca. W ramach tego działania postuluje się podjęcie działań z zakresu rewitalizacji przestrzeni publicznych tak by były one bardziej przyjazne ruchowi pieszych i rowerów, a także były ukierunkowane na transport publiczny. Działania te będą prowadzić także do uspokojenia ruchu pojazdów.
C24	Logistyka miejska stanowi istotną składową systemu transportowego miasta. Realizacja dostaw, czy usług komunalnych jest kluczowe dla właściwego funkcjonowania obszaru. Z tego względu niezbędne jest podjęcie działań z zakresu uczynienia jej bardziej przyjazną środowisku.
C31	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego stanowi jeden z najważniejszych elementów przyczyniających się do zmiany
C32	Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z kluczowych postulatów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Należy dążyć do wizji 0, czyli ograniczyć liczbę zmarłych w wypadkach komunikacyjnych do 0 w perspektywie całego Subregionu. Realizować ten cel można poprzez inwestycje w infrastrukturę punktową i liniową bezpieczeństwa, ograniczanie prędkości na sieci drogowej, a także programy pilotażowe czy poprawę bezpieczeństwa w obszarze szkół, co jest bardzo istotnym elementem działań.
C41	Świadomość mieszkańców w zakresie konieczności zmiany nawyków związanych z przemieszczaniem się stanowi kluczowy element skuteczności podejmowanych innych działań, w tym inwestycyjnych. Realizacja tego celu ma miejsce poprzez działania edukacyjne i promocyjne.
C42	Realizacja niniejszego celu przyczyni się do wdrożenia idei zrównoważonej mobilności w skali lokalnej – ze szczególnym uwzględnieniem planowania przestrzennego i dużych generatorów ruchu. W ramach niniejszego celu powinny być także realizowane gminne dokumenty SUMP uszczegóławiające i rozwijające działania wynikające z niniejszego dokumentu.
C43	Pozyskiwanie danych jest niezbędne dla właściwego utrzymania procesu. Decyzje w zakresie kierunków rozwoju systemu transportowego powinny następować w oparciu o wiarygodne dane, co stanowi także ważny argument w dyskusji z mieszkańcami. Dzięki danym możliwa będzie także ocena procesu wdrażania SUMP w życie i podjęcie decyzji co do dalszych kroków i ewaluacji dokumentu.

*Źródło: opracowanie własne*

## 5.1 Działania

Osiągnięcie celów operacyjnych odbywa się poprzez realizację dedykowanych im działań.

**Tabela 5.3 Działania proponowane w ramach poszczególnych celów**

Numer	Działanie	Scenariusz PTZ	Scenariusz PTZ + Rower	Scenariusz Zielony
1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego	X	X	X
1.2	Integracja taryf w transporcie publicznym na obszarze Subregionu Zachodniego	X	X	
1.3	Wspólna platforma informacji pasażerskiej na obszarze Subregionu Zachodniego	X	X	X
1.4	Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R	X	X	
1.5	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	X	X	
1.6	Remarszrutyzacja transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim	X		

Numer	Działanie	Scenariusz PTZ	Scenariusz PTZ + Rower	Scenariusz Zielony
1.7	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń PTZ	X	X	X
1.8	Rozszerzenie sieci PTZ w ujęciu gminnym i regionalnym w Subregionie Zachodnim	X	X	
1.9	Zakup taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych	X	X	
1.10	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców PTZ	X	X	
1.11	Rozwój połączeń transgranicznych	X		
1.12	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego	X	X	X
1.13	Organizacja KAWJ w transporcie międzygminnym i obszarach miejskich	X	X	X
1.14	Budowa i modernizacja linii i przystanków kolejowych	X		
1.15	Linie dowozowe do przystanków kolejowych	X		
1.16	Jednolity standard przystanków w Subregionie Zachodnim	X	X	X
2.1	Rozbudowa sieci i modernizacja dróg dla rowerów i pieszych		X	X
2.2	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej		X	X
2.3	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich		X	
2.4	Wprowadzanie Stref Czystego Transportu			X
2.5	Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi PTZ	X	X	X
2.6	Dopłaty do rowerów elektrycznych			X
2.7	Budowa i montaż stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych	X	X	X
2.8	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów	X	X	X
2.9	Wprowadzanie opłat za parkowanie	X	X	
2.10	Rewitalizacja centrów gmin w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne z uwzględnieniem błękitno-zielonej infrastruktury i mobilności	X	X	X
2.11	Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi komunalnej gmin			X
2.12	Opracowanie planów zrównoważonej logistyki miejskiej	X	X	X
3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych		X	X
3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu		X	X
3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości			X
3.4	Przebudowa miejsc niebezpiecznych		X	X
4.1	Działania edukacyjne w szkołach	X	X	X
4.2	Promocja zrównoważonej mobilności	X	X	X
4.3	Wdrożenie idei TOD w planowaniu przestrzennym	X	X	X
4.4	Opracowywanie gminnych planów zrównoważonej mobilności	X	X	X

Numer	Działanie	Scenariusz PTZ	Scenariusz PTZ + Rower	Scenariusz Zielony
4.5	Opracowanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu	X	X	X
4.6	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców	X	X	X
4.7	Audyt BRD		X	X
4.8	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp..)	X	X	X

*Źródło: opracowanie własne*

## 1.1 Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego

Obecnie na terenie Subregionu Zachodniego funkcjonuje wiele jednostek odpowiedzialnych za kształtowanie systemu transportowego i zagospodarowania przestrzennego. Dodatkowo działania podejmowane przez gminy nie zawsze są ze sobą powiązane co doprowadziło do wzajemnej konkurencji systemów transportu publicznego na wspólnych trasach, braku integracji taryfowej i koordynacji odjazdów, a także braku spójności sieci infrastruktury ruchu rowerów i pieszych na stykach gmin.

Działania proponowane w niniejszym dokumencie mają także charakter międzygminny przez co konieczne jest szersze spojrzenie na ich przygotowywanie i realizację.

Ponadto w Subregionie Zachodnim brak jest obecnie struktur związanych z kompleksowym zarządzaniem zrównoważoną mobilnością.

W ramach niniejszego działania, proponuje się etapowe podejście do stworzenia struktury zintegrowanego zarządzania mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego.

W pierwszej kolejności powinno obejmować wyznaczenie lub powołanie koordynatora „Planu zrównoważonej mobilności Subregionu Zachodniego”, jednostki bądź komórki organizacyjnej, która będzie odpowiedzialna za monitorowanie wdrażania dokumentu przez poszczególnych wyznaczonych realizatorów działań, a także tworzenie szczegółowych polityk i planów z zakresu mobilności.

W kolejnych etapach rozwoju powinna ona podejmować się kolejnych kompetencji związanych z zarządzaniem systemem transportowym na obszarze Subregionu Zachodniego, w szczególności poprzez uruchamianie linii subregionalnych, ustanowienie wspólnej taryfy, a także podejmowanie się realizacji działań inwestycyjnych związanych z rozwojem mobilności zrównoważonej. Należy zaznaczyć, że rozwój zintegrowanego zarządzania mobilnością może wymagać zastosowania odpowiedniej formy prawnej np. związku komunalnego. Wówczas konieczne będzie wspólne wypracowanie: kompetencji takiej jednostki, a także zasad finansowania.

Zintegrowane zarządzanie mobilnością powinno dotyczyć także kwestii planowania przestrzennego poprzez wzajemne uzgodnienia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, lub też wspólne dyskusje nad lokalizacją inwestycji o dużym oddziaływaniu.

## 1.2 Integracja taryf w transporcie publicznym na obszarze Subregionu Zachodniego

Poważnym problemem na obszarze Subregionu Zachodniego jest funkcjonowanie kilku niezależnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego – zarówno w transporcie miejskim, jak i regionalnym także na wspólnych odcinkach tras. Powoduje to szereg niedogodności dla mieszkańców, którzy korzystają z komunikacji regularnie, ponieważ nie mogą korzystać w ramach swojego biletu ze wszystkich dostępnych połączeń, lub okazjonalnie gdzie przed podróżą muszą rozpoznać autobusem, którego organizatora zamierzają podróżować.

Biorąc pod uwagę sytuację związaną z organizacją publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego proponuje się podejście etapowe do integracji taryfowej:

- ETAP I - wspólny system rozliczeń pasażerskich – poprzez podjęcie działań związanych z wdrożeniem nowoczesnych rozwiązań dla pasażera związanych z bezgotówkowym rozliczaniem kosztów podróży (w oparciu o dotychczasowe karty miejskie, nowe karty lub karty bankowe) w pojazdach wszystkich organizatorów autobusowego publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego;
- ETAP IIa - taryfa „Subregionalna” – stworzenie taryfy nakładkowej na istniejące systemy taryfowe w Subregionie Zachodnim, która umożliwiłaby podróżowanie autobusami różnych organizatorów w ramach jednego biletu na określonym obszarze;
- ETAP IIb – integracja z regionalnymi przewozami kolejowymi – etap ten może zostać wdrożony wraz z Etapem IIa lub stanowić osobny – zakłada rozwinięcie taryfy „Subregionalnej” o możliwość korzystania z pociągów regionalnych na obszarze Subregionu Zachodniego;
- ETAP III - wspólna taryfa w Subregionie Zachodnim – wprowadzenie wspólnych, ujednoczonych w skali całego Subregionu Zachodniego, zasad taryfowych, niezależnie od gminy i środka transportu.

Wdrażanie kolejnych etapów integracji taryf na obszarze Subregionu Zachodniego wymagać będzie powołania odpowiednio prawnie umocowanych do przygotowywania uchwalania struktur.

### 1.3 Wspólna platforma informacji pasażerskiej na obszarze Subregionu Zachodniego

Działaniem prowadzącym do integracji systemu transportu publicznego na obszarze Subregionu Zachodniego jest także stworzenie wspólnej platformy informacji pasażerskiej (także z informacją o rzeczywistej realizacji rozkładów jazdy). Powinna ona umożliwiać planowanie połączeń co najmniej na obszarze Subregionu Zachodniego z wykorzystaniem połączeń wszystkich funkcjonujących organizatorów, także kolejowych.

System powinien umożliwiać planowanie podróży multimodalnych tzn. także z uwzględnieniem przesiadki z takich środków transportu jak rower, czy samochód osobowy w węzłach przesiadkowych.

Platforma taka powinna działać zarówno w postaci strony internetowej, jak i aplikacji mobilnej, które kompleksowo gromadziłyby informacje o połączeniach i taryfach w komunikacji zbiorowej. W docelowej formie aplikacja mobilna powinna także umożliwiać wnoszenie opłat za przejazdy.

### 1.4 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R

Infrastruktura dodatkowa umożliwiająca odbywanie podróży w systemie P+R, B+R oraz K+R powinna występować w zależności od funkcjonalności punktów dostępu do transportu zbiorowego. Parkingi P+R są dedykowane dla podróży wewnątrz subregionu, natomiast nie powinny generować podróży samochodem w centrach miast i miejscowości. Z tego punktu widzenia proponuje się lokalizację tego typu parkingów przy węzłach przesiadkowych na granicach miast oraz przy węzłach przesiadkowych na terenie gmin. Równoległe z systemem P+R powinien funkcjonować system K+R, przy czym proponuje się dodatkowe utworzenie stanowisk na wszystkich węzłach lokalnych oraz na autobusowych przystankach węzłowych w korytarzach transportu zbiorowego.

© autorzy  
OpenStreetMap



Rysunek 5.1 Proponowane lokalizacje węzłów przesiadkowych oraz KAWJ na obszarze Subregionu Zachodniego

Źródło: opracowanie własne

Parkingi B+R powinny być zlokalizowane przy większości przystanków transportu zbiorowego. W przypadku węzłów komunikacyjnych parkingi powinny być zadaszone i monitorowane.

W Subregionie Zachodnim wyróżniono następujące typy węzłów:

Tabela 5.4 Klasyfikacja węzłów przesiadkowych

Typ węzła	standard
SUBREGIONALNY	Węzeł integrujący transport publiczny umożliwiające poruszanie się pomiędzy największymi ośrodkami Subregionu Zachodniego oraz na zewnątrz niego. Integracja: transportu publicznego, rowerów, hulajnóg
GŁÓWNY – zewnętrzny	Węzeł, którego zadaniem jest przechwycenie ruchu zewnętrznego docierającego do Subregionu Zachodniego. Zlokalizowane przy węzłach autostradowych i ważniejszych drogach krajowych. Integracja: transportu publicznego, samochodów osobowych (parkingi P+R), rowerów, hulajnóg
GŁÓWNY – wewnętrzny	Węzeł, którego zadaniem jest przechwycenie ruchu wewnętrznego w Subregionie docierającego do największych jego miast. Integracja: transportu publicznego, samochodów osobowych (parkingi P+R), rowerów, hulajnóg
LOKALNY	Węzeł lokalizowany w centrach gmin, służący integracji komunikacji wewnątrzgminnej z ponadgminną. Integracja: transportu publicznego, samochodów osobowych (do 20 miejsc postojowych), rowerów, hulajnóg
MIKRO	Węzły lokalizowane w poszczególnych sołectwach przy stacjach i przystankach kolejowych oraz autobusowych. Integracja: transportu publicznego oraz rowerów i hulajnóg

Źródło: opracowanie własne

## 1.5 Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej

Na terenie miast i gmin Subregionu Zachodniego zlokalizowane są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, które były uruchamiane przez różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Na terenie gmin, gdzie równolegle funkcjonują trasy różnych organizatorów, tablice montowane przez jednego, nie uwzględniają połączeń obsługiwanych przez innych. Część tablic w ogóle nie funkcjonuje.

W ramach niniejszego działania proponuje się (w powiązaniu z realizacją działania 1.4) dalszy rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, lecz z założeniem że ma charakter zintegrowany, jest realizowany na terenie całego Subregionu Zachodniego i obejmuje połączenia realizowane przez wszystkich organizatorów.

System dynamicznej informacji pasażerskiej („DIP”) powinien obejmować co najmniej:

- tablice DIP na przystankach i dworcach PTZ,
- informację wewnętrzną w środkach transportu o stanie realizacji rozkładu jazdy i możliwościach przesiadek,

- platformę internetową i mobilną.

## 1.6 Kompleksowa zmiana tras transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim

Pozyskane w trakcie badań ruchu informacje o kierunkach przemieszczeń mieszkańców Subregionu Zachodniego powinny posłużyć do opracowania kompleksowej koncepcji remarszrutyzacji – tj. kompleksowej zmiany w układzie tras komunikacji publicznej i wdrożenia jej w życie.

Jako ogólne założenia do jej opracowania wskazuje się:

- oparcie się na wybranym modelu integracji transportu i multimodalności (w tym dopasowanie do przewozów kolejowych),
- brak konkurencji pomiędzy różnymi środkami transportu w jednym korytarzu transportowym,
- stworzenie hierarchizacji tras i funkcji (np. trasy: główne, wspomagające, uzupełniające / subregionalne, promieniste podmiejskie, wewnątrzgminne / ekspresowe, przyspieszone, zwykłe),
- oparcie się o modułowy interwał kursowania będący podzielnikiem 60,
- korytarzowanie głównych linii celem zapewnienia w nich wysokiej częstotliwości kursowania (w szczególności uwzględniając korytarze transportu zbiorowego – Działanie 1.13),
- synchronizacja odjazdów w punktach węzłowych,

Realizacja tego działania przyczyni się do stworzenia spójnego i zintegrowanego układu tras przez co system transportu zbiorowego stanie się atrakcyjny dla mieszkańców.

## 1.7 Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń PTZ

Na terenie Subregionu Zachodniego funkcjonuje bogata sieć połączeń publicznego transportu zbiorowego, niemniej kursującego z różną częstotliwością, zwłaszcza na obszarach peryferyjnych. W ramach niniejszego działania należy zwiększać częstotliwość kursowania, aby w głównych korytarzach transportowych zapewnić atrakcyjny transport publiczny, zaś poza nimi poprawić dostępność do systemu komunikacji w szczególności w godzinach poza szczytami komunikacyjnymi i w dni wolne od pracy.

## 1.8 Rozszerzenie sieci PTZ w ujęciu gminnym i regionalnym w Subregionie Zachodnim

Komunikacja publiczna powinna stanowić szkielet układu transportowego w Subregionie Zachodnim, którego specyfiką jest występowanie istotnej liczby podróży wymagających pokonywania dużych odległości.

W ramach rozszerzenia sieci transportu zbiorowej spojrzeć na nią należy w trzech perspektywach: gminnej, subregionalnej i ponadsubregionalnej.

W ramach rozszerzenia sieci na poziomie gminnym należy dążyć do uruchamiania nowych połączeń, w szczególności na obszarach wiejskich i peryferyjnych miast.

Rozszerzenie sieci na poziomie subregionalnym jest związane z uruchamianiem nowych, kursujących z atrakcyjną częstotliwością połączeń łączących główne ośrodki miejskie Subregionu Zachodniego.

Biorąc pod uwagę zgłaszane w trakcie konsultacji społecznych problemy z dojazdem mieszkańców w kierunku innych subregionów województwa śląskiego, zasadnym jest także podjęcie działań związanych z uruchamianiem połączeń ponadsubregionalnych w szczególności w kierunku Gliwic, czy Katowic.

### 1.9 Zakup taboru do obsługi połączeń gminnych i regionalnych

Zwiększenie liczby połączeń wymagać może zakupu nowego taboru autobusowego do ich obsługi. W ramach niniejszego działania postuluje się podjęcie inwestycji w tabor przeznaczony zarówno do obsługi połączeń wewnątrz gmin, jak i do połączeń międzygminnych.

Nowo wprowadzane do ruchu pojazdy powinny odpowiadać charakterowi ruchu, który będą obsługiwać, ale także zapewniać szereg rozwiązań zapewniających dostępność dla osób o szczególnych potrzebach (m.in. niska podłoga, system zapowiedzi głosowych) i posiadać kompletne systemy informacji pasażerskiej.

Nowoczesny tabor przyczyni się także do poprawy komfortu podróżowania w Subregionie Zachodnim, co także powinno zwiększyć atrakcyjność systemu transportu publicznego w oczach mieszkańców.

### 1.10 Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców PTZ

Poprawa dostępności powinna się także odbywać poprzez budowę nowych przystanków obsługujących dotychczas oddalone od głównych korytarzy obszary pozbawione transportu publicznego. Należy także podjąć działania związane z dostosowaniem już istniejącej infrastruktury przystankowej do potrzeb osób o szczególnych potrzebach, a także poprawy komfortu oczekiwania i dojścia do niej.

Modernizowane lub nowo budowane przystanki powinny być wyposażone w wiaty przystankowe. Parametry peronów i dojeżdżających muszą być przystosowane do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami (np. linie naprowadzające, krawężniki typu „Kassel”).

Ważniejsze przystanki, punkty węzłowe, należy wyposażyć także w tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

### 1.11 Rozwój połączeń transgranicznych

Specyfiką obszaru Subregionu Zachodniego jest na pewno przygraniczne położenie. Funkcjonująca pomiędzy Polską a Czechami Strefa Schengen umożliwia swobodny przepływ ludności zarówno w kwestiach turystycznych, jak i zarobkowych. Wielu mieszkańców Subregionu Zachodniego pracuje w zakładach przemysłowych położonych po drugiej stronie granicy.

W ramach niniejszego działania należy podjąć się organizacji linii o charakterze transgranicznym zapewniających połączenia pomiędzy najważniejszymi ośrodkami po obu stronach granicy, w których możliwe będą dalsze przesiadki bądź załatwienie najważniejszych spraw.

Proponuje się podjęcie analiz i działań zmierzających do uruchomienia następujących tras transgranicznych:

- Rybnik – Wodzisław Śląski – Bohumin (kolej/autobus),
- Jastrzębie-Zdrój – Karwina (autobus),
- Racibórz – Chałupki – Bohumin (kolej/autobus),
- Racibórz – Opawa (autobus).

Linie takie powinny obsługiwać węzły subregionalne i główne (Działanie 1.4) a oferta przewozowa powinna umożliwiać zarówno obsługę pracowników, jak i turystów chcących dostać się w obu kierunkach. Rozkłady jazdy należy także skoordynować z odjazdami pociągów dalekobieżnych.

### 1.12 Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego

ITS (ang. Intelligent Transport System) ma służyć zapewnieniu priorytetu dla komunikacji miejskiej, początkowo w ciągu planowanego korytarza wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej oraz poza korytarzem, punktowo, w rejonie węzłów przesiadkowych. Głównym celem wraz z planowanymi pracami

infrastrukturalnymi doprowadzi do znaczącego podniesienia prędkości handlowej komunikacji miejskiej, co przełoży się na obniżenie stawki 1 wzkm oraz wzrost atrakcyjności komunikacji miejskiej, ze względu na zmniejszenie czasu podróży samym autobusem, jak i w relacji "od drzwi do drzwi". Podróż komunikacją miejską stanie się bardziej konkurencyjna pod względem czasowym w stosunku do transportu indywidualnego. Może to być realizowane poprzez nadawanie priorytetu dla pojazdów zgłaszających się na skrzyżowaniu, przedłużanie czasu zielonego w ciągu korytarza autobusowego lub poprzez nadawanie (otwieranie) sygnału zielonego przed wyjazdem, np. z przystanku.

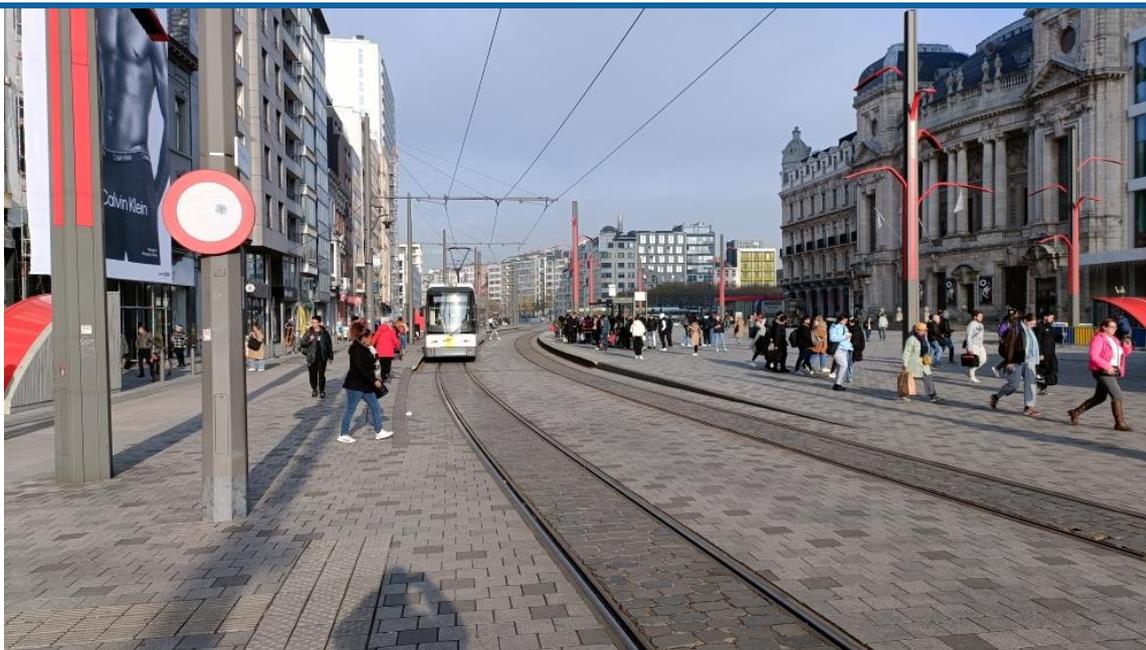
ITS może posiadać dodatkowe funkcjonalności, które będą pozwalać na gromadzenie danych o ruchu autobusów, ich opóźnieniach lub przyspieszeniach w stosunku do rozkładu jazdy, na sieci drogowej i przekazywaniu danych do centrali. W przyszłości system powinien być otwarty na możliwość podłączenia innych przewoźników, którzy posiadając pojazdy wyposażone w autokomputery powinni mieć możliwość korzystania z funkcjonalności systemu ITS przeznaczonego dla transportu publicznego.

### 1.13 Organizacja korytarzy transportu zbiorowego KAWJ w transporcie międzygminnym i obszarach miejskich

W ramach realizacji tego działania postuluje się organizację korytarzy transportu zbiorowego, które pokrywają się z głównymi kierunkami przemieszczeń mieszkańców Subregionu Zachodniego. W ich ramach zapewni się priorytetową obsługę i wysoką częstotliwość kursowania pojazdów transportu publicznego. Z uwagi na różny charakter gmin przez które będą one przebiegać postuluje się ich hierarchizację (w transporcie drogowym):

- na obszarach pozamiejskich, w których nie obserwuje się zjawiska kongestii poprzez w szczególności wysokiej jakości infrastrukturę przystankową uwzględniającą systemy dynamicznej informacji pasażerskiej,
- na obszarach miejskich lub w miejscach gdzie obserwuje się zjawiska kongestii – jak wyżej, a także poprzez zapewnienie fizycznych form priorytetu dla transportu zbiorowego poprzez m.in. pasy lub kontrapasy autobusowe, wdrożenie systemów ITS z priorytetem dla transportu zbiorowego (działanie 1.12)

W przypadku kierunków, w których to kolej będzie stanowić główny środek transportu najważniejsze będzie zapewnienie wysokiej częstotliwości jej kursowania i integracja z innymi formami przemieszczania się.



Fotografia 5.1 Korytarz transportu publicznego przebiegający przez centrum miasta

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

Jako najważniejsze korytarze transportu zbiorowego w powiązaniach subregionalnych postuluje się następujące:

- Czerwionka-Leszczyny – Rybnik – Radlin – Wodzisław Śląski – Mszana – Jastrzębie-Zdrój;
- Rybnik – Żory – Jastrzębie-Zdrój;
- Racibórz – Kornowac – Rydułtowy – Rybnik;
- Racibórz – Kornowac – Pszów – Wodzisław Śląski – Marklowice – Świerklany – Żory.

Ich przebieg i wzajemne powiązania umożliwiają tworzenie różnorodnych połączeń międzygminnych transportem zbiorowym w Subregionie Zachodnim.

#### 1.14 Budowa i modernizacja linii i przystanków kolejowych

Poszczególne gminy Subregionu Zachodniego charakteryzują się różnym dostępem do stacji i przystanków kolejowych. W ramach niniejszego działania przewiduje się zwiększenie dostępności systemu kolejowego poprzez realizację inwestycji z zakresu nowych linii lub przystanków kolejowych w obszarach o małej dostępności. Ponadto istniejąca infrastruktura, która wymaga remontów powinna zostać zmodernizowana tak aby była przystosowana do obsługi osób ze szczególnymi potrzebami, zapewniała dogodne powiązania z otoczeniem, umożliwiała przesiadki do innych środków transportu.

#### 1.15 Linie dowozowe do przystanków kolejowych

Transport kolejowy na terenie Subregionu Zachodniego zapewnia powiązania zarówno pomiędzy większością ośrodków miejskich, jak i także daje możliwość podróży na dalsze odległości w tym także do Katowic. Z uwagi na ukształtowanie sieci kolejowej, nie każda gmina posiada dogodny dostęp do stacji czy przystanku. W związku z tym proponuje się uruchomienie linii autobusowych, które łączyłyby je z oddalonymi od nich miejscowościami.

Podstawową cechą jaka powinna charakteryzować rozkład jazdy takich linii jest ścisła synchronizacja z kolejowym rozkładem jazdy, zapewniająca dogodny czas na przesiadkę. Do zwiększenia atrakcyjności przyczyniłaby się także integracja w ramach jednego biletu podróży pociągiem i autobusem dowozowym.

### 1.16 Jednolity standard przystanków w Subregionie Zachodnim

W Subregionie Zachodnim funkcjonuje wiele komórek odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego, co przekłada się także na niejednolite standardy w zakresie wyglądu przystanków autobusowych. W ramach niniejszego działania rekomenduje się stworzenie opracowania, który w sposób kompleksowy uporządkuje kwestie standardu infrastruktury przystankowej i prezentowanych informacji, obejmujące w szczególności:

- standardy lokalizacji przystanków i ich kategoryzację
- standardy infrastruktury peronowej i około peronowej (w tym zapewnienia dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami)
- standard prezentowanych informacji
- identyfikację wizualną z uwzględnieniem charakterystyk poszczególnych gmin

### 2.1 Rozbudowa sieci i modernizacja dróg dla rowerów i pieszych

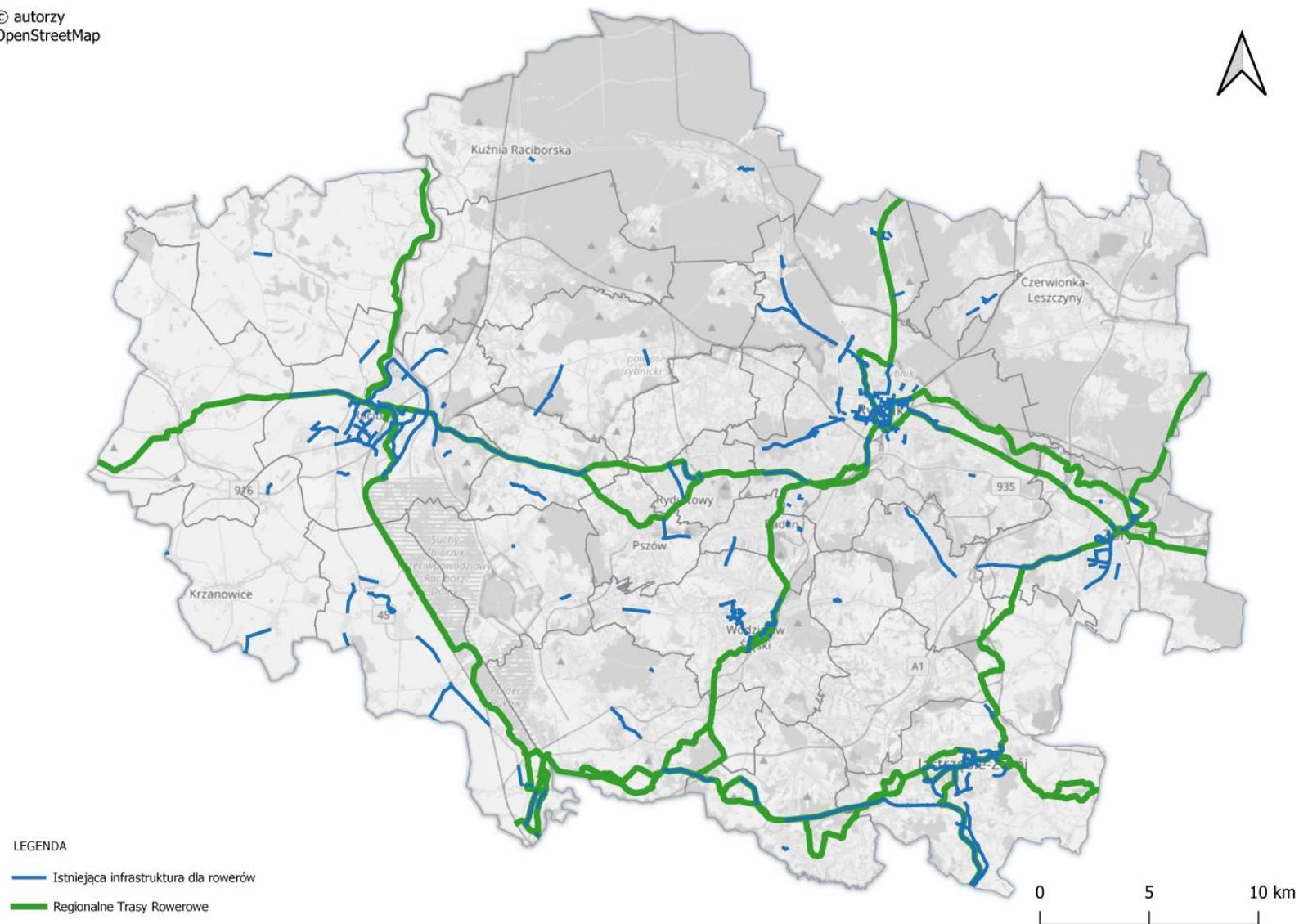
Wydzielona infrastruktura piesza i rowerowa jest najbezpieczniejszym rozwiązaniem prowadzenia ruchu rowerowego i pieszego. Rowerzyści mogą poruszać się ze swoją prędkością, charakterystyczną dla rowerzystów, nie przeszkadzając tym samym pieszym idącym znacznie wolniej po chodniku. Budowa infrastruktury i zapewnienie spójnej sieci tras rowerowych to jedno z podstawowych działań dotyczących transportu pieszego i rowerowego. Infrastruktura powinna być przede wszystkim bezpieczna i odpowiednio utrzymana, aby bez względu na warunki pogodowe użytkownicy mogli w bezpieczny sposób z niej korzystać.



**Fotografia 5.2 Przykładowa droga dla pieszych i rowerów**

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

Spójna i bezpieczna sieć dróg dla rowerów, ciągów pieszych lub pieszo-rowerowych, pozwala na realizowanie codziennych podróży do pracy czy szkoły, właśnie za pomocą roweru lub na krótszych dystansach pieszo. Uatrakcyjnienie tej formy przemieszczania się nastąpi poprzez punktowe nasadzenia zieleni. Dobrym rozwiązaniem jest też stworzenie dedykowanego opracowania określającego standardy infrastruktury pieszej i rowerowej. Przyjęte standardy powinny być przyjęte uchwałą prawa lokalnego i każdorazowo uwzględniane w opracowywaniu projektów nowych odcinków infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.



Rysunek 5.2 Proponowane korytarze rozwoju tras rowerowych na obszarze Subregionu Zachodniego

Źródło: opracowanie własne

### 2.2 Budowa i rozwój infrastruktury punktowej

Infrastruktura punktowa przeznaczona dla rowerów i ich użytkowników odgrywa istotną rolę w systemie transportowym miasta. Powyższe działanie zakłada uzupełnianie infrastruktury punktowej w zakresie ruchu rowerów poprzez zwiększenie liczby wiat rowerowych, stojaków na rowery w miejscach użytku publicznego i nie tylko, zwiększanie liczby stacji naprawczych. Realizując działanie należy wypełnić poszczególne kroki:

- Analiza braków w infrastrukturze punktowej wpływającej na ograniczanie dostępności
- Koncepcja rozbudowy infrastruktury punktowej (przejazdy rowerowe, wiaty, stojaki, stacje napraw)
- Realizacja wcześniej przygotowanej koncepcji rozbudowy infrastruktury punktowej

Działanie obejmuje także montaż małej architektury przeznaczonej dla pieszych takiej jak kosze na śmieci, ławki, donice, zieleni itd.



Fotografia 5.3 Przykładowa infrastruktura punktowa dla rowerów

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

### 2.3 Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich

System roweru miejskiego znacznie poprawia dostępność do tego środka transportu i zwiększa zasięg podróży. Tego rodzaju system zakłada funkcjonowanie rowerów miejskich tzw. III generacji, czyli rowerów wpinanych do stacji, w których także mogą one być ładowane. Założeniem jest, że rower może być wynajmowany przez osoby zarejestrowane w aplikacji operatora. Wysokość stawki oraz zakres wynajmu powinien być uregulowany, lecz rekomenduje się, aby rowery przez pewien okres czasu były darmowe, w celu promocji środka transportu. Dodatkowo powinna istnieć możliwość wynajmu długoterminowego rowerów aby mieszkańcy subregionu mogli pożyczyć rower np. na 1 miesiąc. Rekomenduje się także integrację systemu roweru miejskiego z transportem publicznym poprzez np. możliwość korzystania z niego w ramach biletu okresowego, jak i lokalizację stacji w węzłach przesiadkowych.



**Fotografia 5.4 Miejskie rowery elektryczne**

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

Rower elektryczny pozwala na pokonanie znacznie większych odległości. Wraz z systemem rowerów miejskich przeznaczonych do jazdy po mieście, sugeruje się wprowadzenie także rowerów typu cargo, którymi można przewozić niewielkie ładunki i bagaże.

## 2.4 Wprowadzanie Stref Czystego Transportu

Strefy Czystego Transportu (SCT) powoli zaczynają być wprowadzane w polskich miastach. Wprowadzenie SCT wymaga analizy emisji spalin w rzeczywistych warunkach ruchu pojazdów. Pierwsze strefy SCT powinny być wprowadzone wewnątrz układu obwodnicowego, aby ruch pojazdów nieuprawnionych do wjazdu mógł być skierowany na zewnątrz obszarów centralnych miejscowości. Zanim w centralnych obszarach miast i miejscowości wprowadzona zostanie Strefa Czystego Transportu można rozważyć wprowadzenie Strefy Ograniczonego Ruchu (SOR). W przypadku wprowadzenia SOR należy dokładnie przebadать strukturę rodzajową pojazdów i cechy pojazdów poruszających się w obszarze, w którym planowane jest wprowadzenie strefy oraz określić katalog pojazdów i warunki dotyczące wjazdu. Często wprowadzenie SCT jest poprzedzane SOR.

## 2.5 Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi PTZ

Jednym z filarów SUMP jest zmniejszenie negatywnego wpływu oddziaływania transportu na środowisko. Działanie zakłada zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych realizujących zadania PTZ w celu zmniejszenia szkodliwych emisji. Tego rodzaju specjalistyczna flota wpływa nie tylko na zmniejszenie emisji do atmosfery ale również na redukcję hałasu emitowanego przez ruch drogowy.

## 2.6 Dopłaty do rowerów elektrycznych

Działanie przewiduje dopłaty do zakupu rowerów elektrycznych, aby zakup tego typu środka transportu nie stanowił głównej bariery w jego pozyskaniu i codziennym użytkowaniu. Posiadanie roweru elektrycznego znacznie zwiększa zasięg wykonywanych podróży, bez nadmiernego zmęczenia przykładowo przed całym dniem pracy. Osoby posiadające rowery elektryczne często decydują się na tę

formę codziennych dojazdów do miejsca pracy, czy nauki pomimo dużych odległości od miejsca zamieszkania.

### 2.7 Budowa i montaż stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych

Możliwość ładowania pojazdów elektrycznych transportu publicznego na węzłach przesiadkowych i w różnych strategicznych miejscach na terenie miejscowości Subregionu Zachodniego przyczyni się do rozwoju tego typu pojazdów w funkcjonującym taborze. Korzystanie z pojazdów elektrycznych we flocie transportu publicznego wymaga przystosowanej do tego infrastruktury, ze względu na oferowane zasięgi pracy na pełnym cyklu akumulatora w pojeździe.

Działanie obejmuje także montaż ładowarek dla pojazdów prywatnych. W Polsce coraz więcej mieszkańców decyduje się na zakup pojazdu elektrycznego, a często argumentem przemawiającym za nie kupowaniem pojazdu zeroemisyjnego jest brak infrastruktury zapewniającej sprawne ładowanie samochodu. Zwiększając liczbę punktów ładowania zwiększa się także dostępność do tego typu rozwiązań. Większa liczba pojazdów elektrycznych na drogach przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń i emisji szkodliwych dla środowiska.

### 2.8 Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów

Ruch pojazdów w centralnych obszarach miast wpływa na środowisko oraz bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu. Oprócz tego zajmuje bardzo dużo przestrzeni, która dawniej należała do pieszych i rowerzystów, czyli niechronionych uczestników ruchu drogowego. Działanie ma na celu wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów i zmniejszanie ruchu transportu indywidualnego. Działanie powinno pozytywnie wpłynąć na podział zadań przewozowych.



Fotografia 5.5 Ulica z pierwszeństwem dla rowerzystów

Źródło: własne archiwum fotograficzne

---

## 2.9 Wprowadzanie opłat za parkowanie

Zasadniczym, ustawowym celem wprowadzenia poboru opłat jest uzyskanie zwiększenia rotacji pojazdów samochodowych na drogach publicznych. Wysokość stawki opłaty za postój w Strefie Płatnego Parkowania powinna realnie wpływać na racjonalne wykorzystanie miejsc postojowych poprzez zmniejszenie postoi długotrwałych na rzecz postoi krótkotrwałych. Działanie powinno zakładać sukcesywne zwiększanie stawki opłaty za postój pojazdu w Strefie Płatnego Parkowania uzależnione od obserwacji zajętości dostępnej przestrzeni parkingowej do uzyskania pożądanego poziomu rotacji. Rekomendowane jest przeprowadzenie badań i analiz funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania dla określenia poziomu zajętości, rotacji i innych parametrów charakteryzujących Strefę, aby móc planować zmiany, które powinny być wynikiem wniosku i przeprowadzonych badań. Po wprowadzeniu zmian zasadne jest ponowne badanie funkcjonowania SPP dla określenia stopnia wpływu zmian na zmiany charakterystyki parkowania.

Zmiana stawek opłat za postój pojazdów w Strefie Płatnego Parkowania wpływa także na decyzję o wyborze środka transportu w codziennych podróżach i chociażby ze względów ekonomicznych może wpływać na zmianę w podziale zadań przewozowych. Mieszkańcy zmuszeni do ponoszenia wysokiej opłaty za postój będą w perspektywie zniechęceni do wykorzystania samochodu w dojazdach obowiązkowych, co powinno skłonić do większego wykorzystania transportu publicznego lub roweru w podróżach.

## 2.10 Rewitalizacja centrów gminnych w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne z uwzględnieniem błękitno-zielonej infrastruktury i mobilności

W ramach realizacji dokumentu SUMP należy podjąć działania związane z przekształceniami przestrzeni publicznych centrów poszczególnych gmin w pobliżu najważniejszych dla mieszkańców obiektów: urząd, kościół, cmentarz, sklep. Koncept ten należy rozpatrywać zarówno w odniesieniu do siedzib poszczególnych gmin, jak i poszczególnych sołectw.

Centra takie powinny stanowić lokalne węzły mobilności, gdzie z jednej strony atrakcyjne zagospodarowanie przestrzenne, uwzględniające także małą architekturę, zachęcałoby do spędzania tam czasu, zaś z drugiej będą to miejsca bezpieczne i zapewniające priorytet dla aktywnych form mobilności i transportu publicznego. Powinny być one dobrze skomunikowane z sołectwami infrastrukturą przyjazną dla ruchu pieszego i rowerów.



Fotografia 5.6 Uspokojenie ruchu w centrum z przeznaczeniem dla pieszych i rowerzystów

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

Wielofunkcyjność takich miejsc byłaby związana z możliwością załatwienia w nich wszystkich ważnych dla mieszkańców spraw i usług bez konieczności wykonywania podróży do większych ośrodków. Centra takie mogą one być również wykorzystywane do organizacji wszelkiego rodzaju wydarzeń dla mieszkańców

Z punktu widzenia działań dla klimatu istotne będzie takie zagospodarowanie, które uwzględni zielen w szczególności wysoką, a także tzw. błękitną infrastrukturę, związaną z np. retencją wód opadowych. ale także zapewni przyjazne warunki oczekiwania na pojazdy transportu publicznego.

### 2.11 Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi komunalnej gmin

Podjęmowane działania z zakresu elektromobilności mogą dotyczyć także pojazdów służących innym niż publiczny transport zbiorowy funkcjom. W szczególności działanie to obejmuje zakup pojazdów realizujących usługi komunalne na terenie gmin (np. śmieciarki, zamiatarki) lub pojazdy interwencyjne wraz z infrastrukturą do ich ładowania/tankowania.

### 2.12 Interwencja w logistykę miejską

W celu efektywnego zarządzania logistyką miejską konieczne jest opracowanie dokumentu Sulp (ang. Sustainable Urban Logistics Plan), który powinien być opracowany dla obszaru całego subregionu zgodnie z założeniami dokumentacji wspólnotowej, w tym poradników:

- Guidelines developing and implementing a sustainable urban logistics plan, Enclose (wersja z 2015 r.),
- Develop and Implement a Sustainable Urban Logistics Plan (Sulp) (wersja z 2019 r.),



Fotografia 5.7 Pojazdy realizujące dostawy bez dedykowanych miejsc postojowych

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

W zakresie dobrych praktyk możliwe jest także wykorzystanie projektów realizowanych przez miasta w Polsce, w tym Wrocław i Warszawę w zakresie badań i monitoringu logistyki miejskiej oraz potencjalnych rozwiązań.



Fotografia 5.8 Pojazdy elektryczne używane do dostaw w centrach miast

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

W ramach bieżących prac konieczne jest podjęcie działań z zakresu porządkowania ruchu dostaw poprzez wyznaczanie dedykowanych miejsc postojowych i dalsze analizy w zakresie przestrzegania istniejących ograniczeń w tym zakresie.

### 3.1 Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych

Działanie ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa rowerzystów podczas przejazdu przez odcinki węzłowe oraz bezpieczeństwo pieszych na przejściach dla pieszych. Obejmuje ono projektowanie, budowę lub modernizację skrzyżowań, na których piesi i rowerzyści mają możliwość bezpiecznego

przekroczenia jezdni. W ramach modernizacji należy uwzględnić Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu:

- WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych
- WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach

### 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu

Poprawa bezpieczeństwa w obszarze szkół i przedszkoli powinna być związana z wykonaniem audytu infrastruktury przed podjęciem tego typu działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa. Audyt wskazywać powinien problemy oraz potencjał dla poprawy jakości, dodatkowo powinien wskazywać rekomendacje dla podejmowanych działań.



Fotografia 5.9 Ulica z oznaczeniami informującymi o szkole w pobliżu

*Źródło: własne archiwum fotograficzne*

Działania w zakresie poprawy powinny być komponentem większego projektu, na który składać się powinny każdorazowo:

- badania ruchu w obszarze szkoły w okresie porannym i popołudniowym,
- ankiety z uczniami i nauczycielami szkoły w celu określenia problemów i możliwości potencjalnych rozwiązań,
- warsztaty z uczniami w szkołach dla celu wypracowania wizji poprawy bezpieczeństwa,
- kampanie informacyjne promujące poprawę bezpieczeństwa dla uczniów i rodziców,
- opracowanie kierunkowe w celu wypracowania dokumentacji dla projektantów wraz z szacunkiem kosztów oraz podziałem zadań na działania organizacyjne, infrastrukturalne i inwestycyjne,
- badania ruchu w obszarze po wprowadzeniu zmian dla celu określenia mierzalnego poziomu poprawy w wyniku prowadzonych działań.

### 3.3 Wprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

---

W centrum miejscowości często dochodzi do korków i zwiększa się emisja szkodliwych substancji, co stanowi poważny problem dla mieszkańców. Dlatego ważne jest wprowadzenie działań mających na celu wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centralnych obszarów miejscowości. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miejscowości przyczyni się do poprawy jakości życia wszystkich mieszkańców.

Jednym ze sposobów wyprowadzania ruchu z centrum miast jest uspokajanie ruchu. Uspokojenie ruchu w centrum miasta jest również niezwykle ważne dla bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i kierowców, a także dla poprawy jakości życia mieszkańców. Istnieje wiele sposobów na uspokajanie ruchu w centralnych obszarach, między innymi modyfikacje i odginanie toru jazdy, wprowadzanie małej architektury, szykan, wynoszenie przejść dla pieszych, zmiany w nawierzchni wymuszające redukcję prędkości, wprowadzenie stref ograniczeń prędkości, zmiany w organizacji ruchu drogowego w danym obszarze.

Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości może odbywać się także poprzez budowę ich obwodnic, niemniej pod warunkiem wprowadzeniem na odcinkach odciążanych rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu i preferencji dla ruchu pieszych, rowerów i transportu zbiorowego.

### 3.4 Przebudowa miejsc niebezpiecznych

Przeprowadzone audyty BRD (Działanie 4.7) stanowią istotną część przygotowawczą do inwestycji związanych z przebudową miejsc niebezpiecznych.

W ramach niniejszego działania zrealizowane zostaną przebudowy miejsc zidentyfikowanych jako stwarzających zagrożenie w bezpieczeństwie ruchu drogowego w szczególności poprzez takie rozwiązania jak np.: fizyczne zmniejszenie prędkości pojazdów, korekty geometrii skrzyżowań, wprowadzanie esowania toru jazdy. Zastosowane środki z zakresu inżynierii ruchu muszą być adekwatne do zdiagnozowanych problemów w danym miejscu.

### 4.1 Działania edukacyjne w szkołach

Działania związane z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dotyczą osób w każdym wieku. Dlatego też, już od najmłodszych lat można zaczynać edukować dzieci i młodzież, aktywnie promując ideologię SUMP-ów. Ekologia, oddziaływanie na środowisko, bezpieczeństwo ruchu przy szkołach, bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, zapewnienie odpowiedniej widoczności – to tylko niektóre z postulatów, które są promowane przez SUMP.

Zaangażowanie szkół w edukację i promowanie zrównoważonej mobilności można realizować na wielu szczeblach. Organizacja spotkań z osobami odpowiedzialnymi za transport, uczenie dzieci podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, gry terenowe o tematyce zrównoważonej mobilności, akcje promujące zdrowe formy transportu itp. Działanie można zrealizować podejmując następujące rozwiązania:

- Przygotowanie programu edukacyjnego przystosowanego dla dzieci w zależności od wieku,
- Nawiązanie współpracy z jednostkami odpowiedzialnymi za transport w obszarze oraz kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- Realizacja spotkań edukacyjnych w szkołach w ramach obowiązkowych zajęć dla wszystkich dzieci.

### 4.2 Promocja zrównoważonej mobilności

Nie wszyscy mieszkańcy subregionu są zaznajomieni z ideą Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Z racji, że SUMP kładzie duży nacisk na zaangażowanie mieszkańców i partycypację społeczną, działanie dotyczy kampanii informacyjnych na rzecz promowania tematyki SUMP. Kampanie

informacyjne edukują społeczeństwo i pozwalają na dotarcie do szerszego grona odbiorców. Dzięki kampaniom informacyjnym i promocji można wpłynąć na codzienne zachowania transportowe mieszkańców żyjących na co dzień na terenie Subregionu. Kampanie informacyjne docierają zarówno do

dzieci i młodzieży jak i do dorosłych mieszkańców, przez co przykładowo, osoby które na co dzień podróżują transportem indywidualnym mogą zmienić swoje przyzwyczajenia i przesiąść się na komunikację zbiorową lub rower.

### 4.3 Planowanie zorientowane na transport

Transit Oriented Development (TOD) to podejście planistyczne, które koncentruje się na rozwijaniu zabudowy oraz przestrzeni publicznej wokół dobrze skomunikowanych punktów komunikacyjnych, takich jak stacje kolejowe czy przystanki autobusowe. W ramach sporządzania dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach gmin i miast, każda jednostka powinna zwrócić szczególną uwagę, na wyznaczenie terenów do zainwestowania lub przekształceń zgodnie z prognozami demograficznymi oraz możliwości obsługi tego obszaru wysokowydajnymi środkami transportu (np. pociągiem bądź autobusem). Pozwoli to na uzyskanie efektu synergii z innymi działaniami SUMP, co pozwoli na zwiększenie efektywności ekonomicznej rozwiązań komunikacyjnych oraz doprowadzi do obniżenia kosztów bieżącego funkcjonowania.

W ramach tego działania należy także przewidzieć zwiększanie kompetencji osób odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w gminach poprzez np. szkolenia i wizyty studyjne w zakresie związków pomiędzy planowaniem przestrzennym a jego wpływem na transport.

### 4.4 Opracowywanie gminnych planów zrównoważonej mobilności

Plan zrównoważonej mobilności Subregionu Zachodniego z uwagi na podejmowaną wielkość obszaru ma dość ogólny charakter względem poszczególnych gmin. W ramach niniejszego działania co najmniej największe ośrodki miejskie w Subregionie (tj. Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Żory, Racibórz, Wodzisław Śląski) powinny opracować lub podjąć się aktualizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej, które uszczegóławiałyby zapisy niniejszego dokumentu, a także identyfikowały nowe obszary problemowe specyficzne dla danego samorządu.

### 4.5 Opracowanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu

Plany mobilności to dokumenty zawierające pakiet instrumentów zarządzania mobilnością w celu ograniczenia wykorzystania samochodu osobowego przez mieszkańców realizujących podróże do dużych generatorów ruchu. Dokumenty takie są tworzone zarówno dla obszarów (jak np. osiedla mieszkaniowe lub kampusy uniwersyteckie), jak i pojedynczych obiektów (np. zakłady pracy, obiekty handlowe).

Metodyka ich opracowania jest podobna do tej związanej z dokumentem SUMP i obejmuje takie najważniejsze kroki jak: faza przygotowawcza, analiza stanu istniejącego, określenie celów i działań do wdrożenia, przypisanie zasobów, opracowanie systemu monitoringu, faza wdrażania i oceny działań.

W pierwszej kolejności należy skupić się na promocji tej idei wśród podmiotów i instytucji z obszaru Subregionu Zachodniego. Następnie dla tych, które będą żywo zainteresowane takim dokumentem powinno prowadzić się mentoring w ramach poszczególnych faz opracowania.

Dla podmiotów, które sporządzą i będą wdrażać instrumenty przewidziane w planie mobilności można przewidzieć korzyści lub benefity związane np. ze współfinansowaniem działań z zakresu zrównoważonej mobilności lub dedykowane oferty taryfowe w transporcie publicznym.

---

#### 4.6 Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców

Działanie polega na cyklicznym wykonywaniu badań ruchu wraz z aktualizacją modelu transportowego, który został opracowany na potrzeby Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Dzięki cyklicznym i aktualnym wynikom badań, możliwe jest dostarczenie niezbędnej wiedzy o stanie mobilności w obszarze subregionu, jak również może stanowić podstawę do wyznaczania wskaźników przewidzianych na potrzeby dokumentu jak m.in. modal split czy liczba pasażerów korzystających z linii autobusowych na terenie subregionu. Cykliczne badania ruchu powinny być wykonywane w takich samych odstępach czasowych, przykładowo co roku po przeprowadzonym w całej Polsce Generalnym Pomiarze Ruchu (GPR).

#### 4.7 Audyt BRD

Działaniem nawiązującym do poprawy bezpieczeństwa ruchu są audyty BRD wykonywane przez certyfikowanych audytorów, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerów na całej sieci dróg subregionu. Ważne jest, aby odpowiednio dobierać i lokalizować elementy BRD w odpowiednich miejscach, które są szczególnie narażone na ryzyko wypadków drogowych. Dlatego też rekomenduje się przeprowadzenie audytu BRD na sieci drogowej dla miejsc niebezpiecznych w ramach ruchu pojazdów oraz ze uwzględnieniem takich elementów infrastruktury, jak między innymi: przejścia dla pieszych, przejścia sugerowane, miejsca niebezpieczne, w których nie ma przejść dla pieszych, ciągi drogowe bez infrastruktury dla pieszych, itd., w celu oceny ich bezpieczeństwa.

Audyt pozwala na identyfikację obszarów, które wymagają ulepszeń i dostosowania, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na przejściach i przejazdach oraz ograniczenia ryzyka wypadków drogowych.

Wprowadzenie elementów BRD do przestrzeni miejskiej stanowi efektywną strategię, która ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie liczby wypadków.

#### 4.8 Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)

W celu zwiększenia dostępu do informacji związanych z transportem i mobilnością w mieście rekomenduje się stworzenie platformy do zgłaszania wniosków przez mieszkańców. Dzięki takiemu rozwiązaniu mieszkańcy mogliby zgłaszać potencjalne problemy i uwagi dotyczące funkcjonowania transportu w mieście do koordynatora mobilności lub odpowiednich jednostek zajmujących się tymi sprawami na co dzień. Sprawy dotyczące mniejszych lub większych problemów mogłyby być szybciej rozpoznawane oraz co za tym idzie szybciej rozwiązywane. Platforma mogłaby także służyć innym celom związanym z transportem – byłoby to także miejsce na zamieszczane aktualności i informacje dotyczące subregionu zachodniego zarówno w postrzeganiu lokalnym jak i regionalnym.

Wyżej opisano katalog możliwych do wdrożenia działań. Stanowi on zbiór otwarty, który na etapie dalszych prac powinien zostać uszczegółowiony i zmodyfikowany zgodnie z wynikami konsultacji z mieszkańcami i interesariuszami.

#### 4.9 Audyt pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami

Planowane zamierzenia infrastrukturalne powinny być projektowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego tzn. możliwego do wykorzystania przez wszystkich ludzi niezależnie od ich

cech bez konieczności odpowiednich adaptacji lub specjalnego projektowania. W tym celu na etapie projektowania nowej, czy modernizacji istniejącej infrastruktury należy włączyć m.in.: stowarzyszenia osób z niepełnosprawnością, osób starszych, rodziców, tak aby późniejsze jej realizacja nie stanowiła bariery architektonicznej.

## 5.2 Pakiety działań

Powyższe działania zostały przypisane do poszczególnych stref interwencji wyznaczonych w ramach Raportu Diagnostyczno-Strategicznego.

Tabela 5.5 Pakiety działań dla stref interwencji

Numer	Działanie	PAKIETY DZIAŁAŃ WG STREF INTERWENCJI		
		Ośrodki Regionu	Gminy Części Wschodniej	Gminy Części Zachodniej
1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego	x	x	x
1.2	Integracja taryf w transporcie publicznym na obszarze Subregionu Zachodniego	x	x	x
1.3	Wspólna platforma informacji multimodalnej na obszarze Subregionu Zachodniego	x	x	x
1.4	Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R	x	x	x
1.5	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	x	x	x
1.6	Kompleksowa zmiana tras transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim	x		
1.7	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń PTZ	x	x	x
1.8	Rozszerzenie sieci PTZ w ujęciu gminnym i regionalnym w Subregionie Zachodnim	x	x	x
1.9	Zakup taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych	x	x	x
1.10	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców PTZ	x	x	x
1.11	Rozwój połączeń transgranicznych		x	
1.12	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego	x	x	x
1.13	Organizacja KAWJ w transporcie międzygminnym i obszarach miejskich	x	x	
1.14	Budowa i modernizacja linii i przystanków kolejowych	x	x	x

1.15	Linie dowozowe do przystanków kolejowych			x
1.16	Jednolity standard przystanków w Subregionie Zachodnim	x	x	x
2.1	Rozbudowa sieci i modernizacja dróg dla rowerów i pieszych	x	x	x
2.2	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej	x	x	x
2.3	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich	x		
2.4	Wprowadzanie Stref Czystego Transportu	x		
2.5	Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi PTZ	x		
2.6	Dopłaty do rowerów elektrycznych	x		
2.7	Budowa i montaż stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych	x	x	x
2.8	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów	x		
2.9	Wprowadzanie opłat za parkowanie	x		
2.10	Rewitalizacja centrów gmin w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne z uwzględnieniem błękitno-zielonej infrastruktury i mobilności		x	x
2.11	Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi komunalnej gmin	x	x	x
2.12	Interwencja w logistykę miejską	x		
3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych	x	x	x
3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu	x	x	x
3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości	x	x	x
3.4	Przebudowa miejsc niebezpiecznych	x	x	x
4.1	Działania edukacyjne w szkołach	x	x	x
4.2	Promocja zrównoważonej mobilności w mediach	x	x	x
4.3	Planowanie zorientowane na transport	x	x	
4.4	Opracowywanie gminnych planów zrównoważonej mobilności	x		x
4.5	Opracowanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu	x		x
4.6	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców	x	x	x
4.7	Audyt BRD	x	x	x

4.8	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp..)	x	x	x
4.9	Audyt pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami	x	x	x

*Źródło: opracowanie własne*

## 6 Właściciele działań

Etap przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) stanowi początek procesu wdrażania, monitorowania i współpracy z interesariuszami. Zgodnie z cyklem SUMP, jest to kamień milowy poprzedzający kolejne kroki, takie jak zarządzanie wdrażaniem, monitorowanie, adaptacja, komunikacja oraz przeglądy i wnioski. Odpowiedzialne jednostki zajmujące się planowaniem systemu transportowego, zagospodarowaniem przestrzennym i inwestycjami związanymi z transportem i SUMP, są odpowiedzialne za realizację tych działań.

Subregion Zachodni charakteryzuje się nie tylko dużą liczbą jednostek samorządu terytorialnego i organizatorów publicznego transportu zbiorowego, ale także policentrycznością. Przekłada się to na zdywersyfikowane w skali obszaru struktury zarządzania zarówno systemem transportowym, jak i planowaniem przestrzennym. W przypadku większych ośrodków struktury te są rozbudowane, i w ich ramach funkcjonują dedykowane konkretnym zadaniom komórki. W mniejszych samorządach nadzór nad powyższymi obszarami jest niekiedy łączony w ramach pojedynczych stanowisk lub wykonywany doraźnie. Nie istnieje żadna jednostka, która w sposób kompleksowy, na obszarze Subregionu Zachodniego, odpowiadałaby za kwestie mobilności.

Institucją integrującą samorządy Subregionu Zachodniego jest działający w formie stowarzyszenia Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Do jego podstawowych zadań należą: lobbowanie za ważnymi sprawami, integracja różnych środowisk oraz promocja gospodarcza i turystyczna obszaru. W jego ramach funkcjonują zespoły robocze do spraw m.in. transportu zbiorowego oraz rozwoju infrastruktury i komunikacji ekologicznej.

Wdrożenie działań wynikających z SUMP Subregionu Zachodniego będzie wymagało zaangażowania komórek i jednostek odpowiedzialnych za takie kwestie jak:

- urbanistyka i planowanie przestrzenne,
- inżynieria ruchu,
- infrastruktura drogowa,
- inwestycje lub budownictwo,
- transport publiczny,
- fundusze europejskie,
- współpracy zewnętrznej (z gminami, powiatami, administracją rządową, organizacjami pozarządowymi),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji i turystyki,
- strategii rozwoju,
- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

W szczególności za wdrażanie działań będą odpowiedzialne takie komórki i instytucje jak:

- Urząd Miasta Rybnika: Centrum Inwestycji, Centrum Zrównoważonej Gospodarki Miejskiej, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Wydział Architektury, Wydział Dróg, Wydział Komunikacji, Wydział Rozwoju, Wydział Strategii i Obsługi Inwestora,
- Urząd Miasta Jastrzębie-Zdrój: Wydział Architektury, Wydział Gospodarki Komunalnej, Wydział Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji, Wydział Strategii, Rozwoju i Obsługi Inwestora, Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa

- Urząd Miasta Racibórz: Wydział Rozwoju, Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa, Wydział Dróg Miejskich, Wydział Komunalny, Wydział Inwestycji i Urbanistyki, Stanowisko ds. architektury i przestrzeni miasta, Wydział Promocji, Kultury, Turystyki i Sportu.
- Urząd Miasta Wodzisław Śląski: Wydział Architektury, Wydział Inwestycji Miejskich, Wydział Ochrony Środowiska, Wydział Gospodarki Komunalnej
- Urząd Miasta Żory: Wydział Inwestycji, Wydział Infrastruktury Miejskiej, Wydział Strategii Rozwoju Miasta, Wydział Urbanistyki i Architektury, Pełnomocnik Prezydenta ds. Projektów Strategicznych
- Starostwo Powiatowe w Rybniku: Referat Komunikacji, Referat Architektury i Budownictwa, Referat Projektów i Funduszy Europejskich, Edukacji Artystycznej i Praktyk Społeczno – Kulturowych, Referat Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Leśnictwa
- Starostwo Powiatowe w Wodzisławiu Śląskim: Wydział Administracji Architektoniczno-Budowlanej, Wydział Komunikacji i Transportu, Wydział Funduszy Zewnętrznych i Zamówień Publicznych, Wydział Ochrony Środowiska,
- Starostwo Powiatowe w Raciborzu: Referat Inwestycji i Rozwoju, Referat Architektury i Budownictwa, Wydział Komunikacji i Transportu
- Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
- Operatorzy i przewoźnicy z terenu Subregionu Zachodniego: Komunikacja Miejska w Rybniku Sp. z o.o., Międzygminna Komunikacja Autobusowa w Jastrzębiu-Zdroju, PKS Racibórz, Przedsiębiorstwo Komunalne w Raciborzu, pozostali przedsiębiorcy,
- zarządcy dróg: Rybnickie Służby Komunalne, Zarząd Dróg, Inwestycji i Remontów Powiatu Rybnickiego, Zarząd Dróg Miejskich w Wodzisławiu Śląskim, Powiatowy Zarząd Dróg w Wodzisławiu Śląskim, Powiatowy Zarząd Dróg w Raciborzu

Realizacja działań wynikających z dokumentu będzie wymagać także podjęcia współpracy z instytucjami wyższego szczebla administracji w szczególności: Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, Zarządem Dróg Wojewódzkich, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A..

Docelowo w Subregionie Zachodnim powinna powstać dedykowana zarządzaniu mobilnością struktura, która będzie odpowiedzialna za wdrażanie SUMP, koordynację działań, oraz monitoring jego realizacji i wspieranie gmin i innych interesariuszy w realizacji działań wynikających z dokumentu.

Każdemu ze wskazanych działań przypisany został jego właściciel tj. instytucja odpowiedzialna za jego realizację i prowadzenie.

Tabela 6.1 Właściciele działań w SUMP Subregionu Zachodniego

Numer działania	Działanie	Właściciel	Komentarz
1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego	w szczególności poprzez podjęcie i realizację inicjatywy powołania koordynatora ds. mobilności oraz stopniowego przechodzenia do sformalizowanej integracji zarządzania mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego (np. przez celowy związek komunalny)  Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
1.2	Integracja taryf w transporcie publicznym na obszarze Subregionu Zachodniego	Komunikacja Miejska Rybnik Sp. z o.o.	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny
1.3	Wspólna platforma informacji multimodalnej na obszarze Subregionu Zachodniego	Komunikacja Miejska Rybnik Sp. z o.o.	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny
1.4	Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R	JST	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny
1.5	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	organizatorzy ptz	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny
1.6	Kompleksowa zmiana tras transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + organizatorzy ptz	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny  Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
1.7	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń PTZ	organizatorzy ptz	-
1.8	Rozszerzenie sieci PTZ w ujęciu gminnym i regionalnym w Subregionie Zachodnim	organizatorzy ptz	-
1.9	Zakup taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych	poszczególne JST, organizatorzy i operatorzy PTZ	-
1.10	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców PTZ	JST	-
1.11	Rozwój połączeń transgranicznych	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + organizatorzy ptz	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny

Numer działania	Działanie	Właściciel	Komentarz
			Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
1.12	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego	Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, Racibórz, Wodzisław Śląski	-
1.13	Organizacja KAWJ w transporcie międzygminnym i obszarach miejskich	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + organizatorzy ptz	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
1.14	Budowa i modernizacja linii i przystanków kolejowych	PKP PLK S.A.	Zadania wymagają każdorazowo współpracy z poszczególnymi JST
1.15	Linie dowozowe do przystanków kolejowych	JST + organizatorzy ptz	
1.16	Jednolity standard przystanków w Subregionie Zachodnim	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + JST + organizatorzy ptz	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
2.1	Rozbudowa sieci i modernizacja dróg dla rowerów i pieszych	JST	-
2.2	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej	JST	-
2.3	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich	Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, Racibórz, Wodzisław Śląski + zarządcy dróg	-
2.4	Wprowadzanie Stref Czystego Transportu	JST	-
2.5	Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi PTZ	JST	-
2.6	Dopłaty do rowerów elektrycznych	JST	-
2.7	Budowa i montaż stacji ładowania lub tankowania dla pojazdów elektrycznych i wodorowych	JST	-
2.8	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów indywidualnych i ciężkich	JST	-

Numer działania	Działanie	Właściciel	Komentarz
2.9	Wprowadzanie opłat za parkowanie	JST	-
2.10	Rewitalizacja centrów gmin w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne z uwzględnieniem błękitno-zielonej infrastruktury i mobilności	JST	-
2.11	Zakup pojazdów elektrycznych lub wodorowych do obsługi komunalnej gmin	JST	-
2.12	Interwencja w logistykę miejską	JST	-
3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych	zarządcy dróg	-
3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu	JST	-
3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości	zarządcy dróg	-
3.4	Przebudowa miejsc niebezpiecznych	zarządcy dróg	-
4.1	Działania edukacyjne w szkołach	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + JST	-
4.2	Promocja zrównoważonej mobilności	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + JST	-
4.3	Planowanie zorientowane na transport	JST	-
4.4	Opracowywanie gminnych planów zrównoważonej mobilności	Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, Racibórz, Wodzisław Śląski + pozostałe JST	działanie powinno być realizowane w odniesieniu do SUMP Subregionu Zachodniego
4.5	Opracowanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego + interesariusze z sektora prywatnego	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny  Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
4.6	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny

Numer działania	Działanie	Właściciel	Komentarz
			Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
4.7	Audyt BRD	zarządcy dróg	
4.8	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp..)	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego	docelowo działanie powinno być realizowane przez koordynatora ds. mobilności lub celowy związek komunalny  Przejęcie nowych zadań wymaga podjęcia decyzji przez Zarząd i Zgromadzenie Związku
4.9	Audyt pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami	JST	

*Źródło: opracowanie własne*

## 7 Wskaźniki

Realizację działań zapisanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ocenia się za pomocą dwóch grup wskaźników: ogólne wskaźniki SUMI (ang. Sustainable Urban Mobility Indicators) – rekomendowane przez Komisję Europejską oraz dedykowane wskaźniki dostosowane do opracowania dotyczącego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego. Obie grupy wskaźników zostały opisane w kolejnych podrozdziałach.

### 7.1 Wskaźniki SUMI

Tabela poniżej przedstawia wybrane cztery główne wskaźniki, które są rekomendowane do stosowania przez Komisję Europejską, a na poziomie krajowym weryfikowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). Są to tzw. wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), proponowane przez Komisję Europejską, które powinny być wyznaczane w okresie horyzontu operacyjnego i prognostycznego SUMP.

Tabela 7.1 Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI)

Wskaźnik SUMI	Opis wskaźnika	Oczekiwany kierunek zmian
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	 Spadek liczby ofiar śmiertelnych na sieci drogowej Subregionu Zachodniego
Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	 Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym i dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	 Utrzymanie poziomu emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze miejskim	 Utrzymanie poziomu emisji zanieczyszczeń powietrza

Źródło: metodyka opracowania wskaźników SUMP przez KE/CUPT

Ich wartości zostaną przedstawione na etapie wstępnego projektu SUMP z porównaniem wszystkich analizowanych scenariuszy wraz z pakietami działań, które zostaną wypracowane wspólnie z interesariuszami.

Tabela poniżej prezentuje wartości bazowe i oczekiwane wskaźników SUMI.

Tabela 7.2 Wartości bazowe i oczekiwane wskaźników SUMI

Wskaźnik SUMI	Opis wskaźnika	2023	2030	2040
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	1,97	1,90	1,80
Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	36,8 %	40,0 %	50,0 %
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	Po opracowaniu OOS	Po opracowaniu OOS	Po opracowaniu OOS
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM <sub>2,5</sub> ) w obszarze miejskim	Po opracowaniu OOS	Po opracowaniu OOS	Po opracowaniu OOS

Źródło: opracowanie własne

## Spis tabel

Tabela 3.1 Lista inwestycji kolejowych branych pod uwagę w ramach scenariusza S0 BAU.....	12
Tabela 3.2 Lista inwestycji drogowych branych pod uwagę w ramach scenariusza S0 BAU .....	13
Tabela 5.1 Cele horyzontalne i operacyjne.....	18
Tabela 5.2 Cele operacyjne SUMP Subregionu Zachodniego .....	18
Tabela 5.3 Działania proponowane w ramach poszczególnych celów .....	19
Tabela 5.4 Klasyfikacja węzłów przesiadkowych.....	24
Tabela 5.5 Pakiety działań dla stref interwencji .....	42
Tabela 6.1 Właściciele działań w SUMP Subregionu Zachodniego .....	47
Tabela 7.1 Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) .....	51
Tabela 7.2 Wartości bazowe i oczekiwane wskaźników SUMI .....	52

## Spis rysunków

Rysunek 1.1 Powiaty Subregionu Zachodniego .....	7
Rysunek 2.1 Podział Subregionu Zachodniego na strefy interwencji – propozycja.....	11
Rysunek 3.1 Uproszczona metodyka wyboru scenariusza preferowanego.....	15
Rysunek 5.1 Proponowane lokalizacje węzłów przesiadkowych na obszarze Subregionu Zachodniego .....	23
Rysunek 5.2 Proponowane korytarze rozwoju tras rowerowych na obszarze Subregionu Zachodniego .....	31

## Spis fotografii

Fotografia 5.1 Korytarz transportu publicznego przebiegający przez centrum miasta.....	28
Fotografia 5.2 Przykładowa droga dla pieszych i rowerów .....	30
Fotografia 5.3 Przykładowa infrastruktura punktowa dla rowerów .....	32
Fotografia 5.4 Miejskie rowery elektryczne .....	33
Fotografia 5.5 Ulica z pierwszeństwem dla rowerzystów .....	34
Fotografia 5.6 Uspokojenie ruchu w centrum z przeznaczeniem dla pieszych i rowerzystów.....	36
Fotografia 5.7 Pojazdy realizujące dostawy bez dedykowanych miejsc postojowych.....	37
Fotografia 5.8 Pojazdy elektryczne używane do dostaw w centrach miast .....	37
Fotografia 5.9 Ulica z oznaczeniami informującymi o szkole w pobliżu .....	38