

„Aktualizacja dokumentacji Planu gospodarki niskoemisyjnej Gminy Czechowice-Dziedzice zakresie planu zrównoważonej mobilności miejskiej”

Wprowadzenie

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej to proces, który odbywa się niemal we wszystkich sferach funkcjonowania miasta. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest istotnym instrumentem urzeczywistniania celów europejskiej polityki transportowej i przyczynia się do poprawy dostępności obszarów miejskich, zapewnienia wysokiej jakości transportu publicznego, wzrostu znaczenia podróży pieszych i rowerowych i zmniejszenia uciążliwości transportu towarowego. Z planowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej ściśle wiąże się postulat poprawy jakości życia na obszarach zurbanizowanych. Spełnienie go nie jest możliwe przy ograniczeniu działań jedynie do transportu i wymaga uwzględnienia szerokiego spektrum zagadnień, obejmujących m.in. planowanie przestrzenne, kwestie społeczne i poszukiwanie optimum między koniecznością rozwoju gospodarczego a ochroną zasobów przyrodniczych oraz kulturalnych¹.

Przegląd dokumentów strategicznych szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego, metropolitalnego i lokalnego

W Zielonej Księdze “Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności” opublikowanej w 1992 roku, Komisja Europejska zwróciła m.in. uwagę na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Już wtedy dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych wskazując na możliwości obniżenia emisji i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej.

Biała Księga “European Transport Policy for 2010: Time to Decide” określiła ambitne cele dla europejskiego sektora transportu. Tych, które odnoszą się do mobilności miejskiej, w dużej mierze nie udało się zrealizować, m.in. ograniczenia emisji CO₂ i zmniejszenia roli samochodów osobowych na obszarach zurbanizowanych².

Dokument „Keep Europe Moving” (2006) stanowił przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej, w którym wzięto pod uwagę zmiany o charakterze strategicznym, takie jak rozszerzenie Unii Europejskiej, przyspieszenie procesów globalizacyjnych, międzynarodową współpracę w związku ze zmianami klimatycznymi oraz wzrost cen paliw i energii.

Zielona Księga Komisji Europejskiej opublikowana w 2007 r. pt. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” zdefiniowała wyzwania transportowe stojące przed miastami

¹ M. Wołek: Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce i w Europie. „Autobusy” 2015 nr 12, s. 23.

² W. Rydzkowski: Trolejbus a zrównoważona polityka transportowa. Referat wygłoszony na konferencji „Trolejbus w nowoczesnym mieście”, Gdynia 21-22.03. 2013

Europy, wskazując na optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu wraz ze stworzeniem efektywnych i trwałych modeli współpracy z różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, przemieszczenia piesze)³. Jej przyjęciem Komisja Europejska rozpoczęła nową fazę dyskusji, której finalnym etapem było opublikowanie „Planu Działań dla Mobilności Miejskiej” (Action Plan on Urban Mobility) w 2009 roku. W Zielonej Księdze zwrócono uwagę na fakt, że choć mobilność miejska ma charakter lokalny, to skutki braku działań w tym obszarze mogą mieć wymiar europejski a nawet globalny.

Wspomniany „Plan Działań” (2009) zawierał program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. Objął on zestaw kompleksowych działań, które powinny wpisywać się w plany zrównoważonej mobilności miejskiej.

W komunikacie „Zrównoważona Przyszłość Transportu” (A Sustainable Future for Transport) opublikowanym w 2009 r., Komisja Europejska dostrzegła potrzebę zdefiniowania ogólnej strategii mobilności, która stanowiłaby ważny element kolejnej Białej Księgi dla transportu. W dokumencie tym zwrócono również uwagę na konieczność rozdzielenia wzrostu gospodarczego i wzrostu emisji gazów cieplarnianych.

Zagadnienia transportu w miastach zostały uwypuklone w Białej Księdze pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...” (2011), w której pojawia się postulat o konieczności integrowania m.in. transportu i planowania przestrzennego w ramach planów mobilności miejskiej, co stanowi jeden z fundamentów planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

W wykazie inicjatyw Białej Księgi w części 2.3. pt. „Zintegrowana mobilność w miastach” wskazuje się na plany mobilności miejskiej w postaci następujących zaleceń⁴:

- „ustanowienie procedur i mechanizmów wsparcia finansowego na szczeblu europejskim w celu przygotowania audytów mobilności miejskiej oraz planów mobilności miejskiej, a także ustanowienie tabeli wyników w zakresie mobilności miejskiej w Europie opartej o wspólne cele. Analiza możliwości wprowadzenia obowiązkowego rozwiązania dla miast pewnej wielkości zgodnie z normami krajowymi opartymi o wytyczne UE;
- powiązanie Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności z miastami i regionami, które przedłożyły aktualne, niezależnie zweryfikowane certyfikaty z audytu mobilności miejskiej i zrównoważonego rozwoju;
- analiza możliwości stworzenia europejskich ram wsparcia stopniowego wdrażania planów mobilności miejskiej w miastach Europy;
- zintegrowana mobilność miejska w ramach ewentualnego partnerstwa innowacji „Inteligentne Miasta”;
- zachęcanie dużych przedsiębiorstw do opracowania planów zarządzania mobilnością.”

Pakiet mobilności miejskiej przyjęty w grudniu 2013 r. stanowił wyraz wsparcia dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach. Zwrócono w nim uwagę na konieczność koordynacji działań na szczeblu państw członkowskich i regionów. W odniesieniu do planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w dokumencie tym stwierdza się m.in., że „Komisja aktywnie promuje koncepcję wieloletnich planów mobilności w miastach

³ M. Wołek: Sustainable urban mobility plan as an instrument of urban transport policy. „Logistyka” 2014 nr 4.

⁴ Biała Księga - plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM(2011) 144, Bruksela 2011, s. 29-30

zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”⁵. Podkreślono m.in. znaczenie kompleksowego ujmowania zagadnień mobilności, wpisanej w szerszy kontekst strategii rozwoju, obejmującej zagadnienia transportu, zagospodarowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, polityki społecznej i zdrowia, bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego. Planowanie mobilności powinno dotyczyć funkcjonalnego obszaru miejskiego i zakładać włączenie działań z zakresu mobilności w szerszej zakrojonej strategii ich rozwoju⁶. Ponadto wskazane zostały „szczególne” obszary wymagające koordynacji działań sektora publicznego i prywatnego. Są nimi⁷:

- logistyka miejska;
- inteligentne regulacje dotyczące dostępu do miast i systemy opłat drogowych;
- skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych;
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach.

Załącznik „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej. W szczególności powinien on obejmować transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu), bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach), transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej), logistykę miejską, zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności) i inteligentne systemy transportowe⁸. Zatem przyjęcie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej powinno przyczynić się do transformacji systemu transportowego miasta, którego cechami będą⁹:

- dostępność i spełnianie podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- równowaga i wysoki stopień zaspokojenia różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego;
- wyznaczanie kierunku wyważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu;
- spełnienie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju, mających na celu zrównoważenie potrzeb związanych z gospodarką, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska;
- optymalizacja wydajności i opłacalności;

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”. Bruksela, dnia 17.12.2013 r. COM(2013) 913 final, s. 4.

⁶ T. Dyr: Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach. „Autobusy” 2015, nr 1-2, s. 52.

⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie...”, wyd. cyt., s. 5-9.

⁸ Załącznik „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”. Bruksela, 17.12.2013 COM (2013) 913 final. Annex 1

⁹ Ibidem, s. 3

- lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
- zwiększanie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

Umowa Partnerstwa¹⁰ w jednym z priorytetów interwencji wskazuje na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej¹¹. W związku z powyższym, możliwość współfinansowania inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych została powiązana z przygotowaniem przez samorządy dokumentów, zawierających odniesienia do kwestii równoważenia systemów transportu w miastach. Powinny one w bardziej kompleksowy sposób uwzględniać zagadnienia zbiorowego transportu pasażerskiego, transportu niezmotoryzowanego, intermodalności, transportu drogowego, zarządzania mobilnością, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych, logistyki miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach, wdrażania nowych wzorców użytkowania, promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Opracowanie planu partycypacji społecznej w aktualizacji dokumentu w zakresie zrównoważonej mobilności (w postaci listy interesariuszy niezbędnych do skonsultowania zapisów na etapie powstawania dokumentu)

Stworzenie listy interesariuszy w celu usystematyzowania współpracy wynika z istoty Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), w którego opracowanie od samego początku powinny zostać włączone różne podmioty funkcjonujące na terenie Miasta.

W związku z rolą, jaką poszczególni interesariusze odgrywają w poszczególnych fazach przygotowania i opracowania PZMM, można ich podzielić na :

- głównych interesariuszy, którzy w bezpośredni sposób odczują skutki rozwiązań wdrażanych w związku z PZMM (ogół mieszkańców, pewne grupy społeczne bądź zawodowe, dzielnice lub części miasta, sektory gospodarcze czy konkretne organizacje);
- kluczowych aktorów, którzy posiadają odpowiednie narzędzia władzy (burmistrz,, rada miasta i inne jednostki władzy publicznej), zasoby finansowe, wiedzę i kompetencje (administracja publiczna, uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe) w dziedzinie

¹⁰ Umowa Partnerstwa jest dokumentem określającym kierunki interwencji Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa w latach 2014-2020. Jednym z instrumentów realizacji Umowy Partnerstwa są Regionalne Programy Operacyjne.

¹¹ Programowanie perspektywy finansowej 2014 - 2020 - Umowa Partnerstwa. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 23 maja 2014 r., s. 105.

transportu i branż pokrewnych (m. in. zagospodarowanie przestrzenne, edukacja, ochrona zdrowia i opieka społeczna, turystyka);

- pośredników, którzy zaangażowani są we wdrażanie instrumentów polityki transportowej (przewoźnicy, zarządy transportu miejskiego, dróg i zieleni, Policja, inne jednostki administracji publicznej), inne podmioty ważne ze względu na zakres i skalę prowadzonej działalności transportowej (przewoźnicy towarowi, przedsiębiorstwa przemysłowe), przedstawiciele grup interesu (stowarzyszenia, izby) oraz podmioty informujące o zagadnieniach transportowych (władze, przewoźnicy, lokalne media).

By jak najlepiej oddać zróżnicowanie podmiotów istotnych dla kształtowania zrównoważonej mobilności w Czechowicach-Dziedzicach, podzielono je na trzy grupy, tj.:

- jednostki administracji publicznej, organizacje pozarządowe i podmioty rynku transportu publicznego;
- przedsiębiorstwa;
- instytucje sektora edukacji.

Zaangażowanie interesariuszy zaliczonej do pierwszej grupy rozpoczęło się w momencie przystąpienia do aktualizacji dokumentacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w zakresie planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Odebyły się dwa spotkania, poświęcone diagnozie, wizji, celom i planowi działań. Ponadto interesariusze dokonali samooceny wg metodyki ADVANCE, która stanowiła istotny wkład w część diagnostyczną i pozwoliła na uporządkowanie priorytetów działań.

Profil gospodarczy gminy Czechowice-Dziedzice jest silnie zdeterminowany funkcjonowaniem dużych przedsiębiorstw branży górniczej i paliwowej. Ich obecność wpływa na zagospodarowanie przestrzenne gminy i kształtuje więźbę codziennych dojazdów do pracy. Największy pracodawca zatrudnia ok. 1700 osób. Ponadto sąsiedztwo miasta Bielsko-Biała stwarza silny popyt na codzienne dojazdy i jest przyczyną kongestii transportowej na tym kierunku. W związku z tym, z przedstawicielami przedsiębiorstw odbyło się spotkanie, na którym omawiano problematykę zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności diagnozę i cele.

Sektor edukacji w Czechowicach-Dziedzicach obejmuje (stan na luty 2016) cztery szkoły średnie i pięć gimnazjów (w gestii powiatu ziemskiego), siedem szkół podstawowych i dwa zespoły szkolno-przedszkolne oraz dwanaście przedszkoli publicznych. Liczba, lokalizacja i wielkość placówek oświatowych są istotnym czynnikiem kształtującym popyt na przemieszczanie się, również w relacji z sąsiednimi gminami. Stąd też, z udziałem przedstawicieli sektora edukacji odbyło się spotkanie poświęcone diagnozie, celom i planowi działań zrównoważonej mobilności miejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa dzieci i młodzieży.

Ponadto w dniach 18-27.11.2015 r. przeprowadzono konsultacje społeczne celem zebrania opinii mieszkańców na temat założeń projektu „Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach” planowanego do złożenia w ramach konkursu dla Podziałania 4.5.2. – niskoemisyjny transport miejski, oś priorytetowa IV: Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Wśród innych form konsultacji i zaangażowania interesariuszy należy wymienić wykorzystanie na szerszą skalę wyników badań marketingowych prowadzonych przez PKM Czechowice-Dziedzice sp. z o.o., które przedstawiono w formie zbiorczej w Tabeli C.

Tabela C. Badania marketingowe jako forma konsultacji społecznych w Czechowicach-Dziedzicach

Badana populacja	Zakres badania	Organizator badania	Metoda	Liczebność	Data
Pracownicy PG Silesia	Opinia na temat organizacji dowozu pracowników i identyfikacja ich potrzeb przewozowych	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach Dziedzicach sp. z o.o.	ankieta pisemna i wywiad osobisty	204	2014
Mieszkańcy	Konsultacje społeczne Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Czechowicach Dziedzicach sp. z o.o. na temat założeń projektu „Przyjazna komunikacja w Czechowicach-Dziedzicach” obejmujące m.in. postulatów przewozowych	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach Dziedzicach sp. z o.o.	ankieta elektroniczna i pisemna	150	XI–XII 2015
Pasażerowie linii nr VII	Ocena jakości i proponowanych modyfikacji trasy linii nr VII	Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach Dziedzicach sp. z o.o.	wywiad osobisty	176	2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Czechowicach Dziedzicach sp. z o.o.

Lista uczestników i raporty ze spotkań konsultacyjnych znajdują się w załączniku.

Podsumowując, istotny wkład interesariuszy dotyczy uszczegółowienia diagnozy (wraz z analizą SWOT), współpracy w stworzeniu wizji i celów oraz weryfikacji i generowaniu nowych zadań umieszczonych w planie działań.

Diagnoza stanu mobilności miejskiej z uwzględnieniem wszystkich środków transportu

Zagospodarowanie przestrzenne

Obszar Gminy Czechowice – Dziedzice charakteryzuje się stosunkowo gęstą siecią dróg na których przeważa mały i umiarkowany ruch samochodowy, także mała i średnia intensywność zabudowy oraz ukształtowanie terenu typowe dla dolin rzecznych. W ruchu o dalszym, niż gminny, zasięgu należy zauważyć bardzo dobre skomunikowanie poprzez DK nr 1 z siecią dróg krajowych i europejskich oraz podobne możliwości w transporcie kolejowym. Przykładowo, dojazd do stolicy regionu, Katowic zajmuje w bieżącym rozkładzie jazdy zwykle około 50 min.; do Warszawy – od 3 godz. 10 min., do Pragi – od 4 godz. 42 min. a do Wiednia – od 4 godz. 18 min.

Wyliczone powyżej czynniki są bardzo korzystne i sprzyjające dla rozwoju mobilności ludności Gminy i ograniczaniu użycia samochodów, co wpisuje się w szerszy kontekst gospodarki niskoemisyjnej.

Najważniejszymi przeszkodami (w odniesieniu do przestrzeni) dla rozwoju mobilności zrównoważonej są na terenie Gminy:

- biegnące zwykle w poziomie terenu przez Gminę: DK nr 1 oraz linie kolejowe;
- duże i ściśle ogrodzone zakłady produkcyjne, co w wielu przypadkach powoduje znaczne wydłużenie drogi dojazdu/ dojazdu przede wszystkim dla pracowników tych zakładów.

Kluczowym dokumentem opisującym kompleksowo kwestie rozwojowe jest *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Czechowice-Dziedzice - III edycja*, zwłaszcza zał. nr 3 i 4 do uchwały Rady Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Nr XXVII/234/12 z dnia 4 września 2012 r. (zwane dalej „Studium”).

W zakresie mobilności najbardziej istotnym uzupełnieniem Studium i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Gminy jest Uchwała Nr XIII/105/15 Rady Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach z dnia 29 września 2015 r. w sprawie przyjęcia strategii rozwoju Gminy Czechowice-Dziedzice 2020+.

Ponadto w trakcie prac konsultacyjnych Zamawiający przesłał także projekt zmian i uzupełnień do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, szczególnie korzystnie i daleko idących w wybranych kwestiach dotyczących mobilności (zwanym dalej „Projektem”). Projekt zmiany Studium zawiera bardzo istotne uzupełnienia na temat roli zieleni w przestrzeni publicznej (zwłaszcza s. 77, 83 i 203).

Rola dworca kolejowego w rewitalizacji przestrzeni strefy centralnej Gminy Czechowice-Dziedzice

Pozytywne dla wyboru przestrzeni publicznej jest sąsiedztwo dworca Czechowice - Dziedzice i krótki odcinek ulicy o charakterze „deptaku”. Cała strefa jest oznaczona na planie Studium jako przeznaczona do rewitalizacji, co również powinno wpłynąć na poprawę jej dostępności i wzrost jakości przestrzeni publicznej.

W związku z centralną lokalizacją dworca kolejowego, położonego w ciągu europejskiej magistrali kolejowej, należy się spodziewać iż wyremontowany dworzec, perony i przestrzenie dostępne podróżnym będą spełniać warunki tzw. *Technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie poruszania się osób o ograniczonej mobilności* (z ang. TSI PRM). Przepisy te są katalogiem dobrych praktyk kolei europejskich, stosowanym z sukcesem dla osób niepełnosprawnych, ale także starszych, podróżujących z dziećmi na wózkach, dużym bagażem itp. Określenie „PRM” stosują także np. porty lotnicze dla wskazania dróg dojścia najkorzystniejszych dla wszystkich. Na terenie miejskim ich zastosowanie pozwoliłoby na zachowanie logicznej ciągłości obsługi podróżnych. Większość rozwiązań z zakresu PRM jest bardzo przyjazna dla rowerzystów i rozwoju mobilności w ogóle. Szczególnie, w związku z postulatem maksymalnej dostępności przestrzeni publicznej, godne uwagi z zakresów PRM dla miast będą np. zalecenia dotyczące mebli peronowych i dworcowych, oznaczenia miejsc niebezpiecznych, oświetlanie przestrzeni i czytelność informacji.

Komunikacja rowerowa

Studium, jak i inne dokumenty Gminy używają nieformalnego określenia „ścieżka” rowerowa. Nie jest ono tożsame z prawnym określeniem drogi rowerowej. Tym niemniej należy stwierdzić że wyznaczone na terenie Gminy „ścieżki” tworzą logiczną całość i mogą być w przyszłości podstawą do wzrostu mobilności mieszkańców. Ponadto należy zauważyć iż w mieście wielkości Czechowic-Dziedzic drogi rowerowe nie będą koniecznym elementem wzrostu mobilności. W większości przypadków istniejące drogi, zwłaszcza o uspokojonym ruchu z powodzeniem wystarczą dla obsługi rosnącego ruchu rowerowego. Szczegółowa

analiza potrzeb w tym zakresie powinna objąć za to rejony skrzyżowań z drogami o dużym ruchu samochodowym (np. potrzebę dodatkowego pasa, świateł, podpór) dla wzrostu bezpieczeństwa, rozdzielania pasów ruchu i unikania konfliktów także z pieszymi.

Dobór roślinności do stref ruchu pieszego i rowerowego – sąsiedztwo zieleni jest zwykle bardzo korzystne jako ochrona przed wiatrem i nadmiernym nasłonecznieniem. Jednocześnie nie powinny być to rośliny zbyt intensywnie rosnące oraz zrzucające jesienią duże liście, powodujące problemy z utrzymaniem czystości i śliskimi nawierzchniami. Ten aspekt zagospodarowania terenu należy uznać za ważny z uwagi na mały udział terenów zieleni miejskiej w centrum Czechowic. W Projekcie został uzupełniony w sposób bardzo poprawny.

Polityka parkingowa

W związku ze stałym, obserwowanym w Polsce przyrostem liczby samochodów i pożądanymi działaniami z zakresu wzrostu mobilności, władze Gminy Czechowice – Dziedzice mierzą się z problemem ograniczonej podaży miejsc parkingowych i potrzebą działań administracyjnych takich jak wprowadzanie opłat za parkowanie albo zakazy parkowania lub ograniczonego czasu postoju (np. w rejonach dworców, ograniczenia do 5 - 10 min. postoju zwane popularnie „Kiss and Rail”). Działania tego typu nie były dotąd opisane w dokumentach strategicznych i planistycznych. W Projekcie zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego nakreślono zasadnicze działania konieczne w tym zakresie.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz *Strategia 2020+* (w pkt.3.1.7) nakreślają dalszy rozwój osadnictwa i związanych z nimi najważniejszych usług w sposób sprzyjający umiarkowanej koncentracji, w już wyznaczonych zabudową ciągach. Dalsze uszczegółowienie tego zagadnienia przedstawia Projekt zmiany Studium. Podejście takie jest korzystne dla wzrostu mobilności ludności Gminy oraz rozwoju usług publicznego transportu zbiorowego. Dotyczy to szczególnie terenów na zachód od DK nr 1 i kierunku zachodniego istniejących dróg, obecnie obciążonego największą kongestią. Jest to wskazówka dla poddania badaniom ankietowym możliwości wydłużenia wybranych, funkcjonujących w Gminie linii autobusowych np. do Międzyrzecza.

Podsumowanie

Gmina Czechowice – Dziedzice posiada dobre podstawy planistyczne oraz w postaci naturalnych warunków dla rozwoju mobilności tak własnych mieszkańców jak i ruchu turystycznego. Daje to podstawę dla poprawy szeroko rozumianej jakości życia. Dla realizacji celów strategicznych należałoby rozszerzyć opisane w wymienionych dokumentach zakresy działań o wskazane w niniejszej opinii, sprawdzone przy okazji realizacji różnego typu projektów infrastrukturalnych w kraju i katalogi dobrych praktyk.

Rola Gminy jako koordynatora wszystkich działań jest jedną z najważniejszych dla realizacji zakładanych celów. Dotyczyć będzie zarówno podmiotów działających na jej terenie jak i beneficjentów zainteresowanych tą realizacją.

Przez miasto przebiega również linia kolejowa nr 150 Most Wisła – Chybie, która umożliwia kursowanie pociągów w stronę Chybia bez konieczności zmiany kierunku jazdy na stacji Czechowice-Dziedzice. To rozwiązanie sprawia, że pociągi międzynarodowe do Czech i regionalne w kierunku Wisły i Cieszyna skracają czas przejazdu, jednak pomijają Czechowice-Dziedzice.

Na terenie gminy Czechowice-Dziedzice znajduje się pięć stacji i przystanków osobowych: Czechowice-Dziedzice (stacja główna), Czechowice-Dziedzice Przystanek (w rejonie rafinerii), Czechowice-Dziedzice Południowe (w południowej strefie przemysłowej) oraz Zabrzeg i Zabrzeg Czarnolesie (stacja rozrządowa).

Wymienione stacje i przystanki obsługiwane są przez pociągi osobowe uruchamiane przez przewoźnika Koleje Śląskie sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Liczbę pociągów odjeżdżających z poszczególnych stacji i przystanków przedstawiono w tabeli.

Tabela. Liczba pociągów osobowych w Czechowicach-Dziedzicach w dniu 12 lutego 2016 r.

stacja lub przystanek	nr linii	kierunek	liczba odjazdów (dzień powszedni)
Czechowice-Dziedzice	93 139	Bielsko-Biała Główna	11
		Cieszyn	6
		Częstochowa	1
		Katowice	21
		Racibórz	1
		Rybnik	3
		Zwardoń	11
		Żywiec	6
Cz.-Dz. Przystanek Cz.-Dz. Południowe	139	Bielsko-Biała Główna	9
		Cieszyn	2
		Częstochowa	1
		Katowice	19
		Racibórz	1
		Rybnik	2
		Zwardoń	11
		Żywiec	5
Zabrzeg Zabrzeg Czarnolesie	93	Cieszyn	6
		Czechowice-Dziedzice	6
		Katowice	5
		Wisła Głębcze	5

Źródło: rozklad.sitkol.pl, dostęp: 13.02.2016 r.

Oprócz pociągów osobowych na stacji Czechowice-Dziedzice zatrzymują się pociągi przewoźnika PKP Intercity S.A. następujących kategorii:

- TLK: 3 pary pociągów (Kraków Główny – Bohumin z wagonami do stacji Praha hl.n. / Wien Hbf. / Budapest-Keleti pu, Gdynia Główna – Bielsko-Biała Główna i Wrocław Główny – Bielsko-Biała Główna);
- IC (InterCity): 2 pary pociągów (Białystok – Bielsko-Biała Główna i Poznań Główny - Bielsko-Biała Główna);
- EIP (Express InterCity Premium): 3 pary pociągów (Gdynia Główna – Bielsko-Biała Główna);

Od 13 grudnia 2015 r. praktycznie zawieszony został ruch pociągów na linii 93 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Oświęcim. Wg obowiązującego do 12 marca 2016 r. rozkładu jazdy kursuje tą trasą jedynie pociąg TLK Silesia (Kraków – Bohumin) nie zatrzymując się na przystankach pośrednich.

Według Krajowego Programu Kolejowego 2014-2020 plany inwestycyjne obejmą:

1. Linie kolejową nr 93 na odcinku Trzebinia – Czechowice-Dziedzice w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice” finansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
2. Ciąg E65 na odcinku Będzin – Katowice – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice (granica państwa) w ramach projektu „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” finansowanego ze środków CEF.¹²

Oba projekty znajdują się obecnie na liście podstawowej Krajowego Programu Kolejowego.

Transport kolejowy – przewozy ładunków

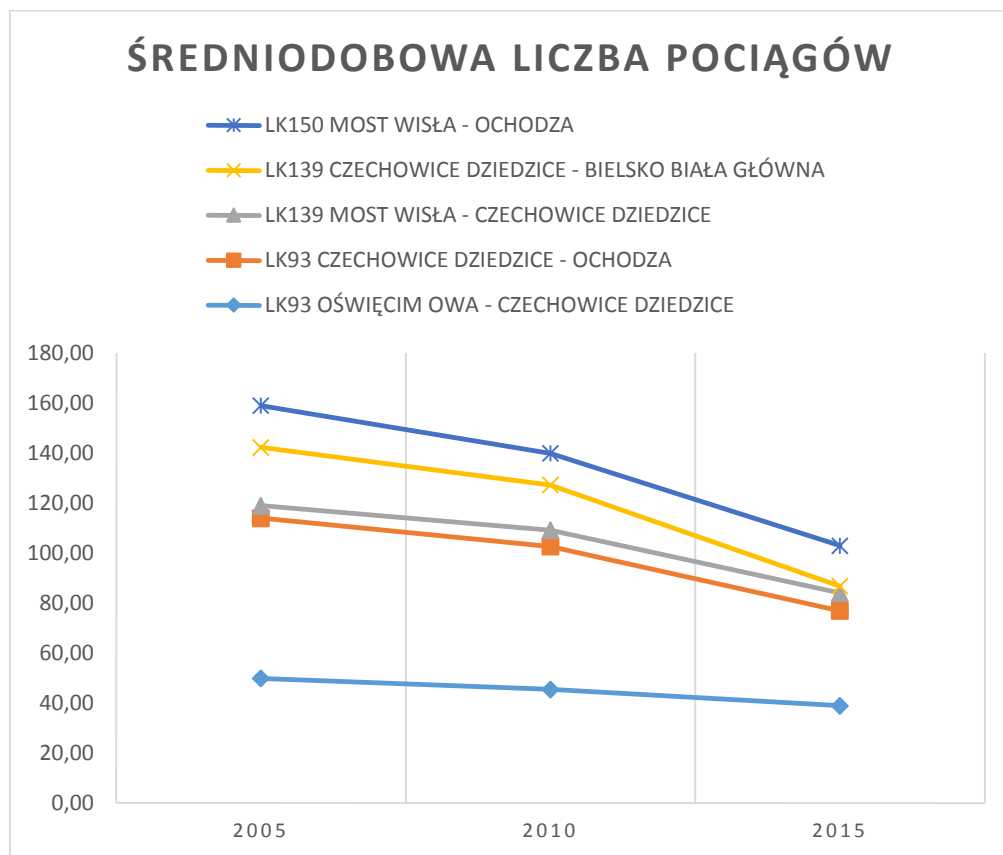
Przez Czechowice-Dziedzice przebiega ważny ciąg transportu ładunków. Gmina położona jest w korytarzu E65, łączącym porty morskie w Gdyni i Gdańsku z portami Adriatyku w Koprze i Trieście. Przebiega w osi północ-południe przez Polskę, Czechy / Słowację, Austrię, Słowenię i Włochy. Na zachód, w kierunku Ostrawy biegnie zasadniczy korytarz E65, zaś na południe, w kierunku Zwardonia jego odnoga C-E65. Na północny-wschód linia kolejowa nr 93 stanowi odnogę tego korytarza do Oświęcimia i Krakowa.

W strukturze pociągów towarowych przejeżdżających przez Czechowice-Dziedzice dominują pociągi towarowe do przewozów masowych. Ruch pociągów towarowych przebiega przede wszystkim po linii kolejowej nr 93 i 150. Na przestrzeni lat natężenie towarowego ruchu kolejowego stopniowo maleje (Rys. 2). Cechą charakterystyczną towarowego ruchu kolejowego na terenie czechowickiego węzła kolejowego jest duża skala przewozów

¹² „Connecting Europe Facility” – instrument finansowania „Łącząc Europę”.

ładunków niebezpiecznych, będąca pochodną specyfiki profilu przemysłowego gospodarki lokalnej.

Rysunek 1. Średniodobowa liczba pociągów towarowych w latach 2005, 2010 i 2015 na liniach przebiegających przez Czechowice-Dziedzice



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych w PKP PLK S.A.

Największy spadek ruchu pociągów towarowych odnotowano na liniach nr 150 i 139 w kierunku południowym. Przyczyną spadku przewozów towarowych jest ogólny spadek przewozów transportem kolejowym. Największy spadek odnotowano na liniach kolejowych nr 139 i 150. Wynika to ze spadku znaczenia południowego odcinka linii nr 139 w przewozach ładunków. Linia ta posiada trudny górski profil, który dodatkowo ograniczony długością użyteczną torów powoduje konieczność skracania składów na stacji Zabrzeg Czarnolesie, a pomimo tego konieczne jest stosowanie elektrowozów o dużej mocy silników i dodatkową elektrowozem popychającym.¹³

Transport kolejowy pełni ważną rolę w obsłudze największego przedsiębiorstwa na terenie Czechowic-Dziedzic i odpowiada za ok. 60% transportu z kopalni (wywóz)¹⁴

¹³ W celu uniknięcia rozerwania składu na odcinkach o dużym pochyleniu.

¹⁴ Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej o rozdział „Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach”. Spotkanie poświęcone diagnozie, formułowaniu celów i planowi działań - sektor przedsiębiorstw. Czechowice-Dziedzice, 12.02.2016.

Transport drogowy pasażerski

W Czechowicach-Dziedzicach funkcjonuje komunikacja miejska organizowana przez miasto za pośrednictwem jednostki pod nazwą Biuro Publicznego Transportu Zbiorowego w Czechowicach-Dziedzicach. Przewozy realizowane są przez operatora będącego podmiotem wewnętrznym – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Czechowicach-Dziedzicach (spółka ze 100% udziałem gminy Czechowice-Dziedzice). Zasady realizacji przewozów reguluje umowa nr 7243.14.2014 z dnia 27 maja 2014 r. PKM otrzymuje rekompensatę za wykonywanie przedmiotu umowy.

Komunikacja miejska obejmuje 10 linii autobusowych zwykłych (dodatkowa linia kursuje w okresie Wszystkich Świętych). Oprócz nich kursuje także linia bezpłatna finansowana przez centrum handlowe Kaufland (na podstawie umowy z PKM). Sieć komunikacji miejskiej obejmuje miasto i część wiejską gminy Czechowice-Dziedzice, a także dojeżdża do miasta Bielsko-Biała (na podstawie porozumienia) i gminy Jasienica (na podstawie uzgodnienia). Do Czechowic-Dziedzic dojeżdżają także (na podstawie tego samego porozumienia) trzy linie komunikacji miejskiej organizowane przez miasto Bielsko-Biała, a obsługiwane przez operatora Miejski Zakład Komunikacji w Bielsku-Białej. Wykaz linii autobusowych wraz z ich podstawowymi parametrami zamieszczony został w tabeli.

Tabela. Linie komunikacji miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach

nr linii	trasa (w nawiasie oznaczono trasę realizowaną tylko w wybranych kursach)	liczba kursów		
		dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
linie PKM Czechowice-Dziedzice				
1	(Bestwińska/Kontakt – Legionów - Niepodległości) – Dworzec – Kolejowa – (Szkolna) – Ochodza – Zabrzeg – Miliardowice wariant 1s: Ligota – Bronów – Miliardowice – Zabrzeg – Ochodza – Dworzec – Traugutta – (Michałowicza) – Węglowa – Silesia	33	19	19
2	Silesia – Węglowa – Michałowicza – Traugutta – Dworzec – Prusa – Legionów – Lipowska – Świerkowice	21	-	-
3	Silesia – Węglowa – Traugutta – Dworzec – Niepodległości – (Prusa) – Legionów – Lipowska – (Świerkowice) – Zamkowa / Mazańcowicka –	29	19	19

nr linii	trasa (w nawiasie oznaczono trasę realizowaną tylko w wybranych kursach)	liczba kursów		
		dni powsz. szkolne	soboty	niedziele i święta
	Kopernika – Czechowice Górne			
4	Dworzec – Niepodległości – Prusa – Kopernika – (Zamkowa – Świerkowie – Zamkowa) – Mazańcowicka – Kopernika – Czechowice Górne	10	-	-
5	Silesia – Węglowa – Michałowicza – Traugutta - Dworzec – (Prusa – Bestwińska – Legionów – (Świerkowie) – Komorowice – Bielsko-Biała/Warszawska/Tesco)	16	12	11
6	Dworzec – Kolejowa – Legionów – Ligocka – Ligota – Bronów	23	19	19
VII	Silesia – Węglowa – Traugutta – Dworzec – (Kolejowa) – Niepodległości – Legionów – Komorowice – Bielsko-Biała/Warszawska/Dworzec	79	52	46
8	(Kaniowska/ZPM – Górnicza) – Silesia – Węglowa – Szkolna – Kolejowa – Dworzec – Prusa – Kopernika – Ligocka – Ligota – Zabrzeg – Miliardowice	12	-	-
9	Dworzec – Drzymały – Kaniowska/ZPM – Górnicza – Silesia	6	6	2
X	(Dworzec – Kolejowa – Ochodza) – Zabrzeg – Miliardowice – Bronów – Ligota – Mazańcowice – Komorowice – Bielsko-Biała/Warszawska/Dworzec	13	-	-
C	Silesia – Węglowa – Szkolna – Kolejowa – Dworzec – Niepodległości – Prusa – Kopernika – Mazańcowicka/Multispedytor (kursuje tylko w okresie Wszystkich Świętych)	-	-	14
-	Dworzec – Kaufland (linia bezpłatna)	28	13	13
linie MZK Bielsko-Biała				
19	Proseat – Bielsko-Biała/Os. Złote Łany (tylko kursy do Czechowic-Dziedzic)	6	-	-
36	Proseat – Bielsko-Biała/Dworcowa/Poczta (tylko kursy do Czechowic-Dziedzic)	6	6	-
50	Silesia – Węglowa – Traugutta – Dworzec - Niepodległości – Legionów – Bielsko-Biała/Katowicka – Bielsko-Biała/Warszawska/Dworzec – Bielsko-Biała/Os. Beskidzkie – Bielsko-Biała/Os. Karpackie	74	42	32

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Wśród linii PKM Czechowice-Dziedzice można wyróżnić następujące grupy:

- linia główna (szkieletowa): VII,
- linie obsługujące południowe rejony miasta: 2, 3, 4,
- linie obsługujące sołectwa: 1, 6, X,
- linie uzupełniające (szkolne, pracownicze): 5, 8, 9, C,
- linię bezpłatną do centrum handlowego: Kaufland.

Linie MZK Bielsko-Biała można podzielić na dwie grupy: linia główna 50 oraz linie uzupełniające (pracownicze) 19 i 36. Te dwie ostatnie obsługują na terenie Czechowic-Dziedzic tylko jeden przystanek i pozostają bez związku z pozostałymi liniami na terenie miasta.

Cechą charakterystyczną czechowickiej komunikacji miejskiej, a zarazem ciekawostką, jest oznaczenie niektórych linii (VII i X) cyframi rzymskimi. Ma to na celu ułatwienie orientacji pasażerom, aby numeracja nie dublowała się z liniami komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej. Choć jednocześnie linia 5, która również ma kursy do Bielska-Białej jest oznaczona tradycyjnie cyfrą arabską.

Główny ciąg komunikacyjny obejmuje relację łączącą Czechowice-Dziedzice z Bielskiem-Białą. Obsługują go równoległe linie VII (czechowicka) i 50 (bielska). Łącznie na tej trasie realizowany są w dzień powszedni nauki szkolnej aż 153 kursy w obu kierunkach, co daje średnio prawie 6 kursów na godzinę w jednym kierunku. Niestety obie te linie nie są ze sobą skoordynowane i każda kursuje wg niezależnego rozkładu jazdy. Oznacza to, że kursy nie są rozłożone równomiernie. Odstępy pomiędzy kursami wynoszą od 2-3 do 40-42 minut (średnio 14 minut).

Na terenie Czechowic-Dziedzic kursują także linie innych przewoźników. Istotne znaczenie z punktu widzenia mobilności miejskiej i powiązań transportowych na obszarze gminy i z sąsiednimi miejscowościami mają połączenia komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Bielski i realizowanej przez operatora – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bielsku-Białej S.A. z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach, a także jedna linia prywatnego przewoźnika kursująca na terenie gminy.

PKS Bielsko-Biała obsługuje relacje z Czechowic-Dziedzic do gminy Bestwina położonej na wschód od miasta, na drugim brzegu rzeki Białej. Linie kursują w dwóch relacjach:

- Silesia – Węglowa – Traugutta – Dworzec - Niepodległości – Prusa – Bestwińska – Bestwina – Stara Wieś – Dankowice, Przejazd – (Kaniów, Skrzyżowanie)

- Silesia – Węglowa – Traugutta – Dworzec – Drzymały – Kaniowska – Kaniów – Bestwinka – Bestwina - Janowice, Kościół

i łącznie realizowanych jest 17 par kursów w dni powszednie (poza okresem ferii letnich) i 6 par kursów w okresie wakacji letnich. W soboty, niedziele i święta autobusy PKS nie kursują na tych trasach.

Przewoźnik prywatny – „Mar-Bus” Handel i Usługi Marek Ogrodzki z siedzibą w Czechowicach-Dziedzicach, obsługuje linię relacji Silesia – Węglowa – Traugutta – Dworzec - Kolejowa – Ochodza – Zabrzeg – Miliardowice – Bronów. Linia obsługiwana jest przez 1 pojazd (minibus). Kursuje w dni robocze i soboty z równą 60-minutową częstotliwością, realizowanych jest łącznie 19 par kursów.

W komunikacji miejskiej obsługiwanej przez PKM Czechowice-Dziedzice obowiązuje taryfa strefowo-czasowa¹⁵. W zakresie biletów jednorazowych emitowane są dwa rodzaje biletów: w cenie 3 zł (ważny w granicach I strefy, czyli gminy Czechowice-Dziedzice lub przez 20 minut z możliwością przesiadek) oraz w cenie 3,40 zł (ważny w granicach I i II strefy, czyli Czechowic-Dziedzic, Bielska-Białej i Jasienicy lub przez 40 minut z możliwością przesiadek). Kierowcy sprzedają tylko droższy rodzaj biletów. Oprócz tego w ofercie znajdują się bilety na okaziciela 24-godzinny (12 zł) i 7-dniowy (28 zł) oraz miesięczny (100 zł), które są ważne w I i II strefie. Bilety imienne można nabyć jako miesięczne (82 zł – I strefa i 90 zł – I i II strefa) lub trzymiesięczne (234 zł – I strefa i 258 zł – I i II strefa). Wszystkie bilety (poza miesięcznym na okaziciela) można nabyć również jako ulgowe (50% ceny). Oprócz tego dostępne są bilety imienne szkolne dla uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych, policealnych i artystycznych oraz dla studentów do ukończenia 26 roku życia – tylko jako ulgowe (miesięczny: 36 zł – I strefa, 40 zł – II strefa, trzymiesięczny: 96 zł – I strefa, 108 zł – II strefa) oraz bilet miesięczny imienny szkolny „junior” dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów rozprowadzany przez placówki oświatowe i ważny tylko od poniedziałku do piątku na dojazd do i powrót ze szkoły lub zajęć pozalekcyjnych (bilet w cenie 24 zł ważny tylko w I strefie). Oprócz sprzedaży stacjonarnej i u kierowców bilety można nabyć za pośrednictwem aplikacji na telefony komórkowe – CallPay i moBilet.

Na liniach MZK Bielsko-Biała wjeżdżających na teren Czechowic-Dziedzic obowiązuje odrębna taryfa¹⁶. Nie ma w niej podziału na strefy. Dostępny jest bilet jednorazowy w cenie 3 zł oraz bilet 60-minutowy uprawniający do przesiadek w cenie 4 zł. Oprócz tego oferowany jest bilet jednodniowy na okaziciela (12 zł) i weekendowy bilet rodzinny „Rodzina +” w cenie

¹⁵ zarządzenie nr 112/14 Burmistrza Czechowic-Dziedzic z dnia 27 czerwca 2014 r.

¹⁶ Cennik biletów MZK w Bielsku-Białej [<http://mzk.bielsko.pl/18,artykul.html>, dostęp: 13.02.2016 r.]

10 zł (cennik nie zawiera informacji o zasadach korzystania tego biletu). U kierowcy można nabyć bilety 60-minutowe, jednodniowe i weekendowe. Można skorzystać także z biletu 7-dniowego w cenie 28 zł (na jedną linię) i 34 zł (na wszystkie linie). Bilety okresowe imienne dostępne są w kilku wariantach: na jedną linię (miesięczny 80 zł, trzymiesięczny 222 zł), na wszystkie linie (miesięczny 100 zł, trzymiesięczny 282 zł), socjalny ważny w dni robocze i soboty na wszystkich liniach (miesięczny 28 zł, trzymiesięczny 84 zł – wydaje je Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej) oraz specjalne (miesięczny – na jedną linię 30 zł i na wszystkie linie 36 zł – cennik nie określa szczegółów tych biletów). Oprócz tego można nabyć bilet miesięczny na okaziciela na wszystkie linie (w cenie 130 zł). Wszystkie bilety oprócz weekendowego, miesięcznego na okaziciela, socjalnego i specjalnego występują także w wersji ulgowej (50%).

Na liniach PKS Bielsko-Biała również obowiązuje odrębna taryfa i zasady wnoszenia opłat za przejazd. Obowiązuje taryfa odległościowa.

Pomiędzy organizatorami oraz operatorami przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na terenie gminy Czechowice-Dziedzice nie występuje żadna forma integracji taryfowo-biletowej. Każdy z nich ustala własne zasady taryfowe, emituje własne bilety swoimi kanałami sprzedaży i nie honoruje żadnych biletów innych podmiotów. Również zakres uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych różni się (najbardziej pomiędzy komunikacją miejską, a liniami PKS, z uwagi różny zakres i wymiar ulg ustawowych).

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Czechowicach-Dziedzicach posiada 18 autobusów, z czego w ruchu znajduje się:

- w dni powszednie nauki szkolnej: 13,
- w dni powszednie w okresie ferii zimowych i świątecznych: 12,
- w dni powszednie w okresie wakacji letnich (lipiec-sierpień): 11,
- w soboty: 6,
- w niedziele i święta: 6.

Zestawienie taboru PKM wraz z podstawowymi danymi znajduje się w tabeli.

Tabela. Wykaz taboru autobusowego PKM Czechowice-Dziedzice

nr inw.	nr rej.	marka i typ	rok prod.	liczba miejsc		norma Euro
				ogółem	siedz.	
01	SBI 37E3	Solaris Urbino 10	2009	76	22	5
02	SBI 11G6	Solaris Urbino 10	2010	71	21	5

03	SBI 71K3	Solaris Urbino 10	2011	71	22	5
06	SBI UA44	Solaris Urbino 12	2008	105	30	4
08	SBI UV55	Solaris Urbino 12	2010	92	29	5
09	SBI 5AA3	Ikarus 260.59E	1997	98	22	1
11	SBI UG61	Solaris Urbino 12	2008	105	30	4
12	SBI 40H5	Solaris Urbino 12	2010	92	29	5
13	SBI 41H5	Solaris Urbino 12	2010	92	29	5
14	SBI5AC2	Solaris Urbino 12	1999	105	29	2
15	SBI H450	Solaris Urbino 12	2000	105	29	2
16	SBI 1AC9	Solaris Urbino 12	1999	105	29	2
18	SBI 64GV	Solaris Urbino 15	2003	155	41	3
19	SBI CU75	Solaris Urbino 15	2006	155	41	3
21	SBI 7A42	Iveco Turbo Daily 50C15	2005	29	12	3
22	SBI GC73	Solaris Urbino 12	2007	105	30	4
25	SBI 25C6	MAN NL202	1996	95	35	2
26	SBI 26C6	MAN NL202	1996	101	38	2

źródło: Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach.

Przeciętny autobus PKM ma 11,3 roku oraz 98 miejsc. Pod względem pojemności autobusy PKM można podzielić na następujące grupy:

- minibus (29 miejsc): 1 szt.,
- autobusy midi (71-76 miejsc): 3 szt.,
- autobusy standardowe (92-105 miejsc) niskopodłogowe: 11 szt.,
- autobus standardowy (98 miejsc) wysokopodłogowy: 1 szt.,
- autobusy wielkopojemne (155 miejsc): 2 szt.

Większość taboru stanowią autobusy o standardowej pojemności i wielkości (długość 12 metrów). Tylko jeden z nich jest wysokopodłogowy. Wszystkie autobusy PKM spełniają normę emisji spalin co najmniej Euro 1, a sześć z nich (33%) spełnia normę Euro 5.

Większość taboru wyposażona jest w wyświetlacze elektroniczne do prezentacji numeru linii i kierunku na zewnątrz pojazdu (94%, jedynie minibus Iveco nie jest w nie wyposażony), a także w głosową i wizualną informację o kolejnych przystankach wewnątrz pojazdu (77% taboru – za wyjątkiem Ikarusa, dwóch MAN-ów i minibusu Iveco). Połowa taboru wyposażona jest w klimatyzację kabiny kierowcy, a jeden pojazd (Iveco) w klimatyzację całopojazdową. Wszystkie autobusy posiadają zainstalowany monitoring.

Praca eksploatacyjna autobusów PKM wynosi [wozokilometry]:

- w dni powszednie nauki szkolnej: 3615,
- w dni powszednie w okresie ferii zimowych i świątecznych: 3280,
- w dni powszednie w okresie wakacji letnich (lipiec-sierpień): 3069,

- w soboty: 1975,
- w niedziele i święta: 1840.

Na linii 50 obsługiwanej przez MZK Bielsko-Biała wykonywanych jest 1550 wozokilometrów w dzień powszedni, 881 w soboty i 670 w niedziele i święta. 45% pracy eksploatacyjnej przypada na teren miasta Czechowice-Dziedzice.

W 2015 roku sprzedaż biletów w czechowickiej komunikacji miejskiej osiągnęła wartość 2,5 mln zł.

Według ankietowanych w pierwszej kolejności modernizacji wymagają linie, które kursują w sołectwach Ligota i Zabrzeg, jak również linie kursujące do miasta Bielsko-Biała. Oczekiwaniem respondentów, co do powyższych linii, jest wprowadzenie nowoczesnych, ekologicznych rozwiązań w postaci autobusów o napędzie hybrydowym. W świetle udzielonych odpowiedzi, największe znaczenie dla osób korzystających z komunikacji miejskiej ma wygoda i komfort podróży, wraz z informacją pasażerską w postaci komunikatów tekstowych i głosowych¹⁷.

Infrastruktura drogowa i przystankowa

Przez obszar gminy Czechowice-Dziedzice przebiega droga krajowa nr 1 (Gdańsk – Łódź – Tychy – Pszczyna – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Cieszyn). Nie ma dróg wojewódzkich. Łączna długość dróg publicznych wynosi ok. 258 km, z czego 74 km stanowią drogi powiatowe, a 169 km drogi gminne.

Przy drogach zlokalizowanych jest 166 przystanków autobusowych – wszystkie zarządzane przez gminę niezależnie od tego przy jakiej drodze leżą. Są one skupione w 88 zespołach przystankowych. Na przystankach usytuowano 82 wiaty przystankowe. W centrum Czechowic-Dziedzic, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, przy ul. Towarowej, znajduje się dworzec autobusowy, będący własnością gminy. Dworzec składa się z placu utwardzonego płytami betonowymi typu „trylinka” i czterech wiat wyznaczających stanowiska odjazdowe. Z dworca korzystają wszyscy przewoźnicy obsługujący komunikację miejską i lokalną. Na dworcu zainstalowane są tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, znajduje się tu również punkt sprzedaży biletów PKM oraz automat biletowy.

Charakterystykę udziału poszczególnych rodzajów samochodów w strukturze mieszkańców miasta – w porównaniu z powiatem, województwem i całym krajem przedstawiono w tabeli. Z danych tych wynika, że w Czechowicach-Dziedzicach wskaźnik motoryzacji indywidualnej jest niższy niż w pozostałej części powiatu bielskiego i w kraju, ale jednocześnie nieco wyższy niż średnia dla województwa śląskiego. W zakresie samochodów ciężarowych ich niższy udział niż w nadrzędnych jednostkach może oznaczać, że więcej pojazdów użytkowanych na miejskich drogach rejestrowanych jest poza miastem – co znów wynika z

¹⁷¹⁷ Raport z konsultacji społecznych Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach sp. z o.o. z dnia 2 grudnia 2015 r., s. 15

faktu, że duże przedsiębiorstwa na terenie miasta mają swoje macierzyste siedziby główne w innych częściach kraju, a także użytkują pojazdu w ramach leasingu.

Tabela. Wskaźniki motoryzacji indywidualnej i ciężarowej dla Czechowic-Dziedzic i jednostek nadrzędnych w roku 2014

parametr / jednostka	gmina Czech.- Dziedz.	powiat bielski	woj. śląskie	Polska
liczba samochodów osobowych	22 995	87 231	2 330 091	20 003 863
samochody osobowe / 1000 mieszk.	513,2	540,6	508,1	519,9
samochód ciężarowy	2 697	12 020	306 537	3 037 427
samochody ciężarowe / 1000 mieszk.	60,2	78,4	73,2	86,8
drogi rowerowe na 10 tys. km ²	151,5	490,2	526	298,9

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Samoocena wg schematu ADVANCE

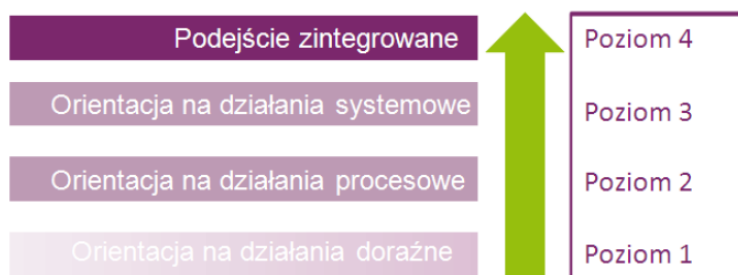
W celu oceny funkcjonowania transportu oraz aspektów planowania transportu w Gminie wykorzystano formularz oceniający opracowany w ramach projektu unijnego ADVANCE¹⁸.

W ramach samooceny przeprowadzonej z wykorzystaniem kwestionariusza ADVANCE analizowane są dwa obszary: misji – dotyczący procesu planowania transportu oraz działań – dotyczący działań realizowanych i planowanych w mieście.

Formularz oceniający projektu ADVANCE zawiera zestaw pytań w pięciu obszarach tematycznych dla obszaru misji (sytuacja wyjściowa, wizja i strategia, organizacja wewnętrzna, wdrażanie działań, Monitoring i ewaluacja) oraz ośmiu obszarach tematycznych dla obszaru działań (polityka parkingowa, zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, ruch pieszy, ruch rowerowy, transport zbiorowy, ruch samochodowy, zarządzanie mobilnością oraz transport towarów).

O wypełnienie formularza poproszeni zostali kluczowi interesariusze, włączeni w proces planowania w ramach SUMP w Gminie Czechowice-Dziedzice. Uzyskanych zostało 8 odpowiedzi zwrotnych od przedstawicieli Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej, Biura Publicznego Transportu Zbiorowego, Wydziału Inwestycji i Zarządu Drogami oraz Wydziału Strategii i Rozwoju Urzędu Miejskiego w Czechowicach-Dziedzicach. Respondenci oceniali każdy z aspektów poszczególnych obszarów tematycznych w skali 1-4 (z możliwością odpowiedzi „nie dotyczy”), które odzwierciedlają następujące poziomy działań:

¹⁸ Projekt ADVANCE to trzyletni projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa, realizowany przez 11 partnerów w 8 europejskich miastach w latach 2011-2014. Interdyscyplinarny zespół był złożony z urbanistów, ekspertów w dziedzinie mobilności, konsultantów ds. transportu i naukowców. Polskim partnerem projektu było Miasto Szczecin. W ramach ADVANCE partnerzy opracowywali projekt audytu oceniającego jakość planowania mobilności miejskiej, testowali go w uczestniczących w projekcie miastach oraz na tej podstawie go ulepszali. Efektem projektu jest narzędzie – formularz oceniający samooceny dla miast, które pozwala na usprawnienie planowania mobilności miejskiej. Por. szerzej: <http://eu-advance.eu/>



Rys. J. Poziomy oceny wg projektu ADVANCE

Źródło: opracowanie własne na podstawie metodologii projektu ADVANCE, Czechowice-Dziedzice, luty 2016

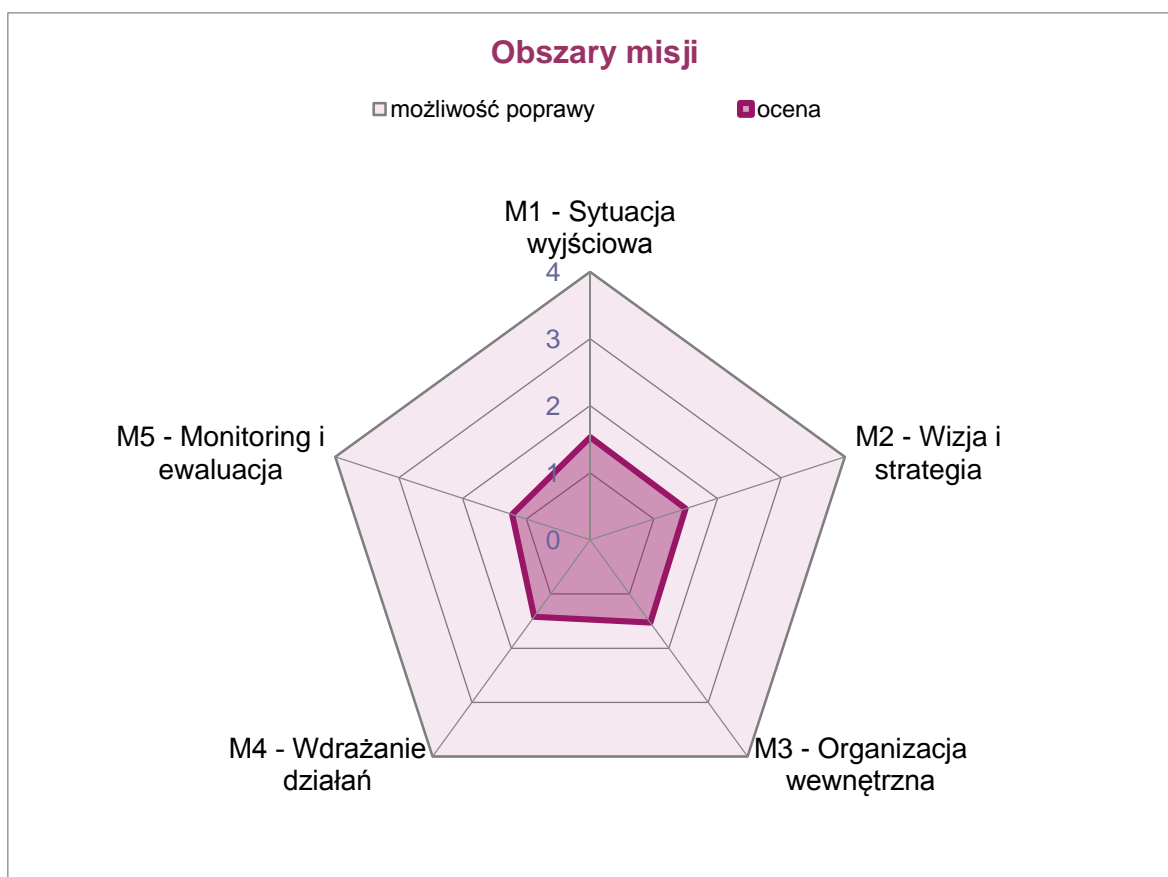
Wyniki samooceny wskazują, że w Gminie realizowane są przede wszystkim działania doraźne mające rozwiązać bieżące problemy w zakresie transportu i mobilności, a poziom współpracy i komunikacji między jednostkami odpowiedzialnymi za planowanie mobilności jest mocno ograniczony. Wpływ na to ma rozproszenie kompetencji wynikające z:

- funkcjonowania dwóch szczebli samorządu terytorialnego, których działalność w zakresie transportu i mobilności nie zawsze jest skoordynowana (gmina i powiat ziemski);
- duże zróżnicowanie sąsiednich gmin;
- sąsiedztwo dużego ośrodka miejskiego – Bielsko-Białej;
- silny wpływ podmiotów sektora transportu kolejowego na zagadnienia transportu i zagospodarowania przestrzeni.

W obszarze misji i obszarze działań respondenci ocenili miasto odpowiednio na 1,44 pkt. i 1,17 pkt. (na możliwe do uzyskania 4 punkty).

[Ocena obszaru misji](#)

Oceny w zakresie obszaru misji zostały przedstawione na Rys. F.



Rys. F. Ocena zbiorcza obszarów misji wg metodologii ADVANCE w Czechowicach-Dziedzicach

Źródło: opracowanie własne na podstawie metodologii projektu ADVANCE, Czechowice-Dziedzice, luty 2016

Oceny wystawione poszczególnym elementom procesu planowania były bardzo wyrównane. Ich wartości średnie zawierają się w zakresie od 1,22 pkt. dla monitoringu i ewaluacji (ocena wpływu podejmowanych działań w zakresie planowania mobilności) do 1,53 pkt. dla oceny sytuacji wyjściowej (obejmującej dostępność danych i informacji na temat transportu) oraz organizacji wewnętrznej (współpracy między interesariuszami, również poza zadaniami związanymi z transportem). Ponadto obszar wizji i strategii, określający czy w planach miasta uwzględniany jest transport i mobilność, został oceniony na 1,50 pkt., a wdrażanie działań otrzymało średnią notę 1,42 pkt.

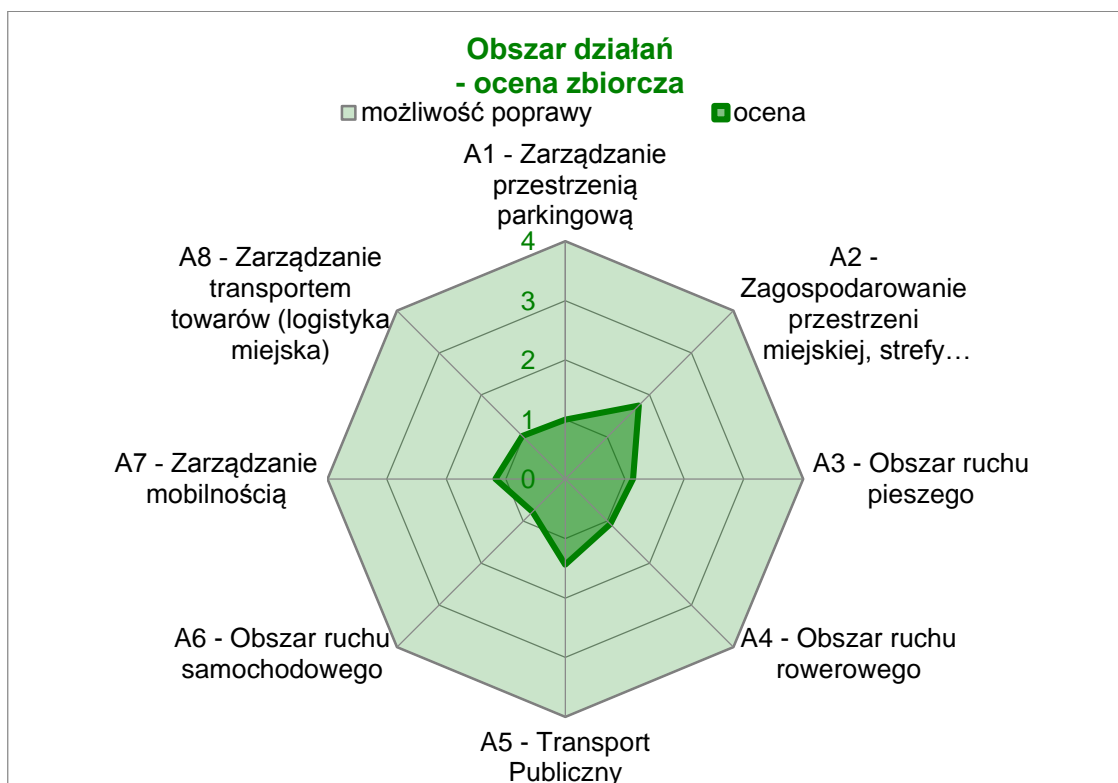
Zauważalne są różnice w ocenach poszczególnych obszarów wśród interesariuszy. Dla organizacji wewnętrznej zawierają się one w zakresie od 1,00 – 2,89 pkt., a w kwestii monitoringu i ewaluacji rezultaty zawarte są w zakresie od 1,00 – 2,33 pkt., przy czym jeden z respondentów wskazał, że działania w tym obszarze nie są w mieście podejmowane.

Średnia nota 1,44 pkt. dla całego obszaru misji wskazuje, że w zakresie planowania mobilności w Czechowicach-Dziedzicach podejmowane były dotychczas działania doraźne, a w niewielkim stopniu zauważalna jest orientacja na działania procesowe. Ze względu na niski poziom zaawansowania w obszarze misji zalecane jest podjęcie aktywnych działań mających za zadanie określenie celów spójnej polityki transportowej Gminy. Ponadto uwzględnić należy efektywny monitoring i ewaluację poszczególnych działań i procesów.

Zalecane jest również usprawnienie współpracy i koordynacja działań między interesariuszami zarówno wewnętrznymi jak i zewnętrznymi (powiat ziemski, sąsiednie gminy i Bielsko-Biała, podmioty sektora kolejowego, największe przedsiębiorstwa).

Ocena obszaru działań

Oceny w zakresie obszaru działań zostały zestawione na Rys. G.



Rys. G. Ocena zbiorcza obszarów działań wg metodologii ADVANCE w Czechowicach-Dziedzicach

Źródło: opracowanie własne na podstawie metodologii projektu ADVANCE, Czechowice-Dziedzice, luty 2016

W obszarze działań najwyżej oceniony zostało zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, strefy uspokojonego ruchu, które otrzymało średnią ocenę 1,75 pkt. (średnia z czterech ocen), a oceny indywidualne dla obszaru zawierały się w zakresie od 1,50-2,00 pkt. Oznacza to, że obszar ten zmierza w kierunku działań procesowych. Należy zauważyć w tym miejscu, że z wyjątkiem obszaru transport publiczny, Respondenci w dużej mierze zaznaczali odpowiedź „nie dotyczy”, co oznacza, że działania w danym obszarze nie były podejmowane wcale. W tych przypadkach średnia ocen wyliczona była spośród odpowiedzi, w których wskazano poziom zaangażowania.

Zgodnie z wynikami analizy Czechowice-Dziedzice powinny podjąć działania w celu równoważenia mobilności we wszystkich obszarach działań i starać się stopniowo przechodzić od działań doraźnych na wyższe poziomy zaangażowania. Gmina nie powinna przy tym ograniczać się do działań infrastrukturalnych i rozważyć również działania

organizacyjne i promocyjne w celu zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie mobilności oraz promocji ruchu pieszego i rowerowego w Czechowicach-Dziedzicach.

Analiza SWOT

Uwzględniając uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne oraz diagnozę stanu systemu transportowego Czechowic-Dziedzic przeprowadzono analizę SWOT. Jej wyniki wskazują na dobrą podstawę do realizacji dalszych działań wspierających zrównoważoną mobilność. Sprawy, które wymagają zmian lub poprawy w dużej części są możliwe do zrealizowania przez gminę.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Wysoka jakość usług transportu miejskiego realizowanego przez PKM Czechowice-Dziedzice (w tym rozwinięte zaplecze transportu miejskiego). Dostępność centrum Gminy dla pieszych; Silnie rozwinięte współużytkowanie samochodu w dojazdach pracowniczych do dużych zakładów przemysłowych; Optymalny poziom samofinansowania transportu miejskiego. Duży udział transportu kolejowego w obsłudze największego przedsiębiorstwa przemysłowego na terenie Gminy. Dobra dostępność kolejowa do najważniejszych ośrodków miejskich regionu (Katowice) i stolic (Warszawa, Praga, Wiedeń). 	<ul style="list-style-type: none"> Brak zintegrowanej sieci dróg rowerowych. Niezadawalający poziom bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Brak integracji usług w transporcie zbiorowym na poziomie subregionalnym/metropolitalnym. Stan prawny części gruntów w centrum Miasta, utrudniający możliwość kompleksowych działań w zakresie równoważenia mobilności miejskiej. Niezadawalające parametry techniczne części dróg wykorzystywanych przez pojazdy transportu publicznego.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Możliwość przekształcenia przestrzeni okołodworcowej wskutek realizacji inwestycji kolejowych (w tym budowa podziemnego przejścia dla pieszych pod torami, integrująca centrum z północną, przemysłową częścią Miasta). Wyprowadzenie ciężkiego ruchu towarowego poza Miasto dzięki budowie obwodnicy. Stworzenie nowych linii autobusowych obsługujących części 	<ul style="list-style-type: none"> Dalsza fragmentacja oferty transportu publicznego. Niska skłonność do współpracy między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Silne uzależnienie dojazdów do pracy od samochodu osobowego. Duży udział ładunków niebezpiecznych w strukturze drogowych i kolejowych przewozów towarowych. Ograniczanie oferty pasażerskiego

<p>Gminy dotychczas pozbawione transportu zbiorowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój sieci dróg rowerowych i infrastruktury towarzyszącej. • Integracja publicznego transportu zbiorowego na poziomie subregionalnym/metropolitalnym. 	<p>transportu kolejowego (szczególnie w przewozach międzywojewódzkich – Oświęcim).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozproszenie źródeł ruchu w dojazdach obligatoryjnych do miejsc pracy i edukacji.
--	--

Opracowanie scenariuszy rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej

Zestawienie stopnia integracji publicznego transportu zbiorowego w wymiarze subregionalnym/metropolitalnym z podziałem modalnym podróży realizowanych na terenie Czechowic-Dziedzic pozwala na wyodrębnienie czterech alternatywnych scenariuszy opisujących konkretny stan zrównoważonej mobilności miejskiej.

Ich wybór oparty został na strukturze macierzowej będącej wypadkową dwóch czynników, z których każdy wskazuje na pewien poziom występowania/natężenia zjawiska („niski/wysoki”).

Dobór czynników stanowił kompromis między dążeniem do precyzyjnego ujęcia i opisu konkretnego stanu, a możliwością jego ilościowego ujęcia (konkretne wskaźniki umożliwiające monitoring). Przy ocenie scenariuszy należy wziąć pod uwagę:

- wiarygodność;
- spójność;
- przydatność w procesie podejmowania decyzji¹⁹;
- mierzalność.

Scenariusze te stanowią wypadkową dwóch kluczowych aspektów stanowiących wyzwania (dylematy) równoważenia rozwoju miasta i mobilności jego mieszkańców, mianowicie:

- stopnia integracji publicznego transportu zbiorowego na terenie Czechowic-Dziedzic, który obecnie jest niski. Na kształtowanie się tego elementu istotny wpływ mają decyzje podejmowane przez podmioty zewnętrzne w stosunku do Gminy, takie jak starostwo bielskie i gmina miejska Bielsko-Biała, a w zakresie transportu kolejowego: samorząd województwa śląskiego.
- podział modalny podróży na terenie Gminy. Na określony „modal split” oddziałują zarówno czynniki zewnętrzne (np. ceny paliw, polityka podatkowa Państwa względem posiadaczy samochodów osobowych, styl życia, „rozlewanie się” obszarów miejskich) i wewnętrzne (np. polityka transportowa Gminy i sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego, układ przestrzenny i transportowy, konkurencyjność transportu miejskiego, udogodnienia dla pieszych i rowerzystów).

Każdy z ww. aspektów powinien być mierzalny, dzięki czemu możliwy będzie monitoring oparty na tych samych parametrach w długim okresie czasu.

¹⁹ http://forlearn.jrc.ec.europa.eu/guide/2_scoping/meth_scenario.htm

W odniesieniu do powyższych aspektów można określić cztery stany (sytuacje) charakteryzujące rozwój mobilności zrównoważonej w perspektywie średnio- i długookresowej w Gdyni. Zostały one przedstawione na Rys. U.

Scenariusz 1: Mobilność zrównoważona i zintegrowana

Jest to scenariusz najbardziej zrównoważony wyznaczony kombinacją zrównoważonego podziału zadań przewozowych i wysokiego stopnia integracji publicznego transportu zbiorowego na poziomie międzygminnym. Jest on docelową wizją stanu, który może zostać osiągnięty jedynie poprzez zintegrowanie różnych polityk rozwojowych na terenie Gminy (m.in. polityki transportowej, planowania przestrzennego i poprawy jakości przestrzeni) oraz znaczącej poprawy w zakresie koordynacji publicznego transportu zbiorowego w układzie międzygminnym. Jest to scenariusz docelowy, zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, rekomendowany dla Czechowic-Dziedzic.

Scenariusz 2: Mobilność niezrównoważona i zintegrowana

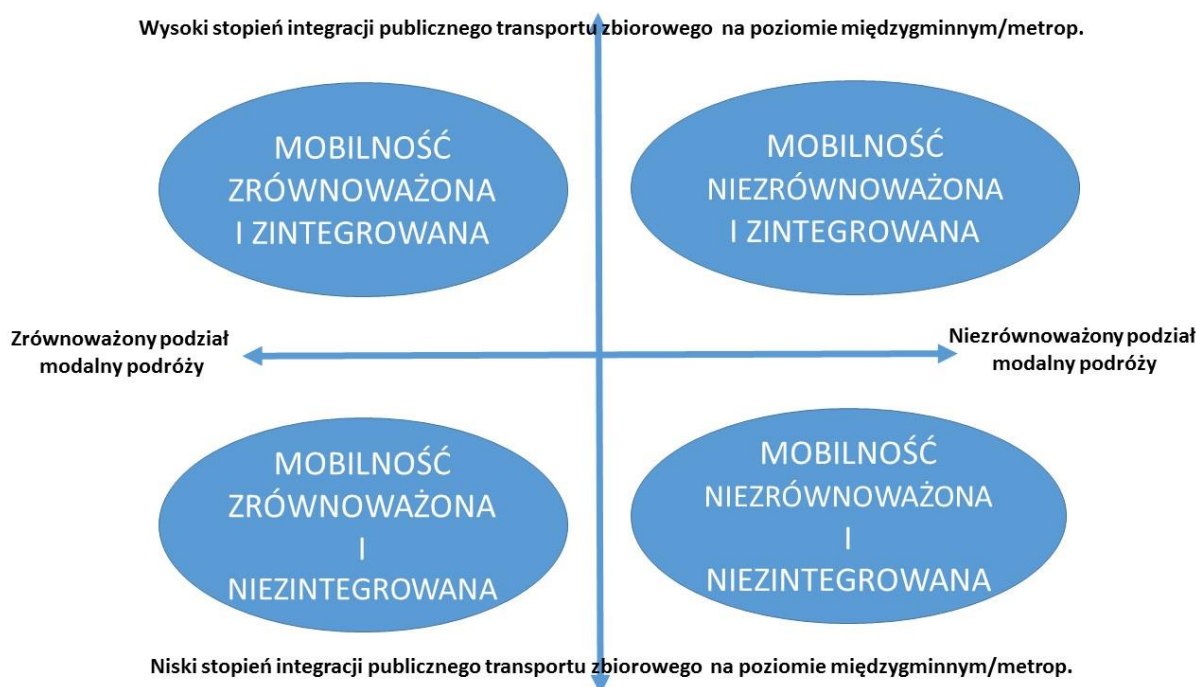
Jest to scenariusz wyznaczony kombinacją niezrównoważonego podziału zadań przewozowych (o silnej dominacji samochodu osobowego, nieatrakcyjnych warunkach dla realizacji przemieszczeń pieszych i rowerowych i słabej pozycji rynkowej transportu zbiorowego) i wysokiego stopnia integracji publicznego transportu zbiorowego na poziomie międzygminnym. Jest on docelową wizją stanu, którego prawdopodobieństwo spełnienia wyznaczone jest przez znaczącą poprawę w zakresie koordynacji publicznego transportu zbiorowego w układzie międzygminnym i dalsze utrwalanie się silnej pozycji samochodu osobowego w strukturze przemieszczeń na terenie Gminy.

Scenariusz 3: Mobilność zrównoważona i niezintegrowana

Jest to scenariusz wyznaczony kombinacją zrównoważonego podziału zadań przewozowych i niskim stopniem integracji publicznego transportu zbiorowego na poziomie międzygminnym. Jest on docelową wizją stanu, który może zostać osiągnięty dzięki integracji różnych polityk rozwojowych na terenie Gminy (m.in. polityki transportowej, planowania przestrzennego i poprawy jakości przestrzeni). W rezultacie Mieszkańcy Gminy dysponować będą alternatywą dla podróży samochodem osobowym w postaci niezmotoryzowanej komunikacji indywidualnej (pieszo i rower) oraz lokalnego transportu zbiorowego przy braku poprawy w zakresie koordynacji publicznego transportu zbiorowego w układzie międzygminnym.

Scenariusz 4: Mobilność niezrównoważona i niezintegrowana

Jest to scenariusz wyznaczony kombinacją niezrównoważonego podziału zadań przewozowych (o silnej dominacji samochodu osobowego, nieatrakcyjnych warunkach dla realizacji przemieszczeń pieszych i rowerowych i słabej pozycji rynkowej transportu zbiorowego) i niskiego stopnia integracji publicznego transportu zbiorowego na poziomie międzygminnym. Jest on docelową wizją stanu, którego prawdopodobieństwo spełnienia wyznaczone jest przez brak poprawy w zakresie koordynacji publicznego transportu zbiorowego w układzie międzygminnym i dalsze utrwalanie się silnej pozycji samochodu osobowego w strukturze przemieszczeń na terenie Gminy. Jest to scenariusz skrajnie niekorzystny z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju Czechowic-Dziedzic.



Rys. U. Scenariusze dla mobilności miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach

Cztery stany rozwoju tworzą matrycę, na której umieszczono scenariusze rozwoju.

Określenie wspólnej wizji

W trakcie warsztatów dyskutowano nad sformułowaniem wizji. W tym celu dokonano identyfikacji cech, którymi system mobilności miejskiej Czechowic-Dziedzic powinien się charakteryzować w roku 2030. Wskazano na:

- przyjazność,
- dostępność,
- wielomodalność – swobodę wyboru sposobu przemieszczania,
- czasową efektywność, szczególnie w relacji obszar centrum – część Gminy o niskiej intensywności zabudowy,
- bezpieczeństwo.

Uwzględniono również specyfikę Gminy w kontekście transportu i mobilności, na którą składa się:

- złożona urbanistycznie przestrzeń;
- silna pozycja zróżnicowanego przemysłu;
- sąsiedztwo Bielsko-Białej;
- historyczne i obecne znaczenie transportu kolejowego i lokalizacja w VI-tym Transeuropejskim Korytarzu Transportowym TEN-T;
- wizja sformułowana w Strategii Rozwoju Gminy;
- dotychczasowe działania władz samorządowych zmierzające do podnoszenia jakości życia w Gminie.

Biorąc powyższe pod uwagę, wizję sformułowano następująco:

Czechowice – Dziedzice to zrównoważone przestrzennie, bezpieczne i atrakcyjne gospodarczo miejsce do pracy, nauki i wypoczynku, wykorzystujące korzystne

położenie na międzynarodowym szlaku kolejowym i czerpiące korzyści z sąsiedztwa dzięki zintegrowanemu, dostępnemu dla wszystkich użytkowników systemowi mobilności miejskiej.

Określenie priorytetów i celów szczegółowych



Plan działań w ramach opisanych celów szczegółowych:

Działanie	Zgodność z celem	Podmiot odpowiedzialny	Harmonogram realizacji
Przebudowa drogi powiatowej nr 4454S ul. Traugutta w Czechowicach-Dziedzicach wraz budową drogi rowerowej	1.1.	Powiat Bielski, Gmina	2016
Opracowanie koncepcji ruchu drogowego, rowerowego i pieszego wraz z parkingami, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gminy	1.1., 1.2.	Gmina	2017-2018
Instalacja bezpiecznych stojaków rowerowych w centrum Czechowic-Dziedzic, przy szkołach i przy innych obiektach użyteczności publicznej	1.1.	Gmina	2016-2017
Stworzenie spójnego systemu identyfikacji wizualnej i oznakowania wszystkich elementów infrastruktury rowerowej na terenie Gminy (drogi dla rowerów, trasy rekreacyjne, parkingi rowerowe, sklepy rowerowe, punkty serwisowe, itp.) oraz jego promocja wśród mieszkańców	1.1.	Gmina, Powiat Bielski	2017
Budowa drogi rowerowej na wale rzeki Wisły	1.1.	Gmina	2016
Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego w bezpośrednim otoczeniu szkół	1.1.	Gmina, Powiat Bielski	od 2016
Efektywne oświetlenie miejskie w Czechowicach-Dziedzicach	1.1.	Gmina	2017-2018
Zmiany organizacji ruchu zmierzające do jego uspokojenia i poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu	1.2.	Gmina, Powiat Bielski	2016-2020

Zagospodarowanie Potoku Czechowickiego wraz z rewitalizacją przylegającego obszaru	1.2.	Gmina	2016
Kampanie edukacyjne związane z Europejskim Tygodniem Zrównoważonej Mobilności (m.in. dzień otwarty zajezdni autobusowej, lekcje komunikacyjne, kampanie informacyjne i promocyjne)	1.3.	Gmina, organizacje pozarządowe, sektor edukacji, przedsiębiorstwa	od 2016
Rewitalizacja terenów w rejonie dworca kolejowego w Czechowicach-Dziedzicach wraz z infrastrukturą transportową celem stworzenia multimodalnego węzła integracyjnego	2.1.	Gmina, PKP PLK S.A., PKP S.A.	do 2022
Rozbudowa systemu zarządzania flotą pojazdów	2.2.	PKM, Gmina	do 2020
Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego podnoszącego komfort podróży pasażerów	2.2.	PKM, Gmina	do 2018
Modernizacja przystanków transportu publicznego pod kątem osób o ograniczonej mobilności i niepełnosprawnościach sensorycznych	2.2.	PKM, Gmina, Powiat Bielski	do 2018
Współpraca z zakładami pracy na terenie gminy i w jej sąsiedztwie w celu promocji usług transportu publicznego, dopasowania oferty do potrzeb pracowników i zwiększenia udziału komunikacji miejskiej w obsłudze dojazdów do pracy (m.in. przez punkty i materiały informacyjne, możliwość nieodpłatnego skorzystania na próbę z przejazdów, rabaty i promocje przy zakupie biletów, ścisłe dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb zakładu)	2.2.	PKM, Gmina, przedsiębiorstwa	od 2016
opracowanie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” uwzględniającego analizę obsługi transportem publicznym zakładów pracy oraz współpracę i integrację systemu transportowego z sąsiednimi gminami	2.3.	PKM, Gmina	do 2017
Koordinacja rozkładów jazdy różnych organizatorów i dążenie do wprowadzenia wspólnej oferty taryfowej	2.3.	Gmina, Powiat Bielski, m. Bielsko-Biała, PKM i inni operatorzy	2016-2018
Budowa północnej obwodnicy umożliwiającej wyprowadzenie części ciężkiego ruchu towarowego z centrum Czechowic-Dziedzic	3.1.	GDDKiA, Gmina, Powiat Bielski, PG Silesia	do 2020
Poprawa stanu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	3.2.	PKP PLK S.A., Gmina, Powiat Bielski	do 2020

Źródło: opracowanie własne.