

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
SUBREGIONU ZACHODNIEGO WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO**



RAPORT Z BADAŃ IDI

Kraków, październik 2023 r.



Wykonawca:
VIA VISTULA Sp. z o.o.
ul. Nowowiejska 35/5
30-052 Kraków



Zamawiający:
Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego
Ul. Rudzka 13C
44-200 Rybnik



Sfinansowano w ramach reakcji Unii Europejskiej na pandemię COVID-19

Spis treści

1	Wstęp	6
1.1.1	Przykładowy scenariusz wywiadu IDI	8
2	Wyniki	11
2.1	Wywiad – MZK Jastrzębie-Zdrój	11
2.2	Wywiad – KM Rybnik	13
2.3	Wywiad – SP Wodzisław Śląski	15
2.4	Wywiad – UGiM Czerwionka-Leszczyzny	18
2.5	Wywiad – UG Gaszowice	20
2.6	Wywiad – UG Godów	22
2.7	Wywiad – UG Gorzyce	24
2.8	Wywiad – UM Jastrzębie-Zdrój	26
2.9	Wywiad – UG Jejkowice	29
2.10	Wywiad – UG Kornowac	31
2.11	Wywiad – UM Krzanowice	33
2.12	Wywiad – UG Krzyżanowice	36
2.13	Wywiad – UM Kuźnia Raciborska	38
2.14	Wywiad – UG Lubomia	40
2.15	Wywiad – UG Lyski	42
2.16	Wywiad – UG Markłowice	44
2.17	Wywiad – UG Mszana	46
2.18	Wywiad – UG Nędza	48
2.19	Wywiad – UG Pietrowice Wielkie	51
2.20	Wywiad – UM Pszów	53
2.21	Wywiad – UM Racibórz	55
2.22	Wywiad – UM Radlin	57
2.23	Wywiad – UG Rudnik	59
2.24	Wywiad – UM Rybnik	61
2.25	Wywiad – UM Rydułtowy	63
2.26	Wywiad – UG Świerklany	66
2.27	Wywiad – UM Wodzisław Śląski	68
2.28	Wywiad – UM Żory	70
2.29	Wywiad – Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	72
2.30	Wywiad – PKS Racibórz	74

1 Wstęp

Indywidualny wywiad pogłębiony polega na prowadzeniu przez badacza indywidualnej rozmowy z respondentem w oparciu o wcześniej przygotowany scenariusz. Respondent dobierany jest ze względu na jego powiązanie z tematyką badań. Celem wywiadu jest poznanie poglądów, opinii i oczekiwań jednostek oraz uzyskanie możliwie największej ilości ważnych dla badania szczegółów. Indywidualne wywiady pogłębione pozwalają skutecznie określić przyczyny zidentyfikowanych zjawisk, wyjaśnić obecność zaobserwowanych faktów, a to wszystko dzięki odwoływaniu się do doświadczeń respondentów, zapewnieniu im większej swobody wypowiedzi, a przede wszystkim możliwości dopytywania ich o ważne dla realizacji badania kwestie. Cała rozmowa zostaje zarejestrowana na nośniku audio, a następnie poddana transkrypcji i analizie. Grupą docelową badań IDI są przedstawiciele instytucji o kluczowym znaczeniu dla systemu mobilności Subregionu Zachodniego oraz osoby z obszaru o największym zasobie wiedzy na temat mobilności.

Sposób realizacji techniki:

1. Identyfikacja respondentów, pozyskanie danych kontaktowych.
2. Rekrutacja respondentów do badania na podstawie listy interesariuszy do badań, którzy będą mogli uczestniczyć w ramach każdej z jednostek w wywiadach.
3. Szkolenie moderatorów – do projektu zostaną wybrani doświadczeni moderatorzy, którzy uczestniczyli już w podobnych projektach badawczych. Moderatorzy otrzymają drogą elektroniczną materiały szkoleniowe, w tym instrukcję realizacji IDI przygotowaną specjalnie pod kątem realizowanego badania. Następnie wezmą udział w szkoleniu przeprowadzanym drogą telefoniczną, podczas którego zostaną szczegółowo omówione scenariusze wywiadów.
4. Realizacja wywiadów IDI – po wyznaczeniu terminów wywiadów nastąpi proces ich realizacji. Moderatorzy przeprowadzą wywiady w oparciu o przygotowane scenariusze, które następnie zostaną poddane transkrypcji i analizie. Moderatorzy będą dostarczać nagrania wywiadów od razu po ich przeprowadzeniu, aby mogły one zostać od razu skontrolowane pod względem zawartości odpowiedzi na wszystkie powiązane z tą techniką pytania badawcze, a następnie skierowane do transkrypcji.
5. Analiza i interpretacja – transkrypcje wywiadów zostaną poddane analizie jakościowej, która będzie polegała na poszukiwaniu odpowiedzi na pytania badawcze. W ramach analizy zostanie sporządzony raport z przeprowadzonych wywiadów pogłębionych zawierający najważniejsze informacje uzyskane w wyniku odpowiedzi na poszczególne pytania zawarte w scenariuszach wywiadów oraz ilości respondentów wyrażających takie informacje/opinie. W przypadku ponownego pojawienia się zagrożenia epidemicznego na terenie kraju, dopuszcza się realizację badań IDI w formule online.

Wywiady IDI zostały przeprowadzone z przedstawicielami 30 kluczowych interesariuszy:

Lp.	Interesariusz
1.	Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju
2.	Komunikacja Miejska w Rybniku
3.	Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego
4.	Urząd Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny
5.	Urząd Gminy Gaszowice
6.	Urząd Gminy Godów
7.	Urząd Gminy Gorzyce
8.	Urząd Miasta Jastrzębie-Zdrój
9.	Urząd Gminy Jejkowice
10.	Urząd Gminy Kornowac
11.	Urząd Miasta Krzanowice
12.	Urząd Gminy Krzyżanowice
13.	Urząd Miasta Kuźnia Raciborska
14.	Urząd Gminy Lubomia
15.	Urząd Gminy Lyski
16.	Urząd Gminy Marklowice
17.	Urząd Gminy Mszana
18.	Urząd Gminy Nędza
19.	Urząd Gminy Pietrowice Wielkie
20.	Urząd Miasta Pszów
21.	Urząd Miasta Racibórz
22.	Urząd Miasta Radlin
23.	Urząd Gminy Rudnik
24.	Urząd Miasta Rybnik
25.	Urząd Miasta Rydułtowy
26.	Urząd Gminy Świerklany
27.	Urząd Miasta Wodzisław Śląski
28.	Urząd Miasta Żory
29.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Komunikacji Regionalnej
30.	PKS Racibórz

W ramach listy rezerwowej wskazano się po przedstawicielu:

Lp.	Interesariusz
1.	Starostwa Powiatowego w Rybniku
2.	Starostwa Powiatowego w Wodzisławiu Śląskim
3.	Starostwa Powiatowego w Raciborzu
4.	Koleje Śląskie

Wywiady IDI zostały przeprowadzone po wcześniejszym umówieniu się z respondentem co do terminu i formy.

Przed przystąpieniem do właściwych badań IDI Wykonawca przeprowadził jedno badanie pilotażowe służące ocenie poprawności przyjętego scenariusza wywiadu.

1.1.1 Przykładowy scenariusz wywiadu IDI

Scenariusze badawcze będą weryfikowane ponownie przed przeprowadzeniem, tak by ich treść odpowiadała informacjom pozyskanym w ramach procesu diagnostycznego – poniżej zaprezentowano przykładowe pytania w badaniu. Treść badania była każdorazowo dostosowywana do specyfiki odbiorców.

Z uwagi na charakterystykę interesariuszy wytypowane zostały następujące obszary strategiczne do rozmów z respondentami:

- Zintegrowany transport publiczny
- Spójna sieć rowerowa i bezpieczny ruch pieszych
- Subregionalna polityka parkingowa
- Logistyka transportowa
- Współpraca subregionalna

Dodatkowo z uwagi na specyfikę Subregionu Zachodniego, ale także wpływ niżej wskazanych obszarów strategicznych Wykonawca rozpoznał ponadto zagadnienia dotyczące dodatkowych obszarów:

- Urbanistyki i gospodarki przestrzennej,
- Powiązań zewnętrznych Subregionu Zachodniego,
- Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności,

Tabela 1.1 Przebieg wywiadu IDI

Zagadnienie/Obszary strategiczne	Pytania	Uwagi	Przebieg rozmowy
Zintegrowany transport publiczny	<ul style="list-style-type: none"> • Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego? • Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim? • Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens? • Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego? 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy? • Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego? 		
Ruch zmotoryzowany, Subregionalna polityka parkingowa	<ul style="list-style-type: none"> • Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy? • Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu? • Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie? 		
Logistyka transportowa	<ul style="list-style-type: none"> • Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić? • Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem? • Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy? • Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu? • Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny? 		

<p>Urbanistyka, gospodarka przestrzenna</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni? • Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję? 		
<p>Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie? 		
<p>Spójna sieć rowerowa Bezpieczny i wygodny ruch pieszych</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim? • Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych? • Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego? 		

	<ul style="list-style-type: none"> Jakich zmian potrzebują piesi? 		
Powiązania zewnętrzne	<ul style="list-style-type: none"> W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego? Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie? 		
Współpraca subregionalna	<ul style="list-style-type: none"> Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu? Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności 		

Źródło: opracowanie własne

2 Wyniki

2.1 Wywiad – MZK Jastrzębie-Zdrój

Wprowadzenie

- Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
MZK Jastrzębie-Zdrój, kierownik planowania i organizacji komunikacji, 12 lat.

Zintegrowany transport publiczny

- Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Tylko gminy, które są w związku są dobrze skomunikowane (Czerwionka-Leszczyny, Jastrzębie-Zdrój, Pszów, Marklowice, Mszana, Radlin, Rydułtowy, Żory, Wodzisław Śląski). Tutaj ta integracja jest na szerokim poziomie. Bariera jest brak partycypacji w kosztach przez Rybnik i Wodzisław Śląski (brakuje tutaj również zintegrowanych rozkładów jazdy).
- Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?

Partycypacja w kosztach i kolejno integracja informacji w jednym miejscu i integracja rozkładów jazdy. Dodano, że często zapomina się tutaj o tym pasażerze, który jeździ tą komunikacją, to dla niego jest to wszystko organizowane.

3. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

Jeden podmiot może być organizatorem (koordynatorem), ale należy zaangażować osoby z poszczególnych gmin, które mają wiedzę o komunikacji zbiorowej w swoich gminach.

4. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

Wszystkie gminy powinny partycypować w kosztach w odniesieniu do ilości przejechanych kilometrów po terenie danej gminy.

5. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?

Dobrze wygląda tam, gdzie jest porozumienie. Jeżeli gmina jest w związku, to ona ma prawo głosu, więcej przywilejów i ich pasażerowie są brani pod uwagę w pierwszej kolejności.

6. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Mieszkańcy korzystają, ale tylko dłuższych trasach, startując z Wodzisławia Śląskiego.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

1. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Jest dobrze. W przypadku autobusów, bywa, że przy gwałtownym hamowaniu pasażerowie są narażeni na kontuzje.

2. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

W Jastrzębiu Zdroju są tylko 2 parkingi płatne.

3. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Wskazano, że płatne parkingi mogą przekonać osoby do jazdy autobusami, ale tylko wtedy, kiedy będą bus pasy dla autobusów (szybkość przejazdu będzie dobra).

Logistyka transportowa

1. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?

Nie ma takich problemów.

2. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Tak są dobrze rozmieszczone.

3. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Ok. godziny 14:00, 15:00 w okolicach kopalń widać, że ruch spowalnia.

4. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Nie widać takich problemów.

5. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?

W przypadku autobusów najważniejszym jest optymalizacja i wprowadzenie małych autobusów/pojazdów spowoduje, że w ciągu dnia ten autobus będzie stał na bazie (autobusy powinny jeździć cały czas).

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

1. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Są prowadzone badania rynku, gdzie takie potrzeby występują – starają się nadać. Dodano, że osoby wyprowadzające się na tereny podmiejskie oczekują, że nic nie będzie im przeszkadzać, w tym transport publiczny.

2. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby

można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

Wskazano, że same miasta raczej tak, dodano natomiast, że ile ludzi tyle zdań. Część osób i tak będzie wyjeżdżać np. do Katowic. Co do kultury (kino, teatr) – do Rybnika, Żor, Cieszyn, Bielsko-Biała, Katowice. Baseny i Aquapark – Żory, lub dalej.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

1. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Buspasy w miastach, tam gdzie jest duży ruch (determinuje to czas przejazdu i on może przekonać do poruszania się komunikacją autobusową). Przy wszystkich inwestycjach aspekt dróg rowerowych jest brany pod uwagę.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

1. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powinny być planowane i spinane w obszarze ponadgminnym.
2. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Najważniejszym jest usiąść i rozmawiać i lokalnie tak wygląda.
3. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szansę na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Tak, mają szansę, część osób tak robi. Ważnym ułatwieniem jest aspekt roweru elektrycznego, który zdecydowanie to ułatwia.
4. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano, że najważniejszym jest dobre i widoczne oznakowanie, do tego odpowiednie oświetlenie i doświetlenie takich miejsc.

Powiązania zewnętrzne

1. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Potwierdzono Cieszyn, Wisła, Katowice (aktualne przejazdy są w niskich warunkach komfortu).
2. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Tutaj powiedziano, że najpierw musi nastąpić integracja w ramach subregionu aby potem mogła nastąpić integracja zewnętrzna.
3. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Jest połączenie z Karwiną do Jastrzębia Zdroju. Dodano, że ta integracja jest tutaj również potrzebna w większym zakresie, ale w pierwszej kolejności jest potrzebna najpierw integracja wewnętrzna.

Współpraca subregionalna

1. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powinien być jeden koordynator (1 rozkład, 1 bilet), a przewoźników może być więcej.
2. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że z wyjątkiem Wodzisławia Śląskiego działa to dobrze – jest ta wymiana informacji. Temat jest mocno skap likowany dla gmin i raczej chcą współpracować (szukają partnerów).

2.2 Wywiad – KM Rybnik

Wprowadzenie

2. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Prezes KM Rybnik, od 2010.

Zintegrowany transport publiczny

7. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Sposób finansowania, istnienie 4 przewoźników, brak związku międzygminnego (jako przykład podano Komunikację Beskidzką), zróżnicowanie gmin, brak strategii rozwoju oprócz Żor i Rybnika, brak ukierunkowanej współpracy, brak sieci kolejowej
8. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Powołanie organizatora w subregionie typu PKS – pomiędzy miastami w subregionie komunikacja ponadregionalna.
9. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Na połączeniach międzygminnych tak, ale wewnątrz gmin już nie.
10. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że komunikacja wewnątrz gmin powinna być utrzymywana przez gminy. Natomiast międzygminna powinna być dotowana. Powinny być rozliczane per linia.
11. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?
Patrząc rok do roku to koszty rosną min. 20%. Problemem jest tworzenie budżetów. Powinny być podział na wydatki bieżące i tabor.
12. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Kolej musi mieć 2 tory i nie może być mijanek. Musi być również przystępny czas przejazdu.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

4. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Lokalnie są ronda, które są bezpieczniejsze. Wiaty przystankowe są wymieniane na takie z oświetleniem.
5. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Parking w Rybniku w centrum nie powinien być tam umiejscowiony – ruch powinien być wprowadzany z centrum miasta.
6. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Generalnie co do zasady parkowanie powinno być płatne, co powodowałoby rotację parkujących.

Logistyka transportowa

6. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakie? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że takich negatywnych zjawisk nie ma.
7. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Są dobrze ulokowane i nikomu nie przeszkadzają.
8. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Są zakłady pracy, są galerie handlowe i sam parking wielopoziomowy jest generatorem ruchu. Największy ruch jest w strefie ekonomicznej w Żorach oraz na zjazdach z autostrady A1.
9. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Ewentualnie powinien być jeden hub na obrzeżkach i tam powinno następować przeładowanie na mniejsze pojazdy.
10. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Wskazano, że gminy mają narzędzia inżynierii ruchu.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

3. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Tak, ponieważ Rybnik powstał z kilku wiosek i ta zabudowa jest zwarta. Natomiast zwrócono uwagę, że tutaj za wyborem samochodu przemawia wygoda

4. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

W Rybniku tak, w innych miastach raczej też. Z gmin przyjeżdżają do miast do lekarza, na zakupy i do urzędów.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

2. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

I ścieżki i chodniki są na dobrym poziomie. Przydałyby się ścieżki na połączeniach z większymi generatorami. Buspasy nie są potrzebne w subregionie, ponieważ nie ma aż takiego ruchu.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

5. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Ścieżki pomiędzy gminami i większymi osiedlami.
6. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Rozmówca nie uczestniczył w takich spotkaniach. Dodano, że szła na ścieżki już minął.
7. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
To zależy co łączy. W ramach subregionu to raczej będzie problem.
8. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano, że piesi są mocno „rozpuszczeni” i oczekują coraz więcej.

Powiązania zewnętrzne

4. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano Katowice (dla wygody mieszkańców).
5. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Zwrócono uwagę na problem wyprowadzania mieszkańców z subregionu – jeżeli stworzymy możliwości, to mieszkańcy będą zostawiać pieniądze poza regionem.
6. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Jest połączenie z Czechami.

Współpraca subregionalna

3. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Kompatybilność i integracja, ale nie dyktowanie standardów (każdą gminę stać na coś innego).
4. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Spotkania są, Lae brakuje na nich porozumienia, a są przechwałki. Lepsza jest natomiast formuła indywidualnych spotkań – jak mam sprawę, to umówię się na kawę.

2.3 Wywiad – SP Wodzisław Śląski

Wprowadzenie

3. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu w Wodzisławiu Śląskim. Doświadczenie - ok. 25 latnie.

Zintegrowany transport publiczny

13. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że głównym problemem jest legislacja – jest ona różna dla transportu miejskiego/gminnego i międzymiastowego/ podmiejskiego. Dodano, że również brak integracji w subregionie jest barierą.
14. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Powiedziano, że bez zmiany prawa będzie to bardzo trudne. Głównie ze względu na różnice w możliwym finansowaniu transportu zbiorowego ze względu na obszar funkcjonowania.
15. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Powiedziano, że jest to trudne, ale należy zmierzać to tego aby transport publiczny był prowadzony przez jeden podmiot. Będzie to na pewno proces wieloletni, ale kierunek jest właściwy.
16. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że nie powinny istnieć dysproporcje w finansowaniu transportu w ramach subregionu. Dobrym rozwiązaniem jest dopłata 3 zł do wozokilometru (w ramach FRPA) + dopłaty do ulg i zniżek.
17. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Powiedziano, że poziom świadomości samorządowców jest różny – część jest skłonna, a część nadal ma z tym problemy.
18. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że coraz więcej ludzi przemieszcza się pociągami, co zresztą widać, po ich napełnieniu. Perspektywicznie na pewno pojawi się problem z przepustowością infrastruktury i ilością połączeń. Są planowane inwestycje (CPK, Kolej+), które usprawnią te połączenia.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

7. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Powiedziano, że poziom bezpieczeństwa cały czas się poprawia. Jako przykład podano, że kiedyś rocznie było 16 ofiar śmiertelnych (Powiat Wodzisławski), a aktualnie jest to na poziomie 3. Natomiast sama infrastruktura drogowa cały czas wymaga remontów (ten poziom nie jest nawet odtwórczy). Dodano, że likwidacja subwencji na ten cel była błędem.
8. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Powiedziano, że nie można wszędzie budować parkingów („zabetonować wszystkiego”). Należy natomiast dążyć do przesunięcia transportu indywidualnego na transport zbiorowy.
9. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Powiedziano, że płatne parkowanie ma powodować rotację samochodów. Niestety niektórzy władarze gmin zrobili sobie z tego „maszynkę” do generowania wpływów do lokalnych budżetów.

Logistyka transportowa

11. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Powiedziano, że jest to duży problem, zwłaszcza w centrach miast, gdzie różną wizję mają sklepikarze i władarze danego miasta. Sklepikarze nierzadko oczekują miejsc parkingowych przy swoich punktach, a samorządowcy chcą wypchnąć samochody z centrów miast.
12. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak i nie stanowi to problemu.
13. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Powiedziano, że takim generatorem są różne obiekty (również np. galerie handlowe). Powiedziano natomiast, że należy tutaj chronić obszary zabytkowe i śródmiejskie przed nadmiernym ruchem samochodowym.
14. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Rozmówca nie miał doświadczenia w tym zakresie, ale stwierdził, że raczej przeładunek towarów na mniejsze samochody jest nieuzasadniony.

15. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistyczny?

Wskazano tutaj możliwość narzucenia godzin wjazdu/ wyjazdu do pewnych obszarów w przestrzeni (np. z towarem tylko rano).

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

5. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Wskazano, że łańcuch architektoniczny nie istnieje. W ogóle nie jest brana pod uwagę dostępność komunikacji przy nowych inwestycjach.

6. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?

Powiedziano, że niestety nie. Dodano natomiast, że koszty zmiany/ przebudowy/ przekształcenia infrastruktury tak, żeby tak się zadziało mogą okazać się zbyt duże i ten bilans może się nie opłacać.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

3. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Wskazano, że w tym obszarze samorządowcy nadal mają zbyt małą świadomość. W przypadku rozwiązań rowerowych wskazano, jako takie dobre praktyki rozwiązania holenderskie. Dodano, że ścieżka rowerowa powinna mieć jednak utwardzoną nawierzchnię). W przypadku chodników powiedziano, że spora dróg posiada te chodniki, ale braki jednak są. Co do buspasów, to w regionie nie ma takiej potrzeby.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

9. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?

Wskazano na potrzebę tworzenia przestrzeni (UNIFY) w której znajdują się równocześnie drogi ścieżki piesze i rowerowe, zieleni oraz infrastruktura dla pieszych.

10. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?

Teoretycznie jest zakładana, ale w praktyce wygląda to słabo. Jest potrzeba koordynacji w tym zakresie.

11. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Powiedziano, że poza pasjonatami, to nie działa, ponieważ są one niedostosowane do takiego ruchu.

12. Jakich zmian potrzebują piesi?

Powiedziano, że również infrastruktura rowerowa powinna być dostosowana do potrzeb osób starszych.

Powiązania zewnętrzne

7. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?

Wskazano na szybką kolej do Katowic i dalej w kierunku Zawiercia, Częstochowy. Również sprawny dojazd do Gliwic (onkologia) i w celach turystycznych do Wisły i Ustronia

8. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Przede wszystkim tworzyć połączenia kolejowe.

9. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Powiedziano, że sporo Czechów przyjeżdża do polski robić zakupy. Również sporo Polaków dojeżdża do Czech, do pracy. Jest potrzeba rozwoju połączeń kolejowych i może autobusowych.

Współpraca subregionalna

5. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powiedziano, że kierunek jest dobry, brakuje natomiast dobrych umocowań prawnych dla działalności Subregionu Zachodniego
6. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Powiedziano, że brakuje takiej formuły w ramach Subregionu (ewentualnie tylko sąsiedzka). Jako dobra praktykę wskazano działalność Śląskiego związku Gmin i Powiatów, który działa bardzo sprawnie.

2.4 Wywiad – UGiM Czerwionka-Leszczyzny

Wprowadzenie

4. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Starszy inspektor w wydziale spraw społecznych, doświadczenie 5-6 letnie.

Zintegrowany transport publiczny

19. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano małą liczbę kursów na istniejących liniach autobusowych.
20. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Największymi barierami jest brak dróg, obwodnic.
21. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Podano, że jeżeli metropolia daje sobie radę i to tam działa, to w subregionie też to powinno się udać. Powinna być jedna instytucja zarządzająca, przewoźników może być więcej.
22. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Budżet w gminie wzrósł w ciągu 3 lat z 5,2 mln PLN do ok. 8 mln PLN/ rok obecnie.
23. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Wskazano, że są kursy, gdzie jest tylko kilku pasażerów. Te przejazdy są natomiast determinowane obowiązkiem dowożenia dzieci do szkół, który ciąży na gminach. W odczuciu rozmówcy te koszty są olbrzymie w stosunku do pasażerów jeżdżących tą komunikacją.
24. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powinna funkcjonować tak jak w latach 90-tych. Aktualnie jest tych połączeń kolejowych jest za mało.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

10. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Zwrócono, że są pewne niedociągnięcia w aspekcie doświetlania pewnych miejsc i oznakowania tej infrastruktury związanej z ruchem.
11. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Aktualnie jest za mało parkingów w subregionie.
12. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Wskazano, że jeżdżąc sporadycznie jesteśmy skłonni zapłacić więcej, po to tylko, żeby dojechać do punktu docelowego.

Logistyka transportowa

16. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakie? Co należałoby zmienić?
Są takie miejsca w miście (tych w centrum na 3-go Maja), gdzie faktycznie samochód z towarem do sklepu staje na drodze i inni kierowcy muszą go wymijać lub czekać aż się wyładuje.

17. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, są zazwyczaj przy dużych sklepach.
18. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
W mieście nie ma takich generatorów. Zauważalne są utrudnienia na trasie 925.
19. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Mogłyby być takie centra przy zjazdach z autostrady A1. Dodano, że nowe duże zakłady są lokowane blisko zjazdów na węzły autostradowe.
20. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistyczny?
Wpływ jest, ale raczej problem dotyczy raczej większych miast.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

7. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
W mieście nie ma takich problemów. Perspektywicznie powinno się myśleć o komunikacji i o zapewnieniu szybkich dojazdów do autostrad (zwłaszcza, jeżeli mowa o strefach ekonomicznych).
8. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
Zwrócono uwagę, że sklepy, banki, lekarz jest lokalnie. Natomiast kwestia kontaktu z firmą Tauron i PGNiG, to trzeba dojechać do Rybnika lub Gliwic, podobnie jak szpital. Pewne sprawy załatwia lokalny UGiM.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

4. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Brakuje ścieżek rowerowych, co do buspasów, to nie powinno się ich robić kosztem pasa jezdni dla samochodów.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

13. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Jest sporo ścieżek rekreacyjnych.
14. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
W tym obszarze ta współpraca jest widoczna.
15. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Możliwość dojazdu jest. Przykładowo jest możliwy dojazd z Czerwionki do Rybnika. Natomiast 90% mieszkańców wolałaby jechać drogą. Dużym problemem jest mentalność osób i przyzwyczajenie do samochodów.
16. Jakich zmian potrzebują piesi?
Zwrócono uwagę, że w przypadku osób starszych przystanki powinny być umieszczane jak najbliżej instytucji u urzędów.

Powiązania zewnętrzne

10. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że w pobliskim Knurowie (dojazd autobusem ok. 30 minut) jest centrum przesiadkowe, z którego mieszkańcy mogą pojechać dalej na dowolnym kierunku w ramach metropolii.
11. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
W kierunku gór wskazano na potrzebę zwiększenie ilości kursów do Wisły, Ustronia, Cieszyna. W pewnym stopniu może te dojazdy poza subregion poprawić „kolej +”. Dodano, że może przydałyby się ścieżki rowerowe w kierunku gór.

12. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Jest bardzo dobre połączenie autostradą.

Współpraca subregionalna

7. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powinien zostać utworzony nowy podmiot, który zatrudniałby specjalistów, którzy znają się na transporcie (które znają specyfikę wszystkich miejscowości wchodzących w Subregion).
8. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Aktualnie nie ma takich grup, natomiast w przypadku gmin ościennych, wskazano, że pracownicy sektorowi w JST się znają i ten kontakt jest dobry. W przypadku transportu zbiorowego jest osoba pełnomocnika i osoba radnego, którzy reprezentują gminę na spotkania związanych z komunikacją miejską (np. ZTM) – w tym wypadku ta formuła wystarcza.

2.5 Wywiad – UG Gaszowice

Wprowadzenie

5. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Inspektor referatu ochrony środowiska i rozwoju gminy, doświadczenie 20 letnie.

Zintegrowany transport publiczny

25. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Jako główne bariery wskazano brak możliwości w gminie posiadanie własnego transportu zbiorowego. Również rozległość powiatu rybnickiego i fakt, że sam powiat nie jest organizatorem transportu (tylko sam Rybnik).
26. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Gmina nie ma wyboru i musi współpracować z Rybnikiem w zakresie siatki połączeń.
27. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano że jest to jedyne sensowne rozwiązanie, ale nie jest to możliwe ze względu na zaszczości (jest kilku dużych przewoźników i oni musieliby się dogadać).
28. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że wozokilometry są najlepszym rozwiązaniem.
29. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Gminy nie mają wyjścia, ponieważ muszą zapewnić dojazd dla swoich mieszkańców.
30. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Jest jeden przystanek w gminie w Głuchowie Śląskim. Część mieszkańców korzysta. Czy ten dojazd jest dalej, tym ta skłonność do korzystania z kolei jest większa.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

13. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
W gminie nie ma odcinka, który generuje niebezpieczne sytuacja. Gorzej wygląda to w Rybniku, który nie ma obwodnicy (potrzeba przejazdów przez centra miast).
14. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Lokalnie nie ma problemów z parkowaniem. Duże miasta w subregionie posiadają wystarczającą liczbę miejsc parkingowych. Dodano, że może te parkingi powinny być ulokowane na obrzeżach miast.
15. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Płatne parkowanie może przyczynić się do chęci skorzystania z innych środków komunikacji.

Logistyka transportowa

21. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
W gminie nie ma takich negatywnych zjawisk, podobnie wygląda to w subregionie.
22. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, lokalizacje w gminie nie są uciążliwe.
23. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Lokalnie nie ma takiego generatora ruchu. W ramach subregionu głównie to generują kopalnie. Widać zmiany natężenia ruchu w czasie dojazdu do szkół (widać to latem, kiedy takiego ruchu edukacyjnego nie ma).
24. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Nie ma potrzeby przeładunku towarów na mniejsze samochody. Ruch takich większych jest bardzo niewielki.
25. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Teoretycznie mają wpływ na ograniczenie tonażu. Była sytuacja w gminie, że firma produkowała krzewy i pojawiły się TIR-y i tutaj wnioskowali mieszkańcy o ograniczenia.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

9. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Niestety tak, są białe plamy na terenie subregionu, gdzie ten transport publiczny nie dojeżdża. Powinno się sugerować i sygnalizować potrzebę komunikacji zbiorowej przy nowych osiedlach.
10. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Wskazano, że jest z tym problem. To czego brakuje lokalnie, po to mieszkańcy udają się do Rybnika, a po bardziej ambitne kwestie, to Aglomeracja Śląska.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

5. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Wskazano, że chodniki i ścieżki rowerowe powinny być rozwijane. Dodano, że na odcinkach, gdzie ruch jest mniejszy powinno się łączyć ścieżki rowerowe i chodniki. Buspasy to ewentualnie w centrach miast, ale takich dróg wielojezdniowych jest niewiele.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

17. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Ruch rowerowy głównie rekreacyjny. Lokalnie ścieżki są w ramach ciągów drogowych. Kilkanaście kilometrów do pracy (np. Rybnika) powoduje, że niewiele osób chce dojeżdżać na rowerze.
18. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Trasy powinny powstawać jako ciąg od A do Z i tutaj wszystkie gminy po drodze powinny w tym brać udział. Aktualnie tak się nie dzieje.
19. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szansę na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
To zależy od inwencji rowerzysty. Podniesiono natomiast kwestię właściwego oznaczania ścieżek i dystrybucji mapek tras rowerowych w regionie (może powinno być na Google Maps)
20. Jakich zmian potrzebują piesi?
Aktualnie się to dzieje (niweluje się ograniczenia architektoniczne), ale kiedyś nie były brane pod uwagę ułatwienia dla osób starszych, czy niepełnosprawnych.

Powiązania zewnętrzne

13. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano Katowice, potwierdzono kierunek Gliwic i Zabrze. W kierunku Opola też powinny pojawić się powiązania. W kierunku gór jest droga tzw. „Wiślanka”. Jeżeli mowa o komunikacji zbiorowej, to aktualnie mieszkańcy gminy muszą się cofnąć do Katowic i dopiero mogą jechać w góry.
14. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Głównie brakuje linii kolejowej do Gliwic. W kierunku gór też powinny pojawić się połączenia kolejowe.
15. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Wskazano, że z Czeskim Boguminem było i (chyba) jest Kołacznice kolejowe. To wystarcza.

Współpraca subregionalna

9. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano na jeden bilet i integrację rozkładów jazdy, może w perspektywie na jedną komunikację.
10. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że taką funkcję integracyjną ma Subregion i ta formuła jest raczej jedyną możliwą (małe gminy są skazane na większe).

2.6 Wywiad – UG Godów

6. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Zajmuje się inwestycjami w gminie, doświadczenie 20 letnie.

Zintegrowany transport publiczny

31. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Jako bariery wskazano, że powinno być więcej kursów w ramach istniejących linii, ale mniejszych pojazdów.
32. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Częstotliwość kursów. Do tego integracja tej komunikacji – wspólny bilet, karta przejazdowa.
33. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Tak, mogłoby to być zintegrowane. Problemem jest kwestia zarządzania takim transportem (Czy Jastrzębie, czy Rybnik?), tutaj jest mała szansa na osiągnięcie porozumienia.
34. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Są wozokilometry, na podstawie, których gminy płacą przewoźnikom. 4-5 razy w ciągu roku są podnoszone stawki – gmina nie za bardzo ma tutaj pole manewru.
35. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Gminy nie mają możliwości negocjowania, a mają poczucie, że płacą za dużo.
36. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Jako dobry przykład podano Czechy, gdzie nie likwidowano infrastruktury kolejowej (torów), tylko zamiast pociągów jeździły szynobusy, które były tańsze.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

16. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Jest dobrze, niebezpiecznych miejsc nie ma. Aktualnie są montowane tablice pokazujące szybkość jazdy samochodów oraz ewentualne przekroczenie prędkości przez kierowcę.

17. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Powinny być w większości bezpłatne. Tylko w centrum powinny być płatne.
18. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Tak, ale tylko w centrach miast. Do tego zakupiony bilet powinien uprawniać do parkowania w okresie swojej ważności w całym obszarze parkowania. Również wskazano potrzebę aplikacji, gdzie moge zapłacić za parkowanie.

Logistyka transportowa

26. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Nie wskazano takich sytuacji.
27. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, są dobrze umiejscowione.
28. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Jest problem przy autostradzie na węźle w Łaziskach.
29. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
W przypadku dostaw towarów do Biedronek, czy innych supermarketów powinien ten transport odbywać się mniejszymi samochodami.
30. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Mogą, ponieważ organizują ruch – kwestia tonażu, prędkości, czy barier mechanicznych.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

11. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Wskazano, że aktualnie jest nawet problem dostać się z gmin podmiejskich do miast w subregionie, dla osób bez samochodu. Zwrócono uwagę, że ludzie przyzwyczaili się do wygody i komfortu, jaki daje samochód i ciężko będzie się im od odzwyczaić.
12. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
Z punktu widzenia gminy Godów można w ciągu 15 minut dojechać samochodem zarówno do Jastrzębia Zdroju, czy do Wodzisławia. Dodano, że wszystkie sprawy urzędowe powinny być załatwiane z poziomu gminy (woda, kanalizacja, gaz, prąd).

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

6. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Buspasy są w Rybniku, w innych lokalizacjach raczej nie ma takiej potrzeby. Ścieżki rowerowe przechodzące przez miasto są w Rybniku i Jastrzębiu.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

21. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Brakuje ścieżek rowerowych, które umożliwiłyby dojazd do pracy. Dodano, że generalnie takie dojazdy w dużym stopniu zależą od aury i pory roku (to jest determinanta).
22. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Jest współpraca, jako taki dobry przykład podano utworzenie „Żelaznego Szlaku”.
23. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Raczej nie, przebiegają one raczej lasami, polami.
24. Jakich zmian potrzebują piesi?

Zmiany w tym obszarze są cały czas realizowane – chodniki bezprogowe, podjazdy (infrastruktura dla osób z ograniczeniami).

Powiązania zewnętrzne

16. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Jest autostrada A1, która daje możliwość takiego szybkiego przemieszczania nawet poza subregion.
17. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano, że można dojechać do Cieszyna na rowerze, ale trzeba się liczyć z tym, że część trasy trzeba przejechać po drogach, co nie zawsze jest bezpieczne (zwłaszcza dla rodzin jadących z dziećmi).
18. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Jest A1 do Ostrawy. Pociąg jedzie go Bogumina, Ostrawy, Pragi. Bogumin jest takim czeskim centrum przesiadkowym na cały kraj.

Współpraca subregionalna

11. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Włodarze miast powinni się dogadać. Co do podmiotu, który powinien to prowadzić, to tutaj będzie problem, ponieważ przewoźnik z Jastrzębia nie będzie w stanie porozumieć się z przewoźnikiem z Raciborza.
12. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że w pewnych obszarach działa to. Co do aspektów związanych z transportem zbiorowym, to w małych gminach często zajmuje się tym pracownik, który ma wiele różnych innych ważniejszych zadań (jest to jedno z wielu zadań).

2.7 Wywiad – UG Gorzyce

Wprowadzenie

7. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Pracownik zajmujący się funduszami zewnętrznymi oraz pracownik zajmujący się kwestią komunikacji. Doświadczenie ponad 20 letnie.

Zintegrowany transport publiczny

37. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Kwestia transportu jest rozwiązana w większych miastach subregionu. W mniejszych brakuje połączeń i są one głównie dostosowane do połączeń związanych z dojazdem do szkół (lokalnie do Wodzisławia Śląskiego)
38. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Zwrócono potrzebę przejścia na nowoczesne środki taboru, które będą mocno oszczędne. Do tego rozszerzenie pokrycia topograficzną siatką połączeń.
39. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że może to być problem, ze względu na rozległość terenu oraz brak takiego dużo podmiotu, który byłby w stanie to obsługiwać. Dodano, że jest za dużo gmin aby była tutaj zgoda i wspólne stanowisko.
40. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że w przypadku związków komunikacyjnych, determinantą jest tu rentowność przejazdów. To powoduje, że gmin coraz bardziej nie stać na finansowanie takiego transportu zbiorowego.
41. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?

Wskazano, że ze względu na duże koszty, samorządy nie są chętne do takiego współfinansowania tych przewozów.

42. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Zwrócono uwagę, że z okolic Belsznicy i Olzy sporo młodzieży dojeżdża do szkół koleją. Dodano, że sytuacja wygląda lepiej niż jeszcze kilka lat temu. Trasa z Rybnika do Chałupki została zmodernizowana i pojawiły się tutaj pociągi międzynarodowe (do Pragi, do Wiednia). Nie ma problemu na trasach Wodzisław Śl.-Rybnik, Racibórz-Rybnik. W okolicach Olzy jest sporo miejsc wypoczynku i wielu mieszkańców Wodzisławia z tej kolei na tej trasie korzysta. Wskazano, że samochodem dojedzie się szybciej lokalnie do Wodzisławia, aniżeli jadąc do najbliższej stacji i kontynuując podróż koleją. W przypadku Rybnika, pociąg jest szybszy, ale mieszkańcy są przyzwyczajeni do wygody (kwestia mentalności).

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

19. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Aktualne obostrzenia spowodowały, że faktycznie to bezpieczeństwo się poprawiło.

20. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

W gminie parkowanie jest za darmo i raczej tutaj nie ma problemu. W dużych miastach jest to problem i powinny powstawać duże płatne wielopoziomowe parkingi.

21. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Tak, ale w przypadku dostępności „od ręki” wolnych miejsc parkingowych.

Logistyka transportowa

31. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?

Jest to dobrze rozwiązane i nie ma tutaj problemów.

32. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Jest sporo tych paczkomatów, różnych firm i ich lokalizacja też jest właściwa.

33. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Jest autostrada A1 i tam zjeżdża dużo (Gorzyczki) TIR-ów i tam robią się zatory. Ten problem był sygnalizowany, ma powstać 4 zjazd.

34. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Wskazano problem ze zjazdem z autostrady A1 – prawdopodobnie będzie dodatkowy 4 zjazd.

35. Jakimi są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?

Jest tak organizacja ruchu, która wprowadza ograniczenia dla pojazdów powyżej 12 T i to rozwiązuje pewne problemy organizacyjne w tym obszarze.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

13. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Widać reaktywację kolei, która rozwiązuje częściowo ten problem. Ze względu na to, że przepisy dopuszczają tworzenie wąskich dróg i dojazdów powstają spore ograniczenia dla transportu zbiorowego. Dodano również, że osoby które przeprowadzają się na tereny podmiejskie, czy wieś wręcz nie chcą aby ta komunikacja im przeszkadzała.

14. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

Lokalnie można powiedzieć, że gmina jest takim obszarem 15 minutowym, aczkolwiek po np. „wyższą kulturę” udają Siudo Rybnika.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

7. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Buspasów na terenie subregionu nie ma, ewentualnie może byłaby taka potrzeba w Rybniku. Dodano, że głównie korki tworzą się, nawet w tych dużych miastach, tylko w godzinach szczytu. Te chodniki, które są lokalnie to wystarczają. Przy nowych inwestycjach są brane pod uwagę zarówno chodniki i ścieżki rowerowe.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

25. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powinna się zmienić legislacja w kierunku możliwości korzystania przez rowerzystów z chodników (zachowując pierwszeństwo pieszych). Przemawia za tym słabe wykorzystanie tych chodników przez pieszych i kwestie bezpieczeństwa (bezpieczniej rowerem na chodniku, niż na ulicy).
26. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Zawsze jak są inwestycje powiatowe, to taka współpraca i spotkania z projektantami jest. To wystarcza.
27. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Nie są dostosowane i ich lokalizacja na to nie pozwala.
28. Jakich zmian potrzebują piesi?
Na bieżąco są wymieniane wiaty przystankowe. Jest nowy projekt (na razie jest opiniowany), który ma stworzyć infrastrukturę oświetlającą przejścia oraz sygnalizację w tych miejscach wzdłuż DK w gminie.

Powiązania zewnętrzne

19. W jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano Beskidy (Wisła, Ustroń).
20. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Na kierunku Beskidów powinna powstać kolej (kwestia tworzenia miejsc parkingowych przy dworcach) i połączenia autobusowe. Ścieżki rowerowe – to jest raczej wystarczająco rozwiązane (osoby, które uwielbiają rower, to da sobie radę).
21. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Wskazano, że jest dobrze rozwiązane przez autostradę A1.

Współpraca subregionalna

13. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Każda gmina ma swoje interesy, tutaj najważniejsza byłaby współpraca w tej infrastrukturze tak aby się to nie dublowało w sąsiednich gminach. Co do transportu, to powinien być jeden podmiot spajający ten transport w regionie. Potwierdzono, że dobrym pomysłem byłby wspólny bilet, ponieważ często korzysta się z kilku przewoźników nawet podczas jednego przejazdu z punktu A do punktu B.
14. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Są grupy robocze dedykowane do konkretnych zadań. Ta formuła wystarcza dla samorządów. Również władarze mają takie swoje spotkania i grupy.

2.8 Wywiad – UM Jastrzębie-Zdrój

Wprowadzenie

8. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Pracownicy Wydziału Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji (Ref. Drogowy, Ref. Środków budżetowych) z kilkunastoletnim doświadczeniem.

Zintegrowany transport publiczny

43. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że głównie są to bariery finansowe.
44. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Mieszkańcy woleliby mieć częściej i gęściej, ale nie można dopuścić aby autobusy jeździły puste – optymalizacja. Do tego wskazano wspólny bilet. Co do wielkości autobusów, to powiedziano, że czy mały, czy duży autobus, to koszty są takie same.
45. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Jest możliwe, ale należałoby zrobić diagnozę w tym kierunku. Główną barierą są środki finansowe.
46. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Każda gmina powinna finansować przejazdy autobusów na swoim terenie do granicy.
47. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Brak wiedzy w tym zakresie.
48. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
W Jastrzębiu Zdroju jest zamysł kolej CPK i Kolej+. Aktualnie nie ma tutaj kolei. Najważniejszy z punktu widzenia mieszkańców jest szybki dojazd do Katowic.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

22. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Wskazano, że dobrze – 1 wypadek śmiertelny/ rok. Najgorzej sytuacja wygląda około godziny 14:00, kiedy pracownicy kopalń wracają do domów.
23. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
2 - 3 parkingi są płatne. Bywa, że nie ma miejsca parkingowego, ale można takie miejsce znaleźć w promieniu 300 metrów.
24. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Były pomysły większej liczby płatnych parkingów, ale z jednej strony koszty, a z drugiej strony mentalność mieszkańców, którzy będą unikać płatnych parkingów).

Logistyka transportowa

36. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Są sklepy (np. Żabka), które nie mają swoich parkingów i tam jest problem. Bywa, że są zaprojektowane sklepy w centrach osiedli, gdzie bywa problem z dojazdem (np. Biedronka).
37. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak dobrze są rozmieszczone, nie ma tutaj problemów.
38. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Lokalnie są 3 kopalnie i w okolicach godziny 13:30 do 14:30 da się to odczuć.
39. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Dostawy są raczej w godzinach porannych. Natomiast przekonywanie firm, aby przepakowywali towary do mniejszych samochodów będzie generowało koszty i wiąże się z ich oporem.
40. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Tylko ograniczeniem związanym z tonażem samochodów, aczkolwiek dodano, że śmieciarka musi dojechać w wiele miejsc, a jak ona przejedzie, to i duży samochód dostawczy też. Do tego dochodzi dojazd samochodów z materiałami budowlanymi, dojazd autobusów – tutaj ten transport musi być umożliwiony.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

15. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Tak rośnie. Wskazano takie miejsca, np. strefa w Skrzyszowie, w Gorzycach (fabryka Panattoni). Niektóre zakłady pracy mają swój transport autobusowy, ale tylko niektóre.
16. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Centrum Jastrzębia jak najbardziej tak. Po wysoką kulturę trzeba jechać do Rybnika, do Katowic. Brakuje również wodnej strefy rekreacji na miejscu.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

8. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Tak trzeba tę infrastrukturę tworzyć. Na peryferiach brakuje chodników. Co do ścieżek rowerowych to tutaj ich brakuje. Co do bus pasów, to ta infrastruktura jest nie pozwala na ich tworzenie. W samym Jastrzębiu raczej nie ma takiej potrzeby.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

29. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powinno być usieciowane ścieżki pomiędzy sąsiednimi gminami. Wiele takich porozumień jest podpisanych i inwestycje są realizowane w takiej formule, ale na większe działania brakuje środków.
30. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Inwestycje powinny tworzyć spójną sieć w regionie. Dodano, że z sąsiednimi samorządami są raczej wypracowane takie porozumienia co do formuły takich inwestycji.
31. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
W pewnych sytuacjach tak, ale wiele takich tras nie przechodzi przez centrum. Natomiast potwierdzono, że część pracowników dojeżdża do swoich firm na rowerach. Zależy to od tego gdzie pracują.
32. Jakich zmian potrzebują piesi?
Miasto jest pagórkowate i jest problem z podjazdami dla wózków (są zgłaszane takie uwagi).

Powiązania zewnętrzne

22. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
W kierunku Katowic, do Gliwic (z Rybnika jest bus). Co do połączeń z górami (Wisła, Ustroń) to ma to sens – ma to załatwić Kolej+. Oprócz tego wskazano Kraków.
23. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Drogi rowerowe powinny być sieciowane. Komunikacja powinna pozwolić dojechać, czy to w góry, czy to do Katowic szybko i sprawnie.
24. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Powiedziano, że od tygodnia funkcjonuje połączenie do Bohumina (Cieszyn – Bohumin), a od września ma być to połączenie z Katowic.

Współpraca subregionalna

15. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Są przymiarki do tego z programu Feniks. Wskazano, że powinien być jeden wspólny bilet. Co do planowania przestrzennego wskazano na potrzebę wykorzystywania w pierwszej kolejności terenów przemysłowych, a nie tworzenie stref gospodarczych na polach (jest wygodniej i każda gmina patrzy na siebie w tym obszarze, nie z perspektywy subregionu).
16. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Zwrócono uwagę, że władarze wypracowują pewne ramy współpracy. Wojewódzki oficer rowerowy ponoć organizuje takie spotkania. Natomiast pracownicy UM nie mają takiej formuły, ale znają swoich odpowiedników w gminach subregionu.

2.9 Wywiad – UG Jejkowice

Wprowadzenie

9. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Kierownik referatu, doświadczenie związane z drogami ok. 10 lat + specjalista z tego obszaru.

Zintegrowany transport publiczny

49. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że częstotliwość połączeń jest zbyt mała dla mieszkańców. Dodano, że lokalna młodzież wybierając szkołę średnią musi to robić przez pryzmat możliwości dojazdu do szkoły komunikacją zbiorową.
50. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Powinno być więcej połączeń zwłaszcza w godzinach rannych.
51. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Rozmówcy wskazali, że nie mają doświadczenia w tym zakresie. Powątpiewają, że przypadku tylu gmin, które tworzą subregion, uda się dojść do porozumienia.
52. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że ten udział gmin musi być proporcjonalny do ilości mieszkańców korzystających z tej komunikacji.
53. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Powiedziano, że samorządy gdyby nie musiały, to tego by nie robiły.
54. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/ Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
W gminie aktualnie nie ma dworca (kiedyś był), był pomysł, żeby do tego wrócić, ale PKP twierdziło, że będzie zbyt mało chętnych.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

25. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Lokalnie są 3 drogi powiatowe i na nich odbywa się większość ruchu w gminie. Są zamontowane tablice „Zwolnij”. Zwrócono uwagę, że poprawa infrastruktury powoduje, że kiedy droga staje się szersza, to chętnych do szybszej jazdy przybywa.
26. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
W gminie parkingi są darmowe. Natomiast w miastach subregionu bywają płatne. Dodano, że pewnym problemem jest np. płatny parking przy szpitalu w Rybniku (powinien być bezpłatny).
27. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
W centrach przesiadkowych parkingi powinny być bezpłatne aby zachęcając kierowców do przesiadania się na komunikację zbiorową.

Logistyka transportowa

41. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że raczej nie ma takich problemów. W ramach subregionu zdarzają się takie sytuacje, zwłaszcza kiedy drogi są wąskie.
42. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Wskazano, że są. Natomiast jeden znajduje się przy skrzyżowaniu ulic powiatowych i zastania on wyjazd z bocznej ulicy

43. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Powiedziano, że lokalnie jest taka sytuacja, że kierowcy wybierają drogę gminną zamiast powiatowej i droga ta się blokuje. Lokalnie nie ma jakiś większych zakładów pracy, które generowałyby ruch.

44. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Wskazano, że jest problem rozjeżdżania dróg gminnych przez ciężki sprzęt. Dodano, że przeładowywanie samochodów na mniejsze generuje koszty i niekoniecznie jest dobry pomysł.

45. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?

Wskazano, że musi być naprawdę dobry argument, musi być wyznaczone miejsce na taki przeładunek. To generuje koszty. Przedsiębiorca zrobi to tylko wtedy, kiedy będzie mu się to opłacać.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

17. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Powiedziano, że aktualnie jest moda na rower, rower elektryczny i w takich miejscach to właśnie widać.

18. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

Wskazano, że część jest na miejscu, ale szkoły, baseny, teatr, specjaliści to głównie na kierunkach Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Racibórz. Czasami dojazd zajmuje te 15 minut, ale jak są korki to więcej.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

9. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Buspasy lokalnie nie są możliwe do realizacji. W dużych miastach jak jest miejsce, to powstanie bus pasów na pewno nie zaszkodzi. Temat ścieżek jest cały czas w gminie poruszany. Lokalnie na wąskich drogach przydałby się chodniki ze względów bezpieczeństwa.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

33. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?

Budując ścieżki rowerowe, ale raczej nie przy drogach lub muszą być oddzielone od drogi.

34. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?

Wskazano, że największy wpływ ma tutaj ekonomia i plany zagospodarowania przestrzennego. Nie wskazano żadnej formuły spotkań w takiej tematyce. Dodano, że gminy mają ważniejsze priorytety aniżeli ścieżki.

35. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Wskazano, że przemieszczanie się po ścieżkach przy drogach jest niebezpieczne. Dodano, że w przypadku pokrycia ścieżkami całego terenu, to są tutaj braki („dziury”).

36. Jakich zmian potrzebują piesi?

Wskazano na potrzebę chodników zwłaszcza na wąskich drogach, gdzie poruszanie się na piechotę jest niebezpieczne.

Powiązania zewnętrzne

25. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?

Wskazano Zabrze, do którego z Rybnika jedzie się 3 godziny. Dodano, że zlikwidowano busy do Katowic, co utrudnia dojazd na tej trasie. Wskazano również Opole, jako ośrodek akademicki. Wskazano, że wyjazdy w Beskidy jest wygodniejszy samochodem, ze względu na ilość zabieranych rzeczy.

26. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano na połączenia komunikacją zbiorową na tych kierunkach i ewentualnie rowerem w kierunku gór.
27. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Jest powiązanie autostradą A1 z Czechami.

Współpraca subregionalna

17. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano ewentualnie, że jeden podmiot mógłby to koordynować, do tego wspólny bilet. Podano przykład rozwiązania z zagranicy, gdzie na wjeździe do miasteczka był szlaban i znajdował się parking wielopoziomowy i bilet parkingowy pozwalał na bezpłatne poruszanie się komunikacją po całym miasteczku.
18. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Czasami są takie spotkania (jest problem, jest spotkanie), ale wskazano, że małe gminy w negocjacjach z Rybnikiem są na słabszej pozycji. Do tego dodano, że w gminie nie ma pracownika dedykowanego tylko do tematyki mobilności. Jest to osoba która ma wiele zadań i często nie ma czasu na takie spotkania.

2.10 Wywiad – UG Kornowac

Wprowadzenie

10. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Wójt gminy, w UG od 2010 r.

Zintegrowany transport publiczny

55. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano środki finansowe, raz - ich brakuje, dwa - gmina dużo płaci za linie przejazdowe (wg rozmówcy niewspółmiernie do faktycznego wykorzystania – z całej linii tylko kilka przystanków w gminie).
56. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Lokalnie wójt myśli o lokalnym/ powiatowym związku, są już poczynione pewne rozmowy. Od tego roku działa już linia jeżdżąca w gminie po okręgu. Dostosowanie grafiku przejazdów do faktycznych potrzeb.
57. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Jest to raczej niemożliwe, ponieważ od kilkunastu lat jest problem zintegrować transport w ramach powiatu.
58. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powinien być nakaz z góry, aby powiat zajmował się i finansował dojazd do szkół i zakładów pracy, natomiast gminy powinny zajmować się tylko transportem wewnętrznym (każdy w ramach swojej gminy).
59. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Na początku było ciężko, ale aktualnie jest coraz większe zrozumienie i opór zniknął.
60. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Za granice mieszkańcy jeżdżą do Bogumina samochodem a stamtąd jadą pociągiem. Lokalnie część mieszkańców jeździ pociągiem z Rydułtów, Wodzisławia Śląskiego, Raciborza. Natomiast są to zazwyczaj trasy poza subregion – Katowice, Warszawa.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

28. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Poprawiło się na DW – świeżo po remoncie drogi 935. Są ścieżki rowerowe, chodniki, przejścia i oświetlenie. W subregionie brakuje chodników przy DW, lepiej to wygląda to na DP.
29. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Wskazano, że lokalnie są pewne braki przy UG, w innych punktach problemów nie ma. Niestety inflacja powoduje, że przewidziane w budżecie środki nie wystarczają na planowane inwestycje.
30. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Parkowanie w centrach miast powinno być płatne (wysoka stawka np. 5 zł/ h).

Logistyka transportowa

46. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Tutaj wskazano, że jest problem przewożenia materiałów budowlanych i płodów rolnych za pomocą dużych samochodów dostawczych (20-30 T) po drogach gminnych, gdzie są ograniczenia wytrzymałości dróg (najczęściej do 3, 5 T).
47. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Jest dużo, lokalizacja jest raczej dobra.
48. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Potwierdzono, że Eko-Okna są takim największym generatorem w regionie.
49. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Wskazano, że lokalnie jest problem przewożenia zarówno materiałów budowlanych, jak i płodów rolnych – ze względów ekonomicznych firmy chcą to robić jak największymi samochodami, a te niszczą (rozjeżdżają) drogi gminne).
50. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Ograniczenie tonażu na drogach gminnych jest możliwe. Jest również współpraca ze starostwem powiatowym, ponieważ pojawił się problem kradzieży znaków ograniczających wjazd ciężkich samochodów.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

19. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Tam gdzie są dzieci, tam gmina musi zapewnić dojazd do szkół. Lokalnie gmina stara rozrastać się proporcjonalnie („nadmuchiwany balonik”), tak aby ta infrastruktura za tym nadążała.
20. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
W każdym sołectwie większość rzeczy jest na miejscu. Brakuje np. barów. Dodano, że gmina wspiera małą gastronomię, aby mieszkańcy spędzali czas na miejscu, a nie jeździli do miast. Rzeczy, których nie ma na miejscu, to kierunek Racibórz lub Rybnik.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

10. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Wskazano, że chodniki powinny powstawać przy DP. Na DG powinny być natomiast ograniczenia prędkości. Drogi rowerowe powinny być tworzone, ale poza jezdniami. Buspasy są dobrym rozwiązaniem w dużych miastach (np. Rybnik), ale powinny być utworzone jako nowy pas ruchu.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

37. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Należy sieciować/ połączyć to co już istnieje.
38. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Jeżeli pojawiają się środki dla kilku gmin, wtedy władze gmin są skłonni rozmawiać.
39. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Tak, lokalne drogi transportu rolnego są utwardzone i są również wykorzystywane jako ścieżki rowerowe. Niestety również poruszają się nimi samochody osobowe.
40. Jakich zmian potrzebują piesi?
Jest aktualnie realizowany w gminie projekt, który znosi bariery architektoniczne.

Powiązania zewnętrzne

28. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że głównie w kierunku aglomeracji.
29. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano potrzebę poprawy zjazdu z autostrady A1 na drogę 935.
30. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Wskazano, że są działania w kierunku transgranicznych ścieżek rowerowych. Jest współpraca z czeskimi gminami.

Współpraca subregionalna

19. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano, że stowarzyszenie Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego mógłby być liderem. Dodano, natomiast, że rzadko są organizowane tam spotkania. Jest tutaj sporo problemów, ale należy zmierzać do tej integracji.
20. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że jest wiele spotkań na różnych płaszczyznach. Dodano, że należy się szkolić, wyjeżdżać na wyjazdy studyjne. Natomiast jeździ tylko grupa osób z gmin zainteresowanych rozwojem.

2.11 Wywiad – UM Krzanowice

Wprowadzenie

11. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Inspektor ds. pozyskiwania funduszy pomocowych (7 letnie doświadczenie) + kierownik referatu gospodarki przestrzennej i inwestycji (ponad 20 letnie doświadczenie).

Zintegrowany transport publiczny

61. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Organizatorem transportu jest starostwo powiatowe. Wskazano, że z jednej strony jest mało kursów, a drugiej jest to kosztowne (koszty zaczęły miasto przerastać).
62. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że w ostatnim czasie nie było żadnych zgłaszanych uwag. Kiedyś pojawił się problem, kiedy zlikwidowano kursy niedzielne (były sygnały, że nie ma dojazdu do lokalnego zakładu pielęgnacyjno – opiekuńczego).

63. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że realne to by było pod warunkami: czy wszystkie podmioty chciałyby w tym uczestniczyć, musi być realne porozumienie w tej materii.
64. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Aktualnie są wozokilometry i to jest lepsze rozwiązanie niż kiedyś, gdzie utrzymywano nierentowne linie.
65. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?
Wskazano, że sytuacje, kiedy autobus dojeżdża do sąsiedniej gminy, a ta nie chce go współfinansować (finalnie autobusy przestały jeździć)
66. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Najbliższe połączenie z Raciborza. Są połączenia do Katowic, na kierunku Opola. Aby to dobrze funkcjonowało, to lokalnie musiałyby być stacje kolejowe. Aktualnie kolej wyprzedaje swoje lokalne tereny, więc chyba nie planuje lokalnie żadnych zmian.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

31. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Ze względu na ścisłą zabudowę, jest zbyt mało miejsc parkingowych (nawet pod UM jest tylko kilka miejsc). W przypadku DW, próśby o utworzenie przejścia dla pieszych nie przyniosły żadnego pozytywnego rezultatu.
32. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Lokalnie płatne parkowanie nie jest możliwe.
33. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
W przypadku większych miast powinna być wdrażana koncepcja Park & Ride. Aby to działało, to te połączenia komunikacją zbiorową muszą być na tyle sprawne aby były konkurencją dla samochodów.

Logistyka transportowa

51. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Lokalnie są takie zjawiska, ale sporadycznie.
52. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Jest ich odpowiednio dużo i są raczej dobrze umiejscowione (parking jest w niedalekiej odległości od niego).
53. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Wskazano firmę Eko-okna, która regionie mocno wpływa na ruch, zwłaszcza wokół Raciborza.
54. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Koncepcja przeładowywania towarów z dużych na mniejsze samochody jest słuszna, ale tylko tam gdzie takie negatywne zjawisko jest widoczne (duże miasta).
55. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Lokalnie raczej nie ma takiej potrzeby, ponieważ nie ma zbyt dużo firm. Dodano, że są drogi gdzie są ograniczenia tonażu, czy prędkości i jest to na bieżąco monitorowane.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

21. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Lokalnie nie ma takiego problemu. Wszędzie w najbliższej okolicy jest jakiś przystanek.
22. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

Wskazano, że w lokalnej gminie wszystko jest w jednym miejscu (w centrum). Wyższa kultura, to kierunek Raciborza i Opola. Aquapark/ basen, to też Racibórz oraz Kietrz.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

11. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Wskazano, że gmina jest na etapie działań w sprawie chodników. Dodano, że problem jest współfinansowanie przez gminę (50%) inwestycji (np. chodników) przy drogach powiatowych (DP), a jeżeli gmina coś realizuje sama, to żadne JST im się nie dokłada (ewentualnie środki z finansowania zewnętrznego). Lokalnie są trasy rowerowe, aniżeli ścieżki, co do nowych to sygnały w tym kierunku pojawiają się, również w kierunku dobrego oznaczenia tych ścieżek rowerowych. Buspasy to raczej też tam, gdzie to jest uzasadnione. Zgłoszono natomiast ograniczenia – nie ma miejsca aby je tworzyć.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

41. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powinno się tworzyć nowe ścieżki. Był zamysł z Krzanowic do Czech (Koberice), niestety realizacja się nie udała.
42. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powinna być współpraca, aktualnie ta współpraca jest dostosowana do konkursów ogłaszanych przez Urząd Marszałkowski. Samorzady oczekują i czekają konkursów w sprawie infrastruktury rowerowej, czy pieszej.
43. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Często są to trasy przy głównych ulicach i przypadku takowych jest to jak najbardziej możliwe.
44. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano potrzebę remontów chodników. Oświetlenie jest zmodernizowane w gminie.

Powiązania zewnętrzne

31. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że jakies połączenia na kierunku Opolszczyzny są. Co do Gliwic, to powiedziano, że może połączenia kolejowe byłyby potrzebne. Potwierdzono, że na kierunku Beskidów, jak najbardziej połączenia dla turystyki weekendowej byłyby dobre.
32. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Głównie połączenia kolejowe i autobusowe.
33. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Wskazano, że lokalnie gmina bezpośrednio graniczy z Czechami, są 4 przejścia z Czechami. Co do komunikacji zbiorowej na tym kierunku, to kiedyś funkcjonowały przewozy pracownicze. Aktualnie sporo osób jeździ własnymi samochodami. Takie połączenia musiałyby się opłacać i ekonomicznie i czasowo.

Współpraca subregionalna

21. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano wspólne projekty, gdzie jest dofinansowanie, liderem mogłoby być jedno z dużych miast Subregionu. Co do jednego podmiotu, który mógłby organizować transport to musiałyby to być bardzo dobrze przygotowane i zorganizowane.
22. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Takie pomysły i koncepcje pojawiają się przy różnych spotkaniach. Co do takich spotkań tylko w tym obszarze, to w gminach brakuje czasu na takowe. Jest bardzo dużo aspektów o wyższym priorytecie niż zrównoważona mobilność.

2.12 Wywiad – UG Krzyżanowice

Wprowadzenie

12. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Zajmuje się drogownictwem i drogami, w UG od 2017.

Zintegrowany transport publiczny

67. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że jest problem z działkami drogowymi. Jest brak zgód aby poszerzać pasy drogowe. Są miejsca, gdzie autobusy jeżdżą z mniejszą częstotliwością, ale generalnie gmina stara się dopasować godziny do dojazdów do pracy, czy do szkoły.
68. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Dodano, że gminie dobrze działa komunikacja autobusowa, czy kolejowa i nie ma oczekiwań w kierunku usprawnień.
69. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że jeżeli byłby dobry harmonogram i skomunikowanie, to byłoby to możliwe oraz miałyby to sens.
70. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że starostwo powinno organizować transport publiczny, a gminy powinny dokładać do tego transportu aby go utrzymać. Dobrze by było, gdyby było jakieś współfinansowanie ze środków zewnętrznych.
71. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?
Gminy finansują te przewozy, pomimo, że jest to kosztowne, ale mają świadomość, że jeżeli nie będą dokładać, to połączenia zostaną zlikwidowane.
72. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
W gminie jest stacja i spora część mieszkańców z tej kolei korzysta, głównie na trasach do Chałupek i Raciborza, Rybnika. Jest to powszechny środek lokomocji, ponieważ jest tani i szybki (11 min. do Raciborza, samochodem ok. 30 min.)

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

34. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Wskazano, że największy ruch jest DK. Jako takie miejsce niebezpieczne wskazano, skrzyżowanie w Tworkowie, gdzie jest sporo wypadków. Zwrócono uwagę, że lokalnie jest również spory ruch obywateli Czech, którzy przejeżdżają do Polski
35. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
W gminie można parkować za darmo. Jest pomysł wprowadzenia płatnego parkowania w Chałupkach, ponieważ tam często spotykają się pracownicy jeżdżący do pracy za granicą – są dzikie parkingi i gmina planuje to uregulować.
36. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Płatne parkowanie, to tylko w dużych miastach, mniejsze tego nie potrzebują. Płatne parkowanie powinno być tylko w centrach miast.

Logistyka transportowa

56. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że lokalnie nie ma większych sklepów, ewentualne Biedronki, które są mają swoją infrastrukturę i nie stwarzają problemów.
57. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Są i są dobrze umiejscowione, najczęściej przy sklepach.

58. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Wskazano, że aktualnie nie ma takiego problemu. Był o okresie pandemii w Chałupkach, kiedy Czesi przyjeżdżali na polskie stacje benzynowe.
59. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Wskazano, że w przypadku większych miast kwestia przeładunku na mniejsze samochody byłoby dobrym rozwiązaniem. Natomiast w przypadku gmin, nie ma takiej potrzeby.
60. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Wskazano, że sklepy są zlokalizowane przy DK i DP. Gmina nie ma wpływu na regulację ruchu na tych drogach.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

23. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Wskazano, że na terenie gminy nie ma takich problemów. Komunikacja zbiorowa jest na tyle dobra, że dociera praktycznie wszędzie.
24. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Wskazano, że brakuje na miejscu aquadromu, szpitala, miejsc kultury i rozrywki. Najbliżej jeżdżą do Raciborza – ok. 30 minut.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

12. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Wskazano, że mina na bieżąco modernizuje chodniki. Brakuje połączeń/ integracji ścieżek rowerowych. Buspasy ewentualnie w miastach i to też powinno być uzależnione od ilości autobusów i obciążenia komunikacyjnego.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

45. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Brakuje integralności ścieżek – przydałaby się ścieżka z Raciborza do Chałupek (po drodze są ciekawe atrakcje turystyczne).
46. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powinien być ustalany wspólny przebieg i kierunek tych ścieżek. Na dzień dzisiejszy nie ma takiej formuły.
47. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Tak, można jeżeli osoba przemieszcza się np. z jednej miejscowości do drugiej.
48. Jakich zmian potrzebują piesi?
Nie wszędzie są chodniki i gmina stara się aby powstawały. Do tego brakuje zjazdów i wjazdów dla osób z niepełnosprawnościami. Wskazano, że przejścia dla pieszych są najczęściej na DP i DK, na co gmina ma niewielki wpływ (pomimo zgłoszeń potrzeby światła zwalniających w okolicach przedszkola, powiat nic nie zrobił od wielu lat).

Powiązania zewnętrzne

34. W jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Lokalnie są połączenia kolejowe z K-Koźle i Opolem i to wystarcza. Z Chałupek jest wiele połączeń na różnych kierunkach. Prawdopodobnie brakuje połączeń z Beskidami.
35. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Zwrócono uwagę, że kolej jest szybsza i wygodniejsza. Potwierdzono, że dobrym pomysłem jest łączenie kolei z rowerem.

36. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Jest połączenia kolejowe z Boguminem. Z stamtąd można jechać dalej, czy do Pragi, czy do Wiednia.

Współpraca subregionalna

23. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Wskazano, że powinien być jeden organizator/ koordynator, który by się tym zajmował.

24. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Powinny być cykliczne spotkania (raz na pół roku), takie koncepcyjne. Aktualnie tego brakuje.

2.13 Wywiad – UM Kuźnia Raciborska

Wprowadzenie

13. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Kierownik Referatu Inwestycji, kilkunastoletnie doświadczenie.

Zintegrowany transport publiczny

73. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?

Wskazano, że 70% terytorium gminy stanowią lasy. Brakuje tutaj możliwości szybkiego przemieszczania się komunikacją zbiorową zwłaszcza na kierunku dużych miast.

74. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?

Wskazano na potrzebę centrów przesiadkowych oraz generalnie na potrzebę rozwinięcia lokalnego transportu w gminach. Również sprawność dojazdu czy to do Raciborza (16 km), czy Rybnika (26 km) powinna być lepsza. Zwrócono uwagę na małe pojazdy autobusowe o napędzie elektrycznym (takie jak w Rybniku), które można by to tego celu wykorzystać.

75. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

Nie, duże miasta będą dbały praktycznie tylko o swój interes – praktycznie z tymi mniejszymi miejscowościami się nie liczą.

76. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

Potwierdzono, że rozliczenia są oparte o wozokilometry. Kontrowersje wzbudzają linie przejazdowe, za które gmina musi płacić (Jedzie z gminy A do gminy Z, przez gminę B i ta B musi płacić za przejazd po jej drogach).

77. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?

Wskazano, że są kłótnie o każdy kilometr.

78. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Powiedziano, że na terenie gminy działa tylko 1 stacja. Natomiast są tutaj połączenia o charakterze międzywojewódzkim (np. Warszawa, Opole). Dodano jednak, że tych połączeń jest za mało.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

37. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Powiedziano, że na terenie gminy sporą część dróg stanowią DW, gdzie jest problem ze stworzeniem infrastruktury dla pieszych. Również dodano, że lokalnie działają 2 kopalnie piasku i ruch samochodów z tym związany niszczy lokalne drogi i stwarza sytuację niebezpieczną.

38. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

Wskazano, że utrzymanie parkingów kosztuje, dlatego powinny być płatne.

39. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Co do zasady parkowanie powinno być płatne. Dodano, że powinno budować się parkingi wielopoziomowe, wtedy nie będzie potrzeby wycinania i karczowania terenów zielonych (pod parkingi).

Logistyka transportowa

61. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Nie, powiedziano, że w tym obszarze nie ma problemu. Jedyny, to niszczenie dróg przez transport samochodowy piasku z 2 lokalnych kopalni. Dodano, że wybudowanie w Rybniku galerii Fokus, czy Plaza nie sprzyja wyprowadzeniu samochodów z centrum.
62. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, są dobrze umiejscowione.
63. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
2 kopalnie piasku.
64. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Przeładunek na mniejsze samochody ma tylko sens w dużych miastach, np. Rybniku.
65. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Tak, ma możliwość ograniczeń tonażu, ale musi dopuszczać sprzęt rolniczy do ruchu.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

25. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Praktycznie nic się w tej materii nie dzieje.
26. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Powiedziano, że w dużej części, z wykorzystaniem samochodu, te podstawowe potrzeby można zaspokoić do tych 15 minut.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

13. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Wskazano, że buspasy w małych miejscowościach nie mają sensu. W dużych może tak, ale musiałyby by to być skorelowane z ograniczonym ruchem samochodów. Co do chodników i ścieżek rowerowych, to tak. Jednak jest tutaj problem, ponieważ spora część dróg w gminie to DW. Dodano, że udaje się takie rzeczy realizować tylko Wedy, kiedy gmina dokłada i zgadza się właściciel drogi.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

49. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że jest potrzeba tworzenia ścieżek pieszo-rowerowych, ale takich rekreacyjno – turystycznych i to na rozsądnych odległościach.
50. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Wskazano, że nie ma tutaj żadnej formuły. Każda gmina czeka, aż sąsiednia zrobi zrealizuje taką inwestycję i np. zbuduje ścieżkę.
51. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Powiedziano, że w jakimś stopniu na pewno. Dodano natomiast, że dużym problemem jest podejście Wód Polskich do tematu ścieżek na ich terenach (nie zgadzają się).
52. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano przejścia dla pieszych – doświetlanie, systemy łączące pomiar prędkości z sygnalizacją świetlną.

Powiązania zewnętrzne

37. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że są połączenia kolejowe – Gliwice, Opole, Warszawa, Beskidy. Problemem jest natomiast dotarcie komunikacją autobusową na dworzec.
38. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Drogi rowerowe – tylko dla turystyki, Co do komunikacji autobusowej, to wskazano, że powinna ona sprawnie dowozić mieszkańców na dworzec kolejowy.
39. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Wskazano, że jakieś połączenia są, ale to też wymaga usprawnienia.

Współpraca subregionalna

25. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powinna być współpraca, natomiast jej nie ma, ponieważ każda gmina gra na siebie.
26. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Powinny być grupy robocze, których nie ma.

2.14 Wywiad – UG Lubomia

Wprowadzenie

14. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownik? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Z-ca wójta gminy, od 24 lat w UG.

Zintegrowany transport publiczny

79. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że lokalnie bolączką są połączenia z Rybnikiem, Rydułtówami i Pszowem. Jest mało chętnych do korzystania z komunikacji zbiorowej – ta komunikacja wymiera – mieszkańcy wolą jeździć samochodami.
80. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że są linie na których przewoźnicy dublują połączenia. Potrzebna jest integracja i porozumienie. Dodano, że PKS jeździ szybciej i ma tańsze bilety.
81. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Nie, ponieważ nie ma szansy na porozumienie między przewoźnikami z Rybnika, Raciborza i Jastrzębia.
82. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że wozokilometry są słusznym rozwiązaniem. Jako taki dobry przykład podano Komunikację Beskidzką. Dodano, że gminy się porozumieją, natomiast miasta nie.
83. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Tylko ok 30% gmin jest skłonnych do współfinansowania. Płacą dużo i ta stawka rośnie i to jest problem.
84. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Kolej jest bardzo powolna w subregionie i to zniechęca. Jeżeli pociągi jeździłyby szybciej, to więcej osób by z tego korzystało. Należy dodać, że ten czas jest determinantom.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

40. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Jest bezpiecznie. Jest dobra współpraca gminy ze starostwem powiatowym w tym obszarze.
41. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

Podano, jako dobre rozwiązanie wybudowanie w centrum Rybnika parkingu wielopoziomowego (młodzież odbiera to pozytywnie, starsi gorzej).

42. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Wskazano, że może być płatne, ale powinna być możliwość rozliczania za pomocą kart płatniczych oraz aplikacji.

Logistyka transportowa

66. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?

Lokalnie nie problemów w tym zakresie

67. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Tak i są dobrze umiejscowione.

68. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Wskazano, że firma Eko-Okna w Raciborzu mocno obciąża ruch na wjeździe/ wyjeździe z miasta.

69. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Przeładunek towarów z większych na mniejsze pojazdy jest logicznym rozwiązaniem, ale w subregionie raczej nie ma takiej potrzeby.

70. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?

Są ustalenia gminy z Wydziałem Komunikacji, które regulują czyje samochody (jakich firm) mogą wjeżdżać w jakie ulice. To ograniczyło zbędny ruch dużych samochodów po tych ulicach.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

27. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Wskazano, że drogi są wszędzie, ale te drogi nie zawsze spełniają warunki dla samochodów ciężkich i zazwyczaj do 200 m jest przystanek.

28. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

Lokalnie gmina jest tak umiejscowiona, że praktycznie wszystkie podstawowe potrzeby można załatwić do 15 minut.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

14. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Buspasy nie są konieczne w subregionie. Wskazano, że chodniki są, ale powinny być szersze, a nie zawsze są takie możliwości. Co do ścieżek rowerowych to powiedziano, że jest koncepcja ciągów wykorzystujących i ścieżki i drogi polne.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

53. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?

Wskazano, że można wykorzystać niewykorzystywaną infrastrukturę kolejową – np. wzdłuż torów.

54. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?

Powiedziano, że determinują to finanse. Podano dobry przykład współpracy z Czechami, gdzie udało się powiązać 12 gmin polskich i 6 czeskich. Słabo wygląda możliwość współpracy z Lasami Państwowymi i Wodami Polskimi

55. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Powiedziano, że widać jak ludzie wykorzystują indywidualnie korony wałów, czy drogi techniczne do przemieszczania się rowerem.

56. Jakich zmian potrzebują piesi?

Każdy remont/ inwestycja przewiduje udogodnienia dla pieszych.

Powiązania zewnętrzne

40. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Potwierdzono Gliwice, Zabrze.

41. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazano, że większość osób wybiera aktualnie samochód i poprawa infrastruktury raczej nie będzie miała tutaj wpływu.

42. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Wskazano, że jest dobre połączenie z Boguminem. Jest ono relatywnie tanie i pozwala na kontynuowanie podróży na wielu kierunkach. To działa dobrze.

Współpraca subregionalna

27. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Wskazano, że odczuwa się dominację miast, zwłaszcza Rybnik czyje się jako najważniejszy i niejednokrotnie narzuca swoją wizję innym (nie widzi potrzeb mniejszych).

28. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Gminy się podzieliły na różne ośrodki transportowe i w tym obszarze to działa. Natomiast szerzej to już gorzej. Dodano, że tworzenie przez przewoźników drogiej infrastruktury (m.in. wyświetlacze na przystankach), za co de facto płacą gminy nie przynosi zbyt dużych korzyści (powinno być więcej połączeń).

2.15 Wywiad – UG Lyski

Wprowadzenie

15. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Podinspektor. Zajmuje się komunikacją w UG Lyski od 3 lat

Zintegrowany transport publiczny

85. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?

Największą barierą jest brak 1 biletu na terenie subregionu.

86. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?

1 wspólny bilet + integracja połączeń.

87. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

Wskazano, że trudno będzie stworzyć jednolity układ komunikacyjny ze względu na rozległość subregionu. Dodano, że powinna być włączona w to kolej.

88. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

Powinny być dopłaty Państwa do komunikacji miejskiej.

89. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?

Gmina chce jak najbardziej ułatwić mieszkańcom komunikację w regionie. Koszty utrzymania w gminie wzrosły o 30% rok do roku.

90. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Wskazano, że widać, że ludzie korzystają z kolei na linii Katowice-Rybnik. W samym subregionie różnie jest z ilością torów i ich przepustowością. Jest potrzeba infrastruktury kolejowej. Lokalnie stacja znajduje się w Górkach Śląskich.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

43. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Wskazano, że w centrum, gdzie jest aktualnie sygnalizacja świetlna, kiedyś było sporo wypadków, aktualnie też czasem się zdarzają.
44. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Wskazano, że małe miejscowości nie powinny mieć płatnego parkowania, tylko te największe miasta w regionie.
45. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Wskazano, że płatne parkowanie w mieście ogranicza jednak ruch w tych miejscach. Niektórzy jednak rezygnują z samochodu

Logistyka transportowa

71. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że zdarza się, że kurierzy zachowują się karygodnie. Jest to zauważalne zwłaszcza w dużych miastach.
72. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Jest sporo paczkomatów w gminie, są dobrze umiejscowione.
73. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Wskazano, że firma EkoOkna generuje spory ruch i drogi się korkują. Innym problemem jest zjazd z A1 na Żory i Rybnik.
74. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Wskazano, że taki przeladunek z dużych na mniejsze samochody, to dobry pomysł.
75. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Wskazano, że gmina ma narzędzia, ale lokalnie ograniczenia spowodowałyby opór lokalnych przedsiębiorców, czy sklepikarzy.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

29. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Wskazano, że w lokalnie są obszary, gdzie komunikacja zbiorowa nie dojeżdża. Po prostu gminy na to nie stać.
30. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
Wskazano, że nie można lokalnie mówić o kompaktowości. Dużo spraw można załatwić tylko w Rybniku, Raciborzu. Tam również bywają problemy z dotarciem – szpital w Raciborzu znajduje się na obrzeżach miasta i jest do niego trudno się dostać komunikacją zbiorową.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

15. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Tak. Wskazano natomiast, że w Rybniku, gdzie są ścieżki rowerowe, tak są poopisywane, że można się pogubić. W gminie na drogach gminnych nie ma potrzeby chodników. Są natomiast na DP i DW, gdzie gmina to współfinansuje. W większych miastach bus pasy powinny być budowane, ponieważ kierowcy widząc, że autobus jedzie sprawnie i szybko może byliby skłonni z niego korzystać.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

57. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Ścieżki powinny być budowane w międzygminnych inicjatywach (a nie kończyć się na granicy gminy). Powinny być oddzielone barierą fizyczną od dróg.
58. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powinny być rozmowy aby te ścieżki były pospinane w jedną całość na obszarze subregionu.
59. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Wskazano, że jest taka szansa. Natomiast trzeba by przeprowadzić kampanię i wyedukować społeczeństwo w tym zakresie.
60. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano na ułatwienia dla osób niepełnosprawnych (pochylnie, obniżenia krawężników).

Powiązania zewnętrzne

43. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano Czechy, jako taki potrzebny kierunek. Oprócz tego wskazano Katowice i Beskidy.
44. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano, że takie połączenia powinny być zarówno kolejowe, jak i rowerowe.
45. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Lokalnie jest 1 trasa rowerowa w kierunku Czech. Brakuje natomiast autobusu do Bogumina. Kolej czasowo zawiesiła połączenia w okresie pandemii do Czech i pojawiły się głosy, że powinny zostać przywrócone.

Współpraca subregionalna

29. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano na 1 bilet i integrację rozkładów jazdy.
30. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że jest taka formuła spotkań i wyjazdów w tej tematyce. Jako przykład podano wyjazd do Ostrawy, gdzie oglądano, jak działa transport zbiorowy na ich obszarze. Planowany jest kolejny wyjazd w tej tematyce na Słowację.

2.16 Wywiad – UG Marklowice

Wprowadzenie

16. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Zajmuje się m.in. inwestycjami, infrastrukturą drogową, komunikacją, opracowania urbanistyczne. Doświadczenie 28 letnie.

Zintegrowany transport publiczny

91. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że jest zapewniony dowóz młodzieży do 1 SP (ponad 4 km dojazdu) oraz szkół średnich w Wodzisławiu Śląskiego, Radlina i Rybnika. Gmina robi tyle ile jest w stanie, generalnie wszyscy uczniowie są zadowoleni.
92. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że lokalnie nie ma takich potrzeb. Wszystkie wnioski są rozpatrywane i jeżeli są przesłanki ku temu, to połączenie jest uruchamiane.
93. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że jest to nie do osiągnięcia. Jest kilku przewoźników, którzy mają ugruntowane pozycje.

94. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Jest stawka za wozokilometry i to jest chyba najlepsze rozwiązanie.
95. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Jest to zadanie statutowe gminy i samorządy muszą to zadanie realizować.
96. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Najbliższa stacja jest w Radlinie, ale jest to trasa przelotowa i wiele pociągów się tam nie zatrzymuje. Dodano, że nie ma chętnych na komunikację kolejową.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

46. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
3/ 4 gminy to strefy ograniczonej prędkości (drogi gminne) do 30 km/ h. Są inteligentne systemy sygnalizacji świetlnej, które wymuszają zwolnienie ruchu, ale jest to temat dyskusyjny, ponieważ często jest tak, że system wymusza zwolnienie, a nie ma nikogo na przejściu.
47. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Parkingi są bezpłatne, jest ich sporo i to wystarcza.
48. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Lokalnie nie ma takiej potrzeby aby parkingi były płatne. Płatne parkowanie nie przekona kierowców aby nie wjeżdżali do centrum.

Logistyka transportowa

76. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiego? Co należałoby zmienić?
Lokalnie nie ma takich problemów.
77. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Ich liczba jest wystarczająca i są dobrze umiejscowione.
78. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Jest lekkie zwiększenie natężenia w godzinach wyjazdów z pracy, ale nie jest to bardzo uciążliwe.
79. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Każdy dostawca realizuje transport wg swoich potrzeb i lokalnie nie ma najmniejszego sensu przeładunek towarów na mniejsze samochody.
80. Jakimi są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Ustawa reguluje, że jeżeli jest droga publiczna to powinna spełniać wszystkie parametry, a nośności na takiej drodze nie można ograniczać.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

31. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Lokalnie jest mała strefa aktywności gospodarczej – drogi są bardzo szerokie i dostosowane do potrzeb, przystanek autobusowy również się tam znajduje.
32. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Lokalnie wiele rzeczy można załatwić na miejscu, ale po część trzeba dojechać do Wodzisławia Śląskiego, czasami do Żor i Rybnika.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

16. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Jest trak rowerowy po drogach gminnych, ale mało kto z tego korzysta. Lokalnie są chodniki przy szkole, przy przychodni i to wystarcza. Lokalnie nie ma potrzeby tworzenia bus pasów.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

61. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Bardzo niewiele osób jeździ lokalnie na rowerze, najczęściej spotkane osoby są spoza gminy. Dodano, że pogoda determinuje ewentualne dojazdy do pracy na rowerze.
62. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Na szczęblu rad gmin, czy miast, raczej dobrze dogadują w tej materii.
63. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Jest bardzo małe natężenie ruchu na tych ścieżkach, więc jak najbardziej mogą być tak traktowane.
64. Jakich zmian potrzebują piesi?
Tam gdzie jest potrzeba, tam ta infrastruktura w gminie się znajduje.

Powiązania zewnętrzne

46. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Takie połączenia są realizowane z większych miast subregionu. Młode osoby jeżdżące np. na uczelnię organizują się w 2-3 osoby i jadą razem samochodem.
47. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano, że gmina nie ma wpływu na połączenia kolejowe, a na takich trasach mieszkańcy raczej wybierają samochód.
48. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Są połączenia z Czechami i to wystarcza.

Współpraca subregionalna

31. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Jest nikła szansa na to – każda gmina realizuje własną politykę.
32. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Pracownicy znają się personalnie i jak jest potrzeba to się konsultują i wygląda to dobrze, nie są tutaj potrzebne zmiany.

2.17 Wywiad – UG Mszana

Wprowadzenie

17. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Inspektor do spraw dróg.

Zintegrowany transport publiczny

97. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że ważnym jest sprawa finansowa. Drogi są w średnim stanie, ale są dostosowane do tego transportu. Brakuje kursów w ramach istniejących połączeń, duży problem jest w weekend.
98. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Powinno się pojawić więcej połączeń w ramach istniejących linii.
99. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Transport powinien być skoordynowany w ramach całego subregionu. Co do szczegółów nie potrafiono wskazać, ale dodano, że każda gmina ma swoje priorytety.

100. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Istniejący system oparty o wozokilometry jest dobrym rozwiązaniem.
101. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Nie potrafią odpowiedzieć na to pytanie.
102. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wykorzystanie kolei jest dobrym rozwiązaniem. Wskazano, że mieszkańcy aby skorzystać z kolei jeżdżą albo do Rybnika, albo do Wodzisławia Śląskiego. Dużym problemem jest dotarcie do tych stacji – to jest główna bariera.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

49. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Nie potrafią wskazać niebezpiecznych punktów w gminie. Na głównych drogach doświetlenie jest dobre.
50. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Na terenie gminy parkowanie jest darmowe i jest dobre rozwiązanie. W godzinach szczytu, w większych miejscowościach trudno znaleźć miejsce do zaparkowania.
51. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Płatne parkingi są dobrym rozwiązaniem, ale cena parkowania nie powinna przekraczać 2 zł/ godzinę.

Logistyka transportowa

81. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiego? Co należałoby zmienić?
Nie rodzą problemów. Tylko w okolicach kopalń taki ruch samochodów ciężkich jest wzmożony.
82. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Są dobrze umieszczone w punktach ciągów komunikacyjnych.
83. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
W gminie jest DW, ale lokalnie większych zakładów nie ma. Jest jedna firma (złomowisko) i tam od czasu do czasu jeździ większy samochód odbierający ten złom.
84. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Powinno to być determinowane nośnością dróg.
85. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Są wprowadzenia na lokalnej drodze powiatowej ze względu na jej stan. Są to ograniczenia prędkości, czy wagi pojazdów.

Urbanistyka, Gospodarka przestrzenna

33. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Powstają osiedla domków jednorodzinnych, gdzie nie ma komunikacji zbiorowej, ale nie postulują oni o taką. Są natomiast w takich miejscach ograniczenia – nośność dróg, wąskie drogi, itd.
34. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Wskazano, że z tym w gminie problem. Podstawowe usługi można załatwić na terenie gminy, ale samochodem. W przypadku kina, teatru, spraw urzędowych to mieszkańcy jeżdżą do Wodzisławia Śląskiego, Jastrzębia Zdroju, Rybnika. Trudno mówić o możliwości poprawy tej sytuacji.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

17. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Chodników nie jest za dużo, gmina w miarę możliwości tworzy tę infrastrukturę – jest jeszcze kilka miejsc newralgicznych, które wymagałyby takiego uzupełnienia. Są ścieżki rowerowe, ale jest ich mało i są to raczej ścieżki rekreacyjne. Co do buspasów, to drogi nie za bardzo są dostosowane do takich rozwiązań.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

65. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?

Ścieżki są w części pospinane, ale nie do końca – wymaga to dopracowania.

66. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?

Wskazano, że pewne działania były podejmowane, ale nie potrafią wskazać szczegółów.

67. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

W jakiejś części na pewno, ale na pewno nie w całości. Dużo zależy indywidualnie, gdzie ktoś mieszka i gdzie jedzie (jednym, pasuje inny nie).

68. Jakich zmian potrzebują piesi?

Są braki w kierunku osób niepełnosprawnych. Sporo jest zrobione, ale część wymaga dopracowania.

Powiązania zewnętrzne

49. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?

Autostrada A1 pozwala na podróżowaniu na wielu kierunkach poza subregionem (Katowice, Gliwice)

50. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazano, że kolej jest takim dobrym kierunkiem – mowa o CPK – byłoby to usprawnienie dla mieszkańców.

51. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Autostrada A1 pozwala na takie przemieszczanie na kierunku Czech. W przypadku komunikacji zbiorowej, to była przymiarka pociągu do południowych Czech, ponieważ niektórzy wyjeżdżają na tych kierunkach wakacyjnie (był nawet zamysł Chorwacji).

Współpraca subregionalna

33. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Musiałoby to być pospinane, a ktoś musiałby mieć nad tym pieczę. Kilku przewoźników, ale zarządzane przez jeden podmiot, bardziej centralnie.

34. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Są międzygminne związki komunikacyjne, ale nie za bardzo są organizowane takie spotkania. Natomiast wskazano, że zazwyczaj raczej można się porozumieć i wypracować jakąś wspólną wizję.

2.18 Wywiad – UG Nędza

Wprowadzenie

18. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Wójt, w UG od 2006 r.

Zintegrowany transport publiczny

103. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?

Wskazano, że brakuje środków finansowych na ten cel. Oprócz tego jest małe zainteresowanie komunikacją zbiorową – autobusy mają napełnienie na poziomie 1/ 10.

104. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?

Po pierwsze potrzebny jest wspólny bilet. Po drugie, aby zachęcić do komunikacji autobusowej, to musi być również odpowiednia cena (niska) i częstość kursów. Również ważna jest integracja połączeń – do Raciborza można dojechać bez większych problemów, ale z Raciborza dalej, to już gorzej.

105. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

Powiedziano, że powinien być jeden organizator, natomiast brakuje chęci władarzy gmin w tym zakresie.

106. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

Jest to spore obciążenie dla gmin i niejednokrotnie gminy nie są w stanie tego udźwignąć – powinno być dofinansowanie do takiego transportu z zewnątrz.

107. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?

Gminy muszą zapewnić dojazd uczniów do szkół, ale i to jest sporym obciążeniem finansowym dla nich.

108. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Lokalnie był kiedyś spory węzeł kolejowy (kier. Rybnik i kier. Kędzierzyn - Koźle). Istotą jest częstość kursów. Dodano, że peron znajduje się na międzytorzu, a nie ma tam bezpiecznego dojścia (zlikwidowano kładkę ze schodami).

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

52. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Wskazano, że z jednej strony na DW przechodzenie pieszych jest niebezpieczne (duże prędkości). Z drugiej strony na drodze tej klasy nie mogą co kawałek znajdować się pasy.

53. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

W gminie są niepłatne i praktycznie zawsze jakieś miejsce się znajdzie.

54. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Płatność powinna być tam, gdzie tych samochodów jest dużo. Dodano również, że opłata jest wskazana, ponieważ, jak jest za darmo, to się tego nie szanuje.

Logistyka transportowa

86. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?

Nie, ponieważ jest to tak zorganizowane, że dostawy są z tyłu sklepów, a miejsca dla klientów z przodu. Co do kurierów, to fakt, zdarza się, że stają, ale zazwyczaj jest to chwila. Trzeba się natomiast liczyć z tym, że będzie ich przybywać.

87. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Tak, lokalnie ich umiejscowienie jest konsultowane z gminą.

88. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Lokalna gmina jest mała, znajduje się tutaj rezerwat przyrody i obszar Natura 2000. Nie ma większych generatorów ruchu.

89. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Przeładunek z większych pojazdów na mniejsze, to dobry pomysł, ale w dużych miastach.

90. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?

Gmina ma taką możliwość, ale tylko na swoich drogach.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

35. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Co do zasady, mieszkańcy, jeżeli mają dalszą trasę, to wybierają samochód. Lokalnie sporo osób jeździ rowerem. Gmina stara się diagnozować takie miejsca i reagować wcześniej.
36. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Powiedziano, że raczej wszystko jest na miejscu i gmina jest kompaktowa. Jeżeli czegoś już brakuje, to mieszkańcy wybierają kierunek Raciborza (dobry dojazd autobusowy).

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

18. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać, jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
W przypadku chodników, powiedziano, że znajdują się tam, gdzie są budynki. Ścieżek brakuje. Dodano natomiast, że często pas drogowy jest wąski i nie pozwala na utworzenie ścieżki, czy chodnika. Lokalnie stara się wykorzystywać drogi dojazdowe do pól, jako ścieżki dla rowerów. Co do buspasów, to w subregionie chyba nie są potrzebne.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

69. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powiedziano, że jakaś instytucja nadrzędna powinna planować i spinać te ścieżki w ramach całego subregionu.
70. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powiedziano, że musi być centralny podmiot, który będzie tego pilnował.
71. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Tak, lokalnie jest możliwe. Można wykorzystać również do tego celu ścieżki nadleśnictwa.
72. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano na likwidowanie blokad i barier architektonicznych (np. wysokie krawężniki). Dodano, że często chodniki są bardzo wąskie (kiedyś takie mogły być).

Powiązania zewnętrzne

52. W Jakich kierunkach powinien nastąpić rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano kierunek Czech. Oprócz tego rekreacyjne ścieżki rowerowe do Rud. W kierunku gór wskazano na PKS, który jednym kursem obsługiwałby więcej miejscowości.
53. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Tworząc infrastrukturę i połączenia wg potrzeb – kolejowe, autobusowe, rowerowe.
54. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
W kierunku Czech jest autostrada A1 oraz lokalne ścieżki rowerowe. Do tego są pociągi z Chałupek do Pragi. Był pomysł większej integracji poprzez budowę ścieżek, ale zabrakło finansowania na takie działania.

Współpraca subregionalna

35. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powinien być jeden bilet w ramach subregionu. Z Rybnika powinny być bezpośrednie połączenia na wszystkich kierunkach. Do tego jeden spójny system informacyjny.
36. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Są spotkania w ramach konwentu na szczeblu powiatowym. Przydałoby się tam prezentowanie dobrych praktyk.

2.19 Wywiad – UG Pietrowice Wielkie

Wprowadzenie

19. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Sekretarz gminy z wieloletnim doświadczeniem

Zintegrowany transport publiczny

109. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Dostępność transportu i częstotliwość połączeń oraz koszty utrzymania przez gminy.
110. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Powiedziano, że aktualnie prawie każdy ma samochód. Komunikacja jeździ tylko dla dzieci szkolnych i osób starszych.
111. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Należałoby to skoordynować, ale ramach całego subregionu, to będzie problem. Jest wielu przewoźników, do gminy w Subregionie mają różną charakterystykę.
112. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Duży wpływ na kwotę (wozokilometry) ma charakterystyka gminy. Są gminy długie, gdzie jest jedna ulica i są gminy rozległe z dużą liczbą ulic bocznych – to wpływa na ilość wozokilometrów i tym samym koszty. W algorytmie nie są brane pod uwagę te wszystkie zmienne.
113. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Powiedziano, że gminy i tak muszą płacić za zapewnienie komunikacji (uczniowie – dojazd do szkół).
114. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że dobrym rozwiązaniem będzie planowana „Kolej+”. Aktualnie część osób korzysta, ale raczej na trasach poza Subregion.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

55. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Wskazano, że lokalna firma Eko-Okna mocno wpływa na ruch i tym samym, w części na bezpieczeństwo.
56. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
W gminach wiejskich powinno być darmowe.
57. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
W dużych miastach parkowanie powinno być płatne, chociażby ze względu na dużą liczbę samochodów i częsty problem ze znalezieniem miejsca wolnego.

Logistyka transportowa

91. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że kurierzy często blokują ruch i potrzeba regulacji w tym zakresie.
92. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, natomiast z ich lokalizacją różnie bywa.
93. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Głównie to Eko-Okna (posiadają ok 900 samochodów transportowych).
94. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Powiedziano, że lokalnie Eko-Okna determinują lokalny ruch. Natomiast centra przeładunkowe na mniejsze samochody, to ewentualnie tam, gdzie jest to potrzebne.
95. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?

Na DG tak, natomiast na DP muszą się porozumieć z powiatem.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

37. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Eko-Okna posiadają swój transport. Natomiast na nowopowstałych osiedlach przystanek autobusowy znajduje się w odległości do 500 m.
38. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Powiedziano, że raczej nie są kompaktowe. Jak czegoś brakuje na miejscu, to mieszkańcy jeżdżą po to do Raciborza i Rybnika.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

19. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Ścieżki rowerowe powinno się tworzyć, ponieważ popularność roweru wzrasta. Do tego to co jest powinno być dobrze oznakowane (tego brakuje). W przypadku chodników, to nie wszędzie są, ale pytanie, czy na pewno ich tworzenie ma sens – czy będą wykorzystywane. Buspasy – tylko w dużych miastach, dają komfort jazdy bez korków.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

73. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powiedziano, że należy je tworzyć. Natomiast dużym problemem są ich wymogi formalne, które często są niepotrzebne, a bardzo podnoszą koszty ich tworzenia.
74. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powiedziano, że mocno to kuleje. Dużym problemem jest stopień zaawansowania różnych gmin pod tym względem.
75. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Powiedziano, że w części można. Natomiast dodano, że tworzenie tras turystycznych też jest problematyczne, ponieważ tutaj są duże problemy z właścicielami gruntów (są to procesy długotrwałe).
76. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano na doświetlanie przejść dla pieszych oraz montowanie systemów świateł, które są wzbudzone nadmierną prędkością samochodu.

Powiązania zewnętrzne

55. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że na wszystkich możliwych kierunkach.
56. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano na połączenia kolejowe, autobusowe i rowerowe – w zależności od potrzeb.
57. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Tak, wskazano na ścieżki rowerowe (turystyczne), np. do Opawy.

Współpraca subregionalna

37. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powiedziano, że to powinno się dziać na poziomie transportu publicznego – grupa organizatorów. Powinien być podmiot, który skoordynuje te działania, np. NGO.
38. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Ponieważ Subregion wiąże te podmioty, to w jego strukturach powinna działać taka komórka, która by się tym zajmowała (organizacja spotkań, wymiana dobrych praktyk i wzorców do naśladowania).

2.20 Wywiad – UM Pszów

Wprowadzenie

20. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Zajmuje się między innymi transportem, w UM od 2011 roku.

Zintegrowany transport publiczny

115. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Pojawiają się głosy, że MZK Jastrzębie będzie wycofywało połączenia. Dodano, że brakuje połączeń, ich częstotliwość też jest niewystarczająca.
116. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wprowadzić (przywrócić) autobusy na dłuższych połączeniach, np. Głubczyce – Katowice, które będą jechały przez lokalne gminy.
117. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Raczej nie, ponieważ musiałby to przejąć jeden podmiot np. PKS Racibórz, a tutaj będzie duży opór. Dodano, że różni przewoźnicy na tych samych trasach mają różne ceny biletów (prywatni przewoźnicy mają niższe stawki).
118. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że są skargi przewoźników na zbyt małe finansowanie przez gminy. Dodano, że gmin nie stać na więcej i może należałoby podnieść ceny biletów. Również powiedziano, że aby obniżyć koszty gmina przejęła infrastrukturę przystankową i za możliwość korzystania przewoźnicy muszą płacić gminie.
119. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Samorządy się buntują, wskazano, że decyzje w tych sprawach podejmują osoby, które nie korzystają z komunikacji zbiorowej i nie wiedzą jak ona działa.
120. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Brakuje integracji różnych środków komunikacji zbiorowej, przez co te przejazdy bardzo długo trwają. Może CPK i Kolej+ poprawią sytuację.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

58. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Wskazano, że jest 1 skrzyżowanie (główne) gdzie jest spore natężenie ruchu i duże spowolnienie. Oprócz tego wskazano ulicę Kraszewskiego, gdzie ze względu na słabą widoczność na zakręcie zdarzają się wypadki. Dodano, że są przystanki, które nie mają zatoczki.
59. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Wskazano, że w ciągu dnia może być problem z zaparkowaniem w mieście.
60. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Parking powinien być bezpłatny dla osób pracujących w danej lokalizacji. Dodano, że parkingi, np. w Rybniku powinny być w przystępnych cenach.

Logistyka transportowa

96. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Lokalnie nie ma takich problemów, są to raczej problemy szukane na siłę. Może jedynie śmieciarka czasami powoduje takie przyblokowanie ruchu.

97. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Jest dużo paczkomatów i w dobrych lokalizacjach. Natomiast podano sytuację, gdzie w Wodzisławiu pod podanym adresem nie ma paczkomatu (jest kawałek dalej i go nie widać).

98. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Lokalnie nie ma takich. Natomiast w regionie firma Eko-Okna jest takim największym generatorem ruchu.

99. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Lokalnie nie ma takiej potrzeby przeładowywania towarów na mniejsze samochody. Duże sklepy mają swoje parkingi i nie blokują ruchu.

100. Jakimi są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?

W przypadku DP i DW gmina nie ma takiej możliwości.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

39. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Jako takie miejsce podano Pszowskie Doły, gdzie ta komunikacja zbiorowa działa bardzo kiepsko. To powinno się poprawić.

40. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?

Tak działają tylko duże miasta. W gminach wygląda to zupełnie inaczej, ponieważ sporo rzeczy można załatwić tylko w miastach (szpital, kultura, rozrywka).

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

20. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet, jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Co do buspasów to nie potrafią się odnieść, dodano tylko, że są bardzo wąskie drogi i fizycznie byłoby to trudne. Co do chodników to są braki w tym obszarze, zwłaszcza w okolicach przystanków. Są ścieżki jedna z Pszowa i Rydułtów, a druga rekreacyjna po terenach zielonych.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

77. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?

Główne drogi nie są drogami gminnymi (brak decyzyjności), a pozostałe drogi są za wąskie (brak możliwości), tak więc nie ma możliwości tworzenia takiej infrastruktury.

78. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?

Ta dyskusja pojawia się tylko wtedy, kiedy są do pozyskania środki finansowe i potrzeba się zorganizować i wspólnie o nie wnioskować. Ta formuła powinna być stała.

79. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Są osoby, które tak jeżdżą, ale zależy to od miejsca zamieszkania i miejsca docelowego. Natomiast, co do zasady to ścieżki te biegną lasami i łąkami, więc raczej nie.

80. Jakich zmian potrzebują piesi?

Wskazano, że okolicy przystanków przydałby się wszędzie chodniki, a tak nie jest.

Powiązania zewnętrzne

58. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?

Potwierdzono Katowice, Gliwice, Opole, Wrocław, Cieszyn.

59. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazano autobusy i pociągi oraz integrację rozkładów jazdy.

60. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Do Czech dojeżdża sporo osób korzystając z A1 lub bocznych przejść (słabe oznakowanie i niski stan drogi). Przydałaby się komunikacja zbiorowa w relacji z Czechami (są do tych większych miast, ale brakuje do mniejszych miejscowości). Dodano, że te większe czeskie firmy mają raczej transport własny.

Współpraca subregionalna

39. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Zwrócono uwagę, że jeżeli będzie taki jeden podmiot, to może to być monopolista i ceny będą bardzo wysokie.
40. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że duże gminy narzucają swoją wolę mniejszym. Powinien być dialog, chociażby w zrównoważonej mobilności. Do tego powinno to być wszystko dyskutowane ze szkołami, na jakich kierunkach młodzież dojeżdża. Te wszystkie czynniki powinny być brane pod uwagę, a niestety nie są.

2.21 Wywiad – UM Racibórz

Wprowadzenie

21. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Inspektor w Wydziale Dróg Miejskich UM Raciborza, doświadczenie 4 letnie.

Zintegrowany transport publiczny

121. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że linie mają małe obłożenie, jest to widoczne, zwłaszcza w okresie wakacyjnym.
122. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano na efektywny system zniżek/ ulg i dotacji do biletów.
123. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Powiedziano, że byłoby to korzystne – integracja, siatka połączeń. Natomiast dodano, że problemem są oczywiście ludzie (decydujący o takich działaniach).
124. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powinien być jeden podmiot i wszystkie gminy powinny się na to składać.
125. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Nie potrafiiono odnieść się do pytania.
126. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano na potrzebę szybszych połączeń. Dodano natomiast, że aktualnie ta infrastruktura jest remontowana i może będzie lepiej. Również zwrócono uwagę, że częstość pociągów powinna być większa – co 15 – 30 minut.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

61. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Powiedziano, że infrastruktura drogowa wymaga remontów, na to potrzebne są środki, ale ich niestety brakuje.
62. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Wskazano, że samochodów cały czas przybywa, a gdzieś te samochody muszą parkować.
63. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Powiedziano, że parkowanie nie może być zarówno całkowicie bezpłatne, ale i płatne – kwestia wyważenia. Dodano, że wjazd do centrum powinien być płatny i czym dalej od centrum to ta opłata powinna być mniejsza.

Logistyka transportowa

101. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że często kurierzy parkują gdzie popadnie nie patrząc na oznakowanie. Co do dostaw towarów, to powinny być wyznaczone godziny w których jest to możliwe (np. rano i po południu).
102. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Powiedziano, że nie powinno być ich aż tak dużo ze względu na estetykę. Może ograniczenie ilości na jednostkę powierzchni.
103. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Wskazano Eko-Okna i godziny zmian (6:00, 14:00, 22:00).
104. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Powiedziano, że kolej powinna być wykorzystana w tym zakresie, tam gdzie jest to tylko możliwe. W przypadku ruchu samochodowego, powinno wykorzystywać się obwodnice (ruch poza miastem).
105. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistyczny?
Powiedziano, że gminy miały kiedyś większe możliwości w tym zakresie, np. w przypadku przewozów wielkogabarytowych. Aktualnie może regłowa pewne kwestie tonażem pojazdów, pamiętając, że musi pozostać możliwość przejazdu przez gminę.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

41. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Powiedziano, że raczej komunikacja zbiorowa dociera wszędzie. Dodano, że problemem jest częstotliwość połączeń.
42. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
Wskazano, że miasta raczej tak - Wodzisław Śl., Racibórz, Rybnik, Żory.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

21. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Powiedziano, że powinno się dbać o infrastrukturę pozasamochodową (chodniki, ścieżki rowerowe). W przypadku buspasów, to powiedziano, że powinny powstawać tylko tam, gdzie to potrzebne i to całe ciągi, a nie tylko odcinki.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

81. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że ta sieć dróg musi być spójna. Miasta w regionie powinny być połączone. Również należy wykorzystać potencjał jaki dają atrakcje turystyczne w Subregionie.
82. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powiedziano, że w UM zajmuje się tym Wydział Promocji, Kultury, Turystyki i Sportu. Jakaś współpraca tutaj jest, natomiast problemem jest kwestia ustaleń. Ustalenia powinny być wiążące, a tego brakuje.
83. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Powiedziano, że część z nich jest przy drogach i jak najbardziej tak.
84. Jakich zmian potrzebują piesi?

Powiedziano, że miasto stara się na bieżąco reagować na potrzeby w tym obszarze. Natomiast są jeszcze potrzebne działania – doświetlanie przejść dla pieszych oraz likwidacja barier architektonicznych.

Powiązania zewnętrzne

61. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano Opolszczyznę, Gliwice i Beskidy.
62. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Przed wszystkim wskazano powiązania kolejowe, następnie infrastrukturę drogową i komunikację autobusową (ale sprawną).
63. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Pewne powiązania są, natomiast pewne należałoby usprawnić.

Współpraca subregionalna

41. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Potrzeba rozwiązań konstruktywnych i wiążących ustaleń.
42. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że powinien następować rzetelny przepływ informacji, o tym co było realizowane – dobre praktyki.

2.22 Wywiad – UM Radlin

Wprowadzenie

22. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Kierownik wydziału i funduszy zewnętrznych, 7 latnie w UM, wcześniej 8 lat w Urzędzie Marszałkowskim.

Zintegrowany transport publiczny

127. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Brakuje jednego biletu/ systemu wspólnego rozliczania. Oprócz tego koszty przejazdu są relatywnie duże do przejazdu samochodem (gaz). Również sposób rozliczania poszczególnych gmin jest wątpliwy. Samochodem jest szybciej – czas. Dodano również koszty – drożące paliwo, słaba windykacja (Rybnik).
128. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Brakuje bezpośrednich połączeń między miastami subregionu, a powinny takie być.
129. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Teorii jest możliwy taki jeden podmiot. W praktyce gminy patrzą tylko na siebie, a nie na sąsiada i to jest główny problem takiej globalnej integracji.
130. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Gminy bardzo dużo płacą, są wozokilometry i nie ma chyba lepszego rozwiązania.
131. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Zgłoszono, że jest to coraz trudniejsze, koszty rosną, a pasażerów ubywa.
132. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Z Rybnika są połączenia do Wodzisławia, Raciborza, Katowic. Licząc przejazd koleją z dotarciem na dworzec i do punktu docelowego z dworca jest on znacznie dłuższy niż samochodem. Dodano, że samochód tkwi w naszej świadomości jako synonim wolności i ciężko będzie z niego zrezygnować.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

64. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
W ostatnich 10 latach nastąpiła ogromna poprawa. Ewentualnie można doświetlić przejścia dla pieszych i edukować kierowców aby nie przekraczali prędkości.
65. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Jeżeli chcemy zwiększyć efektywność transportu publicznego, to wjazd do centrów miast (np. Rybnik) musi być płatny.
66. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Powinna być opłata za wjazd do centrum miast. Do tego w miastach subregionu parking w centrach miast powinien być płatny.

Logistyka transportowa

106. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
W mieście nie ma takich problemów, co do subregionu nie potrafiono się odnieść.
107. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Wskazano, że większość jest ok., ale są wyjątki wskazano Rybnik, ul. Wrębowa, gdzie nie ma parkingu.
108. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
W Radlinie - kopalnia, koksownia. W Rybniku – kopalnia Jankowice, Chwałowice.
109. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Rozmówca nie potrafił się odnieść, nie zna tematu.
110. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Potwierdzono, że miasto ma takie narzędzia, ale z wypowiedzi wynikało, że niechętnie z nich korzysta.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

43. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Tak, jest to powszechne zjawisko. Często te osiedla są tak umiejscowione, że ludzie żyją jak w klatkach i dojeżdżają do pracy za miasto, do czego można wykorzystać tylko samochód.
44. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Radlin i Rybnik są tak umiejscowione, że można dojechać z jednego do drugiego w ciągu 15 minut.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

22. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Na buspasy nie ma lokalnie miejsca. Co do ścieżek i chodników, to w Radlinie jest potencjał i są plany w tym kierunku – mowa o poprawie przestrzeni, często chodniki są za szerokie do obciążenia i można tą przestrzeń wykorzystać np. na ścieżkę rowerową.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

85. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Budowanie drogi rowerowej niekolidującej z drogami.
86. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Rozmówca zorganizował kiedyś spotkanie z przedstawicielami wszystkich lokalnych gmin. Przyjechali pooglądali plany i nic z tego nie wynikło – każda gmina działa sobie.
87. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Wskazano, że nie widać takich postaw regionie i raczej nie będą tak wykorzystywane.

88. Jakich zmian potrzebują piesi?

W kierunku likwidacji barier architektonicznych. W nowych inwestycjach jest to brane pod uwagę, ale stara infrastruktura wymaga interwencji.

Powiązania zewnętrzne

64. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?

Wskazano Gliwice, natomiast dodano, że te powiązania muszą być funkcjonalne. Takie rozwiązania muszą być kompleksowe w całym regionie. Muszą być sprawne i pozwalać szybko się przemieszczać – konkurencyjnie do samochodu. Potwierdzono, że kierunek Beskidów, jak najbardziej rekreacyjnie jest dobrym pomysłem.

65. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazywano tutaj połączenia kolejowe. Zwrócono uwagę, że ludzie są przyzwyczajeni do samochodów i ciężko stwierdzić czy poprawa infrastruktury coś zmieni.

66. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Jest autostrada A1, generalnie infrastruktura w subregionie pozwala bardzo sprawnie się przemieszczać. Wskazano, że aktualnie mieszkańcy co do zasady wybierają samochód i poprawa komunikacji zbiorowej niekoniecznie to zmieni.

Współpraca subregionalne

43. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Wskazano, że jest to możliwe, powinno się wzorować na transporcie metropolitalnym. Dodano, że bardzo ważna jest rzetelna diagnoza, a tworzenie dokumentów/ strategii/ planów bez tego mija się z celem i często jest nietrafione.

44. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Jest to potrzebne, są spotkania, nawet z Marszałkiem (wewnętrzne, projektowe). Natomiast dodano, że głównym powodem tutaj jest możliwość pozyskiwania środków na pewne działania.

2.23 Wywiad – UG Rudnik

Wprowadzenie

23. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Wskazano, że bardzo wieloma obszarami, w tym turystyką, zabytkami, sportem, promocją, współpracą z NGO. WUG od 39 lat.

Zintegrowany transport publiczny

133. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?

Powiedziano, że transport publiczny w dużych miastach wygląda dużo lepiej, niż w gminach wiejskich. Najgorzej wygląda komunikacja między miastami/ gminami. Głównymi barierami są finanse, mentalność mieszkańców oraz częstotliwość połączeń. Również istnieje konflikt interesów poszczególnych przewoźników działających na terenie subregionu.

134. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?

Należy powołać zespół ekspercki w tym obszarze, ale taki, który się porozumie.

135. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

W teorii tak, ale w praktyce nie ma na to szans. Również nie ma szans, aby jeden podmiot to koordynował.

136. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

Powinni do tego dokładać: Państwo, powiat, gmina, wpływ z biletu.

137. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?

Jest to kwestia potrzeb gminy.

138. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Potrzebna jest integracja kolei z połączeniami autobusowymi.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

67. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Najgorzej wygląda to na DK45 i DP zlokalizowanych w okolicach fabryki Oko-Okna.

68. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

Przy centrach przesiadkowych powinno być bezpłatne. Natomiast w centrach miast jak najbardziej płatne.

69. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Płacenie za parking powinno stymulować chęć skorzystania z środka komunikacji zbiorowej (tańszej alternatywy).

Logistyka transportowa

111. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?

Powiedziano, że być może obciąża drogi, ale lokalnie jest to niezauważalne. Natomiast powinno to być regulowane i np. możliwe tylko od 5:00 do 7:00 rano.

112. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Tak, mieszkańcy chcieliby w każdej miejscowości. W gminie są 3. Są one natomiast problemem w miastach na starych osiedlach.

113. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Tak, wskazano Eko-Okna oraz DK45 z ruchem tranzytowym.

114. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Powiedziano, że takie centra przeładunkowe, to dobry kierunek. W gminie jest nawet wyznaczone miejsce pod taką inwestycję, ale na razie czeka na inwestora.

115. Jakiej są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistyczny?

Wskazano, że jest tutaj kwestia podatków od środków lokomocji.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

45. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Lokalnie taka zależność rośnie. W miastach jest prościej, bo zazwyczaj wiąże się to z przedłużeniem linii.

46. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?

Powiedziano, kiedyś praktycznie każda wieś była taka. Natomiast odkąd powstały duże centra, to ludzie zaczęli tam jeździć i małe punkty usługowe upadły. Oprócz tego szkoły średnie są w dalszych odległościach niż te 15 minut. Mieszkańcy po to czego nie ma lokalnie jeżdżą do Raciborza.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

23. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Powiedziano, że jest to potrzebne, ale jest możliwe tylko z finansowania zewnętrznego. Najpierw powinno poprawić się jakość dróg, później chodników i kolejno ścieżek rowerowych. Lokalnie bus pasy nie mają sensu, w Rybniku natomiast trudno powiedzieć.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

89. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Powinny powstawać drogi z osobnymi ścieżkami rowerowymi. Podano przykład nowej inwestycji (obwodnica w Raciborzu), gdzie pomimo miejsca jest tylko 1 pas i brakuje ścieżki rowerowej.
90. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Subregion stara się to spinać. Natomiast różne gminy są na różnym etapie rozwoju w tym obszarze – są gminy, gdzie potrzebne są ścieżki i miasta gdzie są ścieżki, a nie ma infrastruktury towarzyszącej (w miastach to wygląda znacznie lepiej).
91. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Lokalnie część jest tak właśnie wykorzystywana.
92. Jakich zmian potrzebują piesi?
W gminach wiejskich brakuje chodników, może ławeczek dla seniorów oraz koszy na śmieci.

Powiązania zewnętrzne

67. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że jakieś połączenia na zewnątrz są (np. Katowice, góry, czy nawet do Wiednia). Największą bolączką są powiązania pomiędzy miastami w ramach subregionu.
68. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Są duże braki w przypadku powiązania tras rowerowych. Do tego brakuje centrów przesiadkowych (autobus – autobus; autobus – pociąg).
69. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Powiedziano, że lokalnie sporo osób i tak korzysta ze stacji w Boguminie, ponieważ połączenia stamtąd są tańsze (np. do Katowic). Dodano tutaj, że PKP za często zmienia rozkłady jazdy.

Współpraca subregionalna

45. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powinno powstać robocza grupa ekspercka (z samorządowcami) pod agendą Subregionu.
46. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Powinno się spotykać grupa robocza, zależnie od potrzeb i przynajmniej 2 razy w roku.

2.24 Wywiad – UM Rybnik

Wprowadzenie

24. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Rybnicki Oficer Rowerowy, od 2019.

Zintegrowany transport publiczny

139. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Brakuje mniejszych węzłów przesiadkowych (rower - autobus, rower – kolej).
140. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Integracja i synchronizacja dostępnego transportu. Do tego większa cykliczność połączeń.
141. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

Wskazano, że na pewno by to nie zaszkodziło. Powinien być organ zarządzający na wyższym szczeblu zarządzania, a mogłoby być wielu przewoźników.

142. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

143. Wskazano, że model, który jest najbardziej optymalny i taki musi pozostać, aby mówić o integracji i spójności

144. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?

Nie potrafiiono się do tego odnieść.

145. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Kolej nie jest intuicyjna. Jest zbyt niski poziom możliwości przewozu roweru koleją (za mało miejsc, usługa płatna, brak systemu komunikacji o wolnych miejscach dla rowerów). Kolej jest wybierana na trasach poza subregion.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

70. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Wskazano na kwestie infrastrukturalne – brakuje wiat, kwestia wysiadania z pociągu, autobusu, kiedy nie ma tego peronu lub przystanku. Również kwestie interpersonalne – niewłaściwe podejście kierowców do pasażerów.

71. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

Parkowanie w centrach miast powinno być płatne i powodować rotację samochodów (stawka progresywna).

72. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?

Powinno być płatne i wymuszać rotację samochodów w centrach miast.

Logistyka transportowa

116. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?

Tam gdzie jest ograniczony ruch dla samochodów (wzmoczony ruch pieszych), tam te dostawy wzbudzają pewne problemy, tam powinno wyznaczać się godziny dostaw i wjazdu. Do tego awaryjnie powinien być udostępniony rower cargo dla gastronomów, którym czegoś zabraknie.

117. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?

Są dobrym rozwiązaniem, natomiast niektóre są umiejscowione w sposób nieprzemysłany powodując dziwne zachowania kierowców odbierających paczki.

118. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Wskazano na strefy przemysłowe w Subregionie, ale dodano, że to oddziaływanie nie jest bardzo duże. Do tego duże galerie handlowe również powodują takie problemy.

119. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?

Wskazano na pomysł z rowerem cargo. Co do przeladunku towarów z dużych samochodów na małe, to jest to zbyt kosztowne.

120. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?

Miasto może wprowadzać ograniczenia (tonaż, czas, wysokość, szerokość), natomiast dodano, że muszą być one mocno przemysłane.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

47. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?

Wskazano, że generalnie jest patodeweloperka, która nie bierze pod uwagę możliwości dojechania na takie nowe osiedle komunikacji zbiorowej.

48. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby

można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?

Wskazano, że Rybnik to miasto rozległe (do 20 km długości). Część rzeczy można załatwić do tych 15 minut. Brakuje w tym czasie wysokiej kultury i aquaparku.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

24. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?

Powinno się tworzyć drogi rowerowe w perspektywie subregionu. Co do buspasów to powinny być w miastach, nawet kosztem 1 jezdni. Buspasy w Rybniku są tymczasowe, które powstały na czas budowy na dworcu autobusowym stacji wodorowej.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

93. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?

Wskazano na wojewódzkie rekreacyjne trasy rowerowe, poprawa jakości szerokość łuków. Do tego Velostrady w subregionie (20 – 30 km).

94. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?

Powinno być to przynajmniej na poziomie Subregionu, a nawet i wojewódzkim. Finansowanie powinno być również z tego poziomu. Same JST się tutaj nie porozumieją.

95. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Infrastruktura rekreacyjno – turystyczna może być bardzo dobrym uzupełnieniem właśnie dla tego ruchu rowerowego codziennego.

96. Jakich zmian potrzebują piesi?

Wskazano, że piesi muszą się czuć bezpiecznie. Powinni być odseparowani od dróg przy ruchu średnim i wysokim.

Powiązania zewnętrzne

70. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?

Generalnie w każdym kierunku. Wskazano regionalnie Gliwice, Tarnowskie Góry, Beskidy.

71. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazano zarówno na potrzebą dróg rowerowych, oraz połączeń kolejową i autobusową.

72. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Wskazano na komunikację kolejową do Bogumina, która otwiera drogę na Czechy.

Współpraca subregionalna

47. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Wspólny koordynator, wspólna polityka taryfowa, wspólna polityka co do przewożenia roweru, czy wózka w subregionie.

48. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Nie ma specjalnych spotkań w subregionie. Są spotkania na poziomie wojewódzkim 2-3 / rok (tematyka rowerowa). W ramach subregionu brakuje takiej formuły, a na pewno by się przydała.

2.25 Wywiad – UM Rydułtowy

Wprowadzenie

1. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Zajmuje się drogami i transportem od 4 lat.

Zintegrowany transport publiczny

1. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Mało ilość połączeń, brak przystanków. Brakuje dobrej korelacji autobus – pociąg.
2. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano na Unię Biletową. Do tego dostępność rozkładów jazdy.
3. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Jest lokalnie opracowanie w mieście w tej tematyce, jest tam rekomendacja powstania jednostki, która by to integrowała.
4. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Miasto płaci zależnie od ilości przejechanych kilometrów. Komunikacja miejska nie ma finansowania ze środków zewnętrznych. Rosnące koszty są przerzucane na gminy i na pasażerów.
5. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Kością niezgody jest kwestia płacenia za przejazdy na terenie gmin powiatu wodzisławskiego przez samorządy, w czym nie uczestniczy samo miasto Wodzisław.
6. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Lokalnie jest 1 linia (140: Katowice-Racibórz). Jest tutaj zainteresowanie –widać zaparkowane samochody pod dworcami. Planowane jest w rejonie lokalnego dworca budowa małego centrum przesiadkowego, co byłoby zachętą do komunikacji zbiorowej.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

1. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Jest sporo takich miejsc, gdzie to bezpieczeństwo nie jest takie jak powinno. Zmiany w prawie regulujące położenie progów zwalniających w korelacji z budynkami spowodowało konieczność likwidacji części z nich (aktualnie za zgodą mieszkańców część z nich jest montowana powrotem.
2. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Parkowanie jest darmowe w mieście, co ogranicza rotacje w mieście.
3. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Płatność w większych miastach jest uzasadniona, to mobilizuje do przemyślenia czasu parkowania.

Logistyka transportowa

1. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Duży zakład produkcyjny jest w centrum miasta (kopalnia + hałda) – cały transport odbywa się centrum miasta. To jest największe utrudnienie.
2. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, co do lokalizacji, to nie ma nadzoru nad ich umiejscawianiem.
3. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Jest kopalnia, strefa gospodarcza i to generuje ruch.
4. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Co do przeładunku towarów z dużych na małe samochody to wskazano, że ma to sens.
5. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Miasto ma możliwość wprowadzenia ograniczeń tonażowych dla samochodów. Oprócz tego jest Policja (Drogówka).

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

1. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Tak, jest to zjawisko zauważalne w regionie. Natomiast dodano, że jest tutaj pole manewru i pewne trasy można by tak poprowadzić, aby takie wykluczenia zniwelować.
2. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Wskazano, że lokalnie tak. Niektóre sprawy urzędowe (powiatowe) trzeba załatwiać w Wodzisławiu, ale dojazd zajmuje ok. 10 minut.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

1. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet, jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Wskazano, że lokalnie buspasy nie mają sensu. Ewentualnie Rybnik, Wodzisław Śląski, Racibórz – tutaj bus pasy może miałyby sens. W mieście jest 6 km dróg rowerowych. Przemieszczanie się rowerem wzdłuż drogi nie jest bezpieczne. Chodniki są, ale w pewnych miejscach trzeba by je jeszcze pobudować (jest już projekt w tym zakresie).

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

1. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Brakuje oznakowania gdzie są umiejscowione ścieżki rowerowe – może nakładka na Google Maps. Do tego poprawa infrastruktury.
2. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powinny być spotkania w tym zakresie (jakieś już są). Wszystkie podmioty powinny prowadzić dyskusję o tym, a nie każda działać indywidualnie.
3. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szansę na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Brakuje tutaj informacji o tym. Natomiast wydaje się, że można to tak wykorzystać.
4. Jakich zmian potrzebują piesi?
Są miejsca gdzie brakuje chodników, ale gmina ma już plan działania w tym zakresie. Są natomiast ograniczenia dla osób niepełnosprawnych i z ograniczeniami. Dodano, że powinno się doświetlać przejścia dla pieszych.

Powiązania zewnętrzne

1. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano Gliwice, Opole, jako słabo połączone. W kierunku gór pewnie znaleźliby się chętni.
2. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Głównie wskazano na połączenia kolejowe, które byłyby tutaj potrzebne.
3. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Aktualnie jest pociąg z Rybnika i Wodzisławia Śląskiego do Bogumina i Ostrawy. Nie potrafiono stwierdzić, czy to wystarcza. Natomiast dodano, że sporo Polaków z subregionu jeździ do Czech do pracy.

Współpraca subregionalna

1. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Musi powstać jednostka, która by się tym zająć (w ramach subregionu).
2. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Słabo to wygląda, a powinny się odbywać takie spotkania raz na 6 m-cy w formie f2f i/ lub webinarowej.

2.26 Wywiad – UG Świerklany

Wprowadzenie

- Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Kierownik referatu utrzymania drogownictwa i utrzymania terenów gminnych, w UG od 2008.

Zintegrowany transport publiczny

- Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Brak porozumienia między miastami, brak wspólnego biletu i porozumienia pomiędzy przewoźnikami (Rybnik, Jastrzębie-Zdrój). Mniejsze gminy muszą się prosić aby przystąpić do związków komunikacyjnych.
- Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Przed wszystkim wspólny bilet.
- Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że tak powinno być, ale na obecnym etapie zaawansowania działań przewoźników będzie to bardzo trudne. Ewentualnie przez połączenie tych podmiotów.
- Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że przewoźnicy stosują różne systemy rozliczania (MZK (J. Zdrój) – wozokilometry, ZTZ (Rybnik) – każdą linię osobno). System ZTZ-tu jest bardziej przejrzysty dla gmin.
- Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Wskazano, że koszty są niesamowite i wzrastają bardzo szybko.
- Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Najbliżej dworzec znajduje się w Rybniku. Planowana jest stacja lokalnie w gminie w ramach CPK. Kultura jazdy pociągami mocno upadła w regionie – ludzie się odzwyczaili od tego. Mieszkańcy musieliby się powrotem przyzwyczaić do tego.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

- Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
929 została przebudowana i podniesiono jej standardy, planowany jest tam odcinkowy pomiar prędkości. Jest natomiast spory ruch na 929 i 932 w kierunku Żor. Do tego droga wyjazdowa z kopalń Borynia, Jankowice, Chwałowice
- Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Parkowanie w gminie jest darmowe, jest sporo miejsc, czy przy kościołach, czy w innych miejscach. Do tego są 2 duże parkingi. W miastach jest większy problem.
- Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Może być płatne, ale nie może być zbyt drogie, żeby nie odstraszać osób przyjeżdżających do centrum na zakupy. Płatne parkowanie powoduje, że kierowca szuka miejsca darmowego, gdzie może zaparkować. Do 90 minut powinno być darmowe, tak aby móc załatwić drobne sprawy.

Logistyka transportowa

- Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Drogi są wąskie, ale nie docierają takie sygnały. Wskazano, że budowa domów i dojazd ciężkim sprzętem, to powoduje bardziej problemy.
- Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, są najczęściej umiejscowione przy sklepach (np. Biedronka).
- Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?

Tak wskazano drogi wyjazdowe z kopalń Borynia, Jankowice, Chwałowice. Zarówno przewóz urobku i dojazd/ wyjazd pracowników.

9. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Lokalnie są tylko 2 duże sklepy (Biedronka, Netto) i nie ma takich problemów.
10. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Na ten moment gmina nie robi ograniczeń. Gmina nie ma takich możliwości przy DW i DP.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

3. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Na terenie gminy ciężko jest spać całościowo komunikacją zborową. Musi to być uzupełniane komunikacją indywidualną, czy rowerem. W miastach jest łatwiejsze do osiągnięcia. Głównie komunikację organizuje dla dzieci i dla osób starszych.
4. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
W przypadku gminy jest to możliwe, ale tylko samochodem, natomiast bez wygląda to gorzej. Na basen lokalnie jeżdżą do Żor i Boguszowic.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

2. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Buspasy powinny powstawać w miastach. DP i DW powinny mieć chodniki. Dobrym rozwiązaniem jest powstawanie ciągów pieszo - rowerowych. Co do ścieżek, to tworzenie ich na drogach stwarza pewne niebezpieczeństwo.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

5. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Należy tworzyć ścieżki rowerowe w korelacji międzygminnej z punktu A do punktu B.
6. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powinny być planowane wspólnie, tak aby można było dojechać np. z Żor do Jastrzębia Zdroju.
7. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Raczej nie, dlatego że przebiegają różnymi terenami i niekoniecznie po drodze.
8. Jakich zmian potrzebują piesi?
Na drogach gminnych nie ma możliwości, ponieważ są zbyt wąskie. Droga 929 jest dobrze przygotowana w standardach dla osób niepełnosprawnych, reszta gorzej. Dodano, że niepełnosprawni nie zgłaszają ograniczeń architektonicznych na terenie gminy.

Powiązania zewnętrzne

4. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Potwierdzono góry (Wisła, Ustroń, Cieszyn. Do tego Gliwice (Politechnika), Katowice.
5. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Zwrócono, że w pierwszej kolejności powinny powstawać połączenia kolejowe. Można połączyć rower z koleją i to jest optymalne rozwiązanie.
6. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Rybnik ma połączenie z Czechami. Natomiast dodano, że mieszkańcy skupili się raczej na połączeniach samochodowych po autostradzie A1. Dodano, że może część osób przesiadłaby się na pociąg, ale musiałyby to być bardzo dobrze zsynchronizowane.

Współpraca subregionalna

3. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano, że najwięksi przewoźnicy musieliby się dogadać (Rybnik-Jastrzębie). Co do prowadzenia, to może powinna powstać jakaś spółka, która mogłaby to prowadzić. Wskazano, że na początek jest najważniejszy wspólny bilet.
4. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano, że Rybnik z gminami ma lepszą komunikację, natomiast gminy między sobą niestety nie. Powstaje powoli ta formuła pod skrzydłami subregionu. Są to raczej techniczne spotkania i nie zawsze coś z tego wynika. Również zwrócono uwagę, że duże jednostki (miasta) wykorzystują swoją przewagę.

2.27 Wywiad – UM Wodzisław Śląski

Wprowadzenie

3. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Referat transportu drogowego, 14 lat w samorządzie

Zintegrowany transport publiczny

13. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że lokalnie największą barierą jest brak środków finansowych, a w obrębie subregionu, to zbyt dużo organizatorów transportu zbiorowego.
14. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano na potrzebę zintegrowania biletów, taryf oraz skoordynowanie rozkładów jazdy.
15. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
W przypadku jednego podmiotu, to jest to możliwe, ale musiałaby być jednoznaczna wola wszystkich gmin, a tutaj może być problem.
16. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wszystkie gminy powinny współfinansować transport zbiorowy. Dobra diagnoza w kierunku sprawdzania ile osób z danej gminy tym transportem jeździ 9proporcjonalnie do ilości pasażerów z danej gminy).
17. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?
Małe gminy chciałyby przystępować do związków komunikacji, ale nie ponosić kosztów z tym związanych.
18. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Kolej jest dobrym rozwiązaniem, patrząc przez pryzmat punktualności. Kiedyś było więcej połączeń i to było dogodne i dobre. Jako przykład podano szybką kolej miejską w Trójmieście.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

7. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Ruch jest spory w dni robocze. Jest jedno niebezpieczne przejście przy ulicy Witosa, przy Urzędzie Skarbowym (kwestia doświetlenia tego przejścia).
8. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
W przypadku płatnego parkowania, mieszkańcy często szukają miejsc bezpłatnych, co stwarza kolejny problem.
9. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Płatne parkowanie wymusza rotacje i zachęca do korzystania z miejsc parkingowych tyle ile jest konieczne. Stawka powinna być regresywna.

Logistyka transportowa

11. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakież? Co należałoby zmienić?
Zdarzają się takie jednostkowe przypadki. Region staje przed problemem logistyki, ponieważ otwiera się w regionie duży zakład - Eko Okna.
12. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, ale kurierzy nie do końca przestrzegają przepisów ruchu drogowego.
13. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Perspektywicznie Eko Okna. Lokalnie to ulica Marklowicka oraz zakłady zlokalizowane na terenach byłej kopalni. Generalnie wszystkie większe zakłady, np. UP w godzinach kończenia pracy generuje wzmożony ruch i utrudnienia.
14. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
W ścisłych centrach nie ma takich dużych samochodów. Są widoczne takie duże samochody w okolicach dużych hipermarketów, ale raczej nie jest to problem.
15. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuch logistyczny?
Możliwości są, ale z reguły nikt nie stara się tego blokować, tylko szuka się rozwiązania polubownego.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

5. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
W całym subregionie są takie miejsca. Ludzie ze względu na wygodę są zwolennikami samochodów i chcą jechać z punktu A do punktu B.
6. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
Wodzisław Śląski raczej jest takim miastem. W przypadku teatru, kina, aquaparku to mieszkańcy jeżdżą na kierunku Rybnika, Raciborza, Żory, Bogumin.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

3. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Wskazano, że buspasy są dobrym rozwiązaniem, ale drogi są zbyt wąskie aby je tworzyć w infrastrukturze która istnieje. Drogi rowerowe są brane pod uwagę przy nowych inwestycjach.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

9. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
W mieście są i ścieżki i trasy rowerowe. Są to stare trasy, należy dążyć aby te trasy w subregionie tworzyły sieć.
10. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Jest taka grupa w ramach subregionu. Powinny takie grupy funkcjonować, ponieważ pozwalają wypracować dobre rozwiązania.
11. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Jadąc między miastami, to ten przejazd będzie powiązany (ścieżka, droga, chodnik).
12. Jakich zmian potrzebują piesi?
Brakuje przejść dla pieszych. W przypadku osób niepełnosprawnych to rozwiązania skierowane do tej grupy są brane pod uwagę przy remontach, czy nowych inwestycjach.

Powiązania zewnętrzne

7. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Wskazano, że jest autostrada A1 z A4 do Katowic, która pozwala sprawnie tam dojechać. Również wskazano lokalne góry (Beskidy).
8. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano na potrzebę połączeń kolejowych z Beskidami (Wisła, Ustroń). Co do ścieżki rowerowej, to na kierunku gór byłoby zainteresowanie i byłiby chętni.
9. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Jest połączenie z Boguminem (kolej, autostrada A1). Co do nowych połączeń, to nie wskazano, zwrócono uwagę na częstość połączeń – powinno być ich więcej.

Współpraca subregionalna

5. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Powinien być związek, który miałby wspólne cele. Coś na kształt MZK.
6. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Są tworzone grupy, zarówno formalne i nieformalne. Jest chęć współpracy na wielu płaszczyznach.

2.28 Wywiad – UM Żory

Wprowadzenie

4. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Główny Specjalista ds. Projektów Strategicznych, 8 lat doświadczenia w UM.

Zintegrowany transport publiczny

19. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
W Żorach - rozwój urbanistyczny, braki kadrowe, koszty.
20. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
W perspektywie czasowej nastąpiła dezintegracja transportu i ten trend powinno się odwrócić. Również jako dobre rozwiązanie wskazano bezpłatną komunikację miejską w Żorach.
21. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że szansa by była, ale jest brak woli poszczególnych JST. W tej materii musi dużo czasu upłynąć. Na początek należy zacząć podsystemu informacji pasażerskiej oraz wzajemnej informacji operatorów.
22. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Tutaj wrócono uwagę na darmową komunikację – czy przychody ze sprzedaży biletów pokryją koszty obsługi
23. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Wskazano, że duże gminy są bogatsze, a wysokie koszty które ponoszą są równoważone w innych sektorach, m.in. wpływy z handlu (mieszkańcy gmin ościennych przyjeżdżają na zakupy).
24. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Lokalnie linia znajduje się 35 – 40 minut od centrum. Są połączenia z Rybnikiem, Przyczyną, Bielskiem-Białym, Wisłą. Najważniejsza jest kwestia taryfy i kosztów przejazdu + l. Połączeń w weekendy – to może stymulować liczbę chętnych do skorzystania.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

10. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Wskazano, że głównie DK81 jest miejscem o podwyższonym ryzyku.

11. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Wskazano, że na obszarze Starówki w Żorach parkowanie powinno być płatne, co spowodowałoby rotację samochodów i wzrost przychodów lokalnych handlowców. W przypadku osiedli mieszkaniowych powinny powstać duże zbiorcze parkingi.
12. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Wskazano, że wysokość opłat musiałaby być tak wyważona aby nie powodować szukania miejsc do parkowania za darmo (i parkowanie gdzie popadnie).

Logistyka transportowa

16. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Wskazano, że takie problemy mogą występować tylko w strefie ekonomicznej (3 podstrefy).
17. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, nie ma tutaj problemu.
18. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Tak, zwłaszcza w okolicy kopalń oraz w lokalnych dzielnicach: Baranowice, Osiny. Są tutaj odcinki które zwalniają w godzinach szczytu 14:00- 15:00.
19. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Wskazano, że funkcjonuje takie centrum logistyczne firmy Panattoni w Wodzisławiu Śląskim – tam gdzie to jest potrzebne, powinny powstawać takie centra.
20. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistyczny?
Wskazano, że jak najbardziej, głównie przez budowanie dróg i realizację inwestycji w tym obszarze.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

7. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Tak, jak najbardziej. Zwrócono uwagę, że przy obecnych planach UE samochód może się stać dobrem luksusowym. Duży potencjał daje tutaj rower elektryczny.
8. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
Wskazano, że tak. Dodano, że w Żorach nawet transport pieszy staje się konkurencją dla transportu zbiorowego (bywa, że jest sprawniejszy). Co do subregionu, to zależy gdzie i zależy to od układu komunikacyjnego danej miejscowości.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

4. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Co do buspasów, to raczej nie jest to dobre rozwiązanie. Wskazano, że lepszym rozwiązaniem są układy bezkolizyjne. Dla tras rowerowych, to ich sukces zależy od czasu przejazdu od punktu A do punktu B. Chodni są dobre, może pewnym problemem są przejścia dla pieszych.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

13. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Są plany spięcia gmin ścieżkami rowerowymi
14. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Wskazano, że w gminach są osoby dedykowane do takich spotkań. Ta formuła jest dobra.
15. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Tak, chociażby jako łączniki.

16. Jakich zmian potrzebują piesi?
Wskazano na przejazdy pod drogami (głównie pod DK 81).

Powiązania zewnętrzne

10. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Katowice, Gliwice, Suszec, Pawłowice
11. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.
Wskazano na szybką kolej, która ma duży potencjał.
12. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?
Wskazano, że tak. Głównie tu mowa o połączeniach turystycznych z Czechami.

Współpraca subregionalna

7. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?
Wskazano, że taką rolę integracyjną może mieć Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego.
8. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?
Wskazano na telekonferencje, rozmowy telefoniczne i spotkania bezpośrednie.

2.29 Wywiad – Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Wprowadzenie

5. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?
Kierownik Referatu oceny Projektów, od 2008.

Zintegrowany transport publiczny

25. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że z punktu widzenia Urzędu Marszałkowskiego nie ma żadnych barier.
26. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?
Wskazano na potrzebę przebudowy ciągów komunikacyjnych zarówno w samym subregionie, jak i poza niego.
27. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?
Wskazano, że ciężko to ocenić z zewnątrz. Dodano, że kluczowym jest operator, który miałby to organizować.
28. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?
Powiedziano, że są tutaj ograniczenia legislacyjne. Działalność ma charakter społeczny, dba o ogólny interes społeczny i zysk może wynosić do 6%
29. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorządy?
Jest ta skłonność, zwłaszcza w ramach ZIT-ów cieszą się wzięciem.
30. Jak musiałaby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?
Wskazano na potrzebę lepszej siatki połączeń, integracje połączeń kolejowych i autobusowych oraz godziny odjazdów dostosowane do potrzeb.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

13. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?
Powiedziano, że dobrze. Poziom jest podobny do innych subregionów.
14. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?
Zwrócono uwagę, że założenia polityki UE wskazują, że w miastach pow. 50 tys mieszkańców, parkingi powinny być umiejscawiane na obrzeżach miast w formule Park&Ride.

15. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Wskazano, że z funduszy unijnych powinna być realizowana formuła Park&Ride. Powinny być darmowe i skorelowane z komunikacją.

Logistyka transportowa

21. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Roźmówca nie potrafił odpowiedzieć, jak to wygląda w Subregionie Zachodnim.
22. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Roźmówca nie potrafił odpowiedzieć, jak to wygląda w Subregionie Zachodnim.
23. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Roźmówca nie potrafił odpowiedzieć, jak to wygląda w Subregionie Zachodnim.
24. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Wskazano, że co do zasady należy ograniczać ruch pojazdów samochodowych na rzecz transportu publicznego.
25. Jakiej są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Wskazano, że należałoby tutaj dbać o infrastrukturę.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

9. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Powiedziano, że tak nie powinno być, ale nie potrafiiono odpowiedzieć jak jest w Subregionie Zachodnim.
10. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tą wizję?
Nie potrafiiono odpowiedzieć jak jest z tym w Subregionie Zachodnim.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

5. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Nie potrafiiono za bardzo się odnieść co do chodników i ścieżek rowerowych. Co do buspasów, to wskazano, że na pewno wspierają sprawność autobusowej komunikacji zbiorowej.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

17. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że jest możliwe pozyskanie środków na takie działania.
18. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powiedziano, że częściowo jest widoczna ta współpraca.
19. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?
Nie potrafiiono się tutaj odnieść. Dodano natomiast, że są możliwe do pozyskania środki zarówno na ścieżki, jak i trasy turystyczne (z różnych programów).
20. Jakich zmian potrzebują piesi?
Nie potrafiiono się odnieść.

Powiązania zewnętrzne

13. W jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Potwierdzono Gliwice, jak również połączenia w lokalne góry.

14. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazano, że w tym wypadku nie można pozyskać środków na finansowanie kolei (może to być tabor autobusowy, ścieżki rowerowe, itp.)

15. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Powiedziano, że nie ma przewidzianych środków finansowych z UE na takie działania.

Współpraca subregionalna

9. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Wskazano, że należy zaangażować osoby odpowiedzialne za te obszary w poszczególnych gminach.

10. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Powiedziano, że UMWS organizuje spotkania na których ta wymiana doświadczeń następuje.

2.30 Wywiad – PKS Racibórz

Wprowadzenie

6. Na początek proszę krótko opowiedzieć o sobie? Jaki jest P. staż pracy, jako pracownika? Jakie stanowisko P. zajmuje?

Prezes PKS Racibórz od 20 lat.

Zintegrowany transport publiczny

31. Jakie są bariery rozwoju transportu publicznego w gminach Subregionu Zachodniego?

Wskazano, że barierą jest brak wspólnej taryfy biletowej. Do tego kwestia integracji i skoordynowania rozkładów jazdy.

32. Jakich usprawnień wymaga komunikacja zbiorowa w Subregionie Zachodnim?

Wskazano, że powinien być wspólny bilet oraz integracja przewoźników (dodano, że jest to do zrobienia).

33. Jak podejść do tematyki integracji publicznego transportu zbiorowego w obszarze? Jakie są główne bariery? Czy możliwe jest zorganizowanie transportu publicznego tak, aby był on organizowany przez jeden podmiot? Czy ma to sens?

Powiedziano, że niestety nie. Głównie to sprawa polityczna, ponieważ zajmują się tym głównie miasta i nie będą chciały oddać kompetencji w tym zakresie.

34. Jak powinno wyglądać finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Subregionu Zachodniego?

Wskazano, że rozliczanie na podstawie wozokilometrów jest najbardziej sprawiedliwe. „Kością niezgody” bywają linie przelotowe przez gminy.

35. Jaka jest skłonność do współfinansowania przewozów przez samorzady?

Są skłonne, ponieważ bywało w historii, że tam gdzie nie były likwidowano połączenia.

36. Jak musiałyby wyglądać kolej w Subregionie Zachodnim, by był Pan/Pani skłonna do korzystania z niej regularnie w relacjach na obszarze Subregionu Zachodniego?

Powiedziano, że kolej jest konkurencją komunikacji autobusowej, ale tylko wzdłuż tras położonych tam gdzie biegną tory (są połączenia kolejowe). Dodano, że KS mają tańsze bilety, są pod tym względem konkurencją dla komunikacji autobusowej.

Ruch zmotoryzowany, subregionalna polityka parkingowa

16. Jak wygląda poziom bezpieczeństwa ruchu na obszarze Subregionu/gminy?

Wskazano, że ze względu na dużą firmę w regionie (Eko-Okna), gdzie pracuje ok. 12 tyś pracowników (3 zmiany) poziom bezpieczeństwa na drogach zmalał.

17. Jak powinno wyglądać parkowanie na terenie Subregionu?

Powiedziano, że jest mało miejsc parkingowych zwłaszcza w dużych miastach (Rybnik, Racibórz, Wodzisław Śląski).

18. Jaka powinna być rola płatnego parkowania na terenie Subregionu? Czy jest zasadne wprowadzenie opłat za parkowanie?
Powiedziano, że jest potrzebne w tych dużych lokalizacjach, ale musi być w zamian odpowiednia (tanio i często) oferta połączeń komunikacją zbiorową.

Logistyka transportowa

26. Czy organizacja dostaw do sklepów i zakładów pracy oraz działalność kurierska rodzą problemy dla przestrzeni Subregionu Zachodniego? Jakiej? Co należałoby zmienić?
Nie wskazano problemów w tym obszarze.
27. Czy paczkomaty są dobrym rozwiązaniem?
Tak, ale czasem są umiejscowione w dziwnych miejscach, które mogą stwarzać niebezpieczne sytuacje.
28. Czy w gminach Subregionu Zachodniego występują duże generatory ruchu istotnie obciążające układ drogowy?
Wskazano Eko-Okna. Oprócz tego dodano, że za 70% pasażerów komunikacji autobusowej stanowią uczniowie i to też jest widoczne w przyznaniu obciążania układu drogowego.
29. Jak powinna wyglądać logistyka towarów na obszarze Subregionu?
Powiedziano, że przeładunek towarów z dużych samochodów na mniejsze, nie jest dobrym pomysłem – jest to obciążenie zarówno czasowe, jak i kosztowe dla przedsiębiorcy.
30. Jakie są możliwości wpływu na sektor prywatny w zakresie interwencji samorządu w łańcuchach logistycznych?
Jako taką możliwość podano mapy tras, którymi mogą poruszać się np. pojazdy z substancjami niebezpiecznymi (przykład z Gliwic) oraz ograniczenia związane z tonażem pojazdów.

Urbanistyka, gospodarka przestrzenna

11. Czy zmiany przestrzenne w gminach Subregionu Zachodniego sprawiają, że poziom uzależnienia od samochodu rośnie? Jakiego rozwoju przestrzennego potrzebuje Subregion Zachodni?
Powiedziano, że raczej tak. Natomiast są działania, które mają to zjawisko niwelować – np. kwestia Eko-okien i komunikacji zbiorowej, którą organizuje firma dla swoich pracowników.
12. Czy miasta wchodzące w skład Subregionu Zachodniego oraz inne ośrodki lokalne (siedziby gmin) można uznać za miejscowości / miasta piętnastominutowe, tj. takie, w których podstawowe potrzeby można realizować w najbliższym otoczeniu bez konieczności odbywania dłuższych przejazdów samochodem? Co by się musiało stać, żeby w większym stopniu zrealizować tę wizję?
W pewnych lokalizacjach jest to możliwe w subregionie. Z mniejszych miejscowości mieszkańcy dojeżdżają w pewnych sprawach do Rybnika i Raciborza. Tutaj generalnie brakuje sprawnej komunikacji dla takiej kompaktowości tych miejscowości.

Uprzywilejowanie zrównoważonej mobilności

6. Czy w Subregionie Zachodnim powinno się poprawiać jakość chodników, dróg dla rowerów czy tworzyć buspasy nawet jeśli oznacza to ograniczenia dla samochodów? Gdzie? Dlaczego? Dlaczego nie?
Wskazano, że braki chodników są głównie zauważalne w gminach wiejskich. Ścieżki rowerowe, powinny również powinny powstawać (tutaj jest tylko pytanie, czy wydzielać je z pasów drogowych). Buspasy – powiedziano, że jest ich za mało aby miały znaczenie.

Spójna sieć rowerowa bezpieczny i wygodny ruch pieszych

21. Jak usprawnić ruch rowerowy w Subregionie Zachodnim?
Wskazano, że ścieżki powinny powstawać, ale poza jezdniami, wzdłuż dróg. Do tego osobno ścieżki turystyczne.
22. Jak powinna wyglądać współpraca samorządów przy planowaniu tras rowerowych i pieszych?
Powiedziano, że aktualnie każde JST działa praktycznie samo. Jak jeszcze można się porozumieć na linii gmina - powiat, to jest już problem gmina – gmina.
23. Jak traktować trasy turystyczne w Subregionie Zachodnim i czy mają one szanse na obsługę ruchu rowerowego codziennego?

Powiedziano, że można wykorzystać.

24. Jakich zmian potrzebują piesi?

Wskazano, że miejscami brakuje chodników na terenach wsielskich.

Powiązania zewnętrzne

16. W Jakich kierunkach powinien następować rozwój zewnętrznych powiązań Subregionu Zachodniego?
Głubczyce, K-Koźle, Gliwice (onkologia). Turystycznie - Wisła, Ustroń i Skoczów.

17. Jak poprawić powiązania zewnętrzne Subregionu Zachodniego? Drogi rowerowe, połączenia autobusowe, kolej.

Wskazano na połączenia komunikacją autobusową, w kierunku gór również na ścieżki rowerowe. Tak

18. Czy istnieje potrzeba rozwoju połączeń transgranicznych? Jak wygląda dzisiaj współpraca w tym zakresie?

Tak, jest potrzeba na kierunku Ostrawy i Opawy (jest tylko Bogumin). Były plany, ale gminy się nie porozumiały w tym zakresie.

Współpraca subregionalna

11. Jak zintegrować zarządzanie transportem i planowaniem przestrzennym na obszarze Subregionu?

Powinien być jeden organ zarządzający, podobny do Organu Metropolitalnego.

12. Jak powinna wyglądać wymiana doświadczeń pomiędzy samorządami i rozwój kompetencji w zakresie zrównoważonej mobilności?

Powiedziano, że są konwenty i spotkania - to wystarcza. Natomiast problemem jest dotrzymywanie ustaleń.