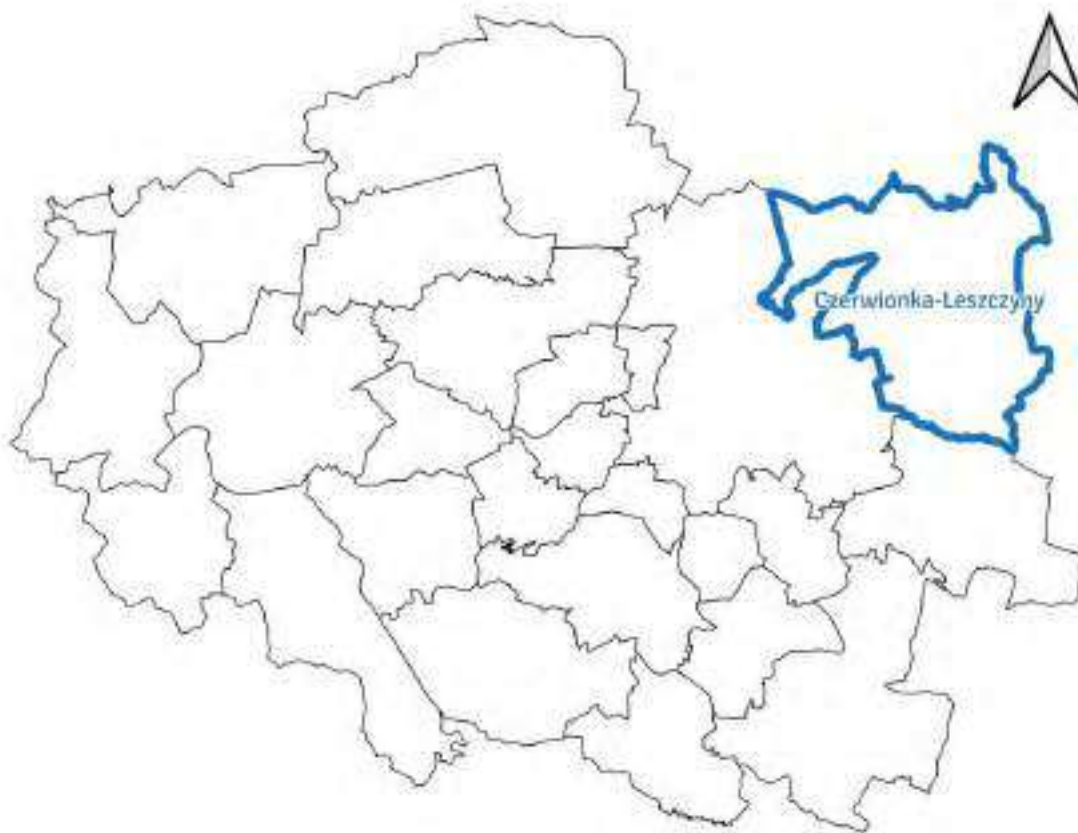


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



CZERWIONKA-LESZCZYNY



Położenie gminy Czerwionki-Leszczyny w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Czerwionka-Leszczyny położona jest w północno-wschodniej części Subregionu Zachodniego. Gmina sąsiaduje z miastem Rybnik oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią od północy. Przez obszar gminy przebiega autostrada A1 (wraz z węzłem drogowym), droga wojewódzka nr 924 i 925 oraz linie kolejowe nr 140 i 149.

W roku 2021 gminę Czerwionka-Leszczyny zamieszkiwało 40 538 osób, co stanowiło 6,7% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 354 os/km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 41 500 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg wojewódzkich nr 924 i 925 oraz w obszarach centralnych miejscowości (Czerwionka-Leszczyny oraz Leszczyny). Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją spadkową).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez Zarząd Transportu Metropolitalnego oraz Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju (MZK). Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Rybnik, Żory).

W odniesieniu do połączeń kolejowych, ich obsługę zapewnia spółka Koleje Śląskie, zapewniając połączenia komunikacyjne zarówno wewnątrz Subregionu Zachodniego (w tym z ważniejszymi ośrodkami jak Rybnik czy Wodzisław Śląski) jak i ze stolicą województwa śląskiego.

W zakresie infrastruktury dla rowerów jest ona szczątkowa na terenie gminy.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

¹ m.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Plan Gospodarki Niskoemisyjnej na obszarze Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny. Proponowane zmiany obejmują szersze ujęcie ruchu rowerów i pieszych w kontekście działań mających na celu zmniejszenie emisji CO₂.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Biorąc pod uwagę położenie gminy Czerwionka-Leszczyny na granicy Subregionu Zachodniego i Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej oraz dogodną obsługę transportem kolejowym, wyznaczono dedykowaną gminie strefę interwencji. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy Czerwionka-Leszczyny obrazuje Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim i z Metropolią Górnośląsko-Zagłębiowską
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych

- zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
- rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.3	Integracja taryfowa z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojścia rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C23	2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych

Cel	Działanie	
C23	2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne
















**gmina
Czerwionka-Leszczyny**

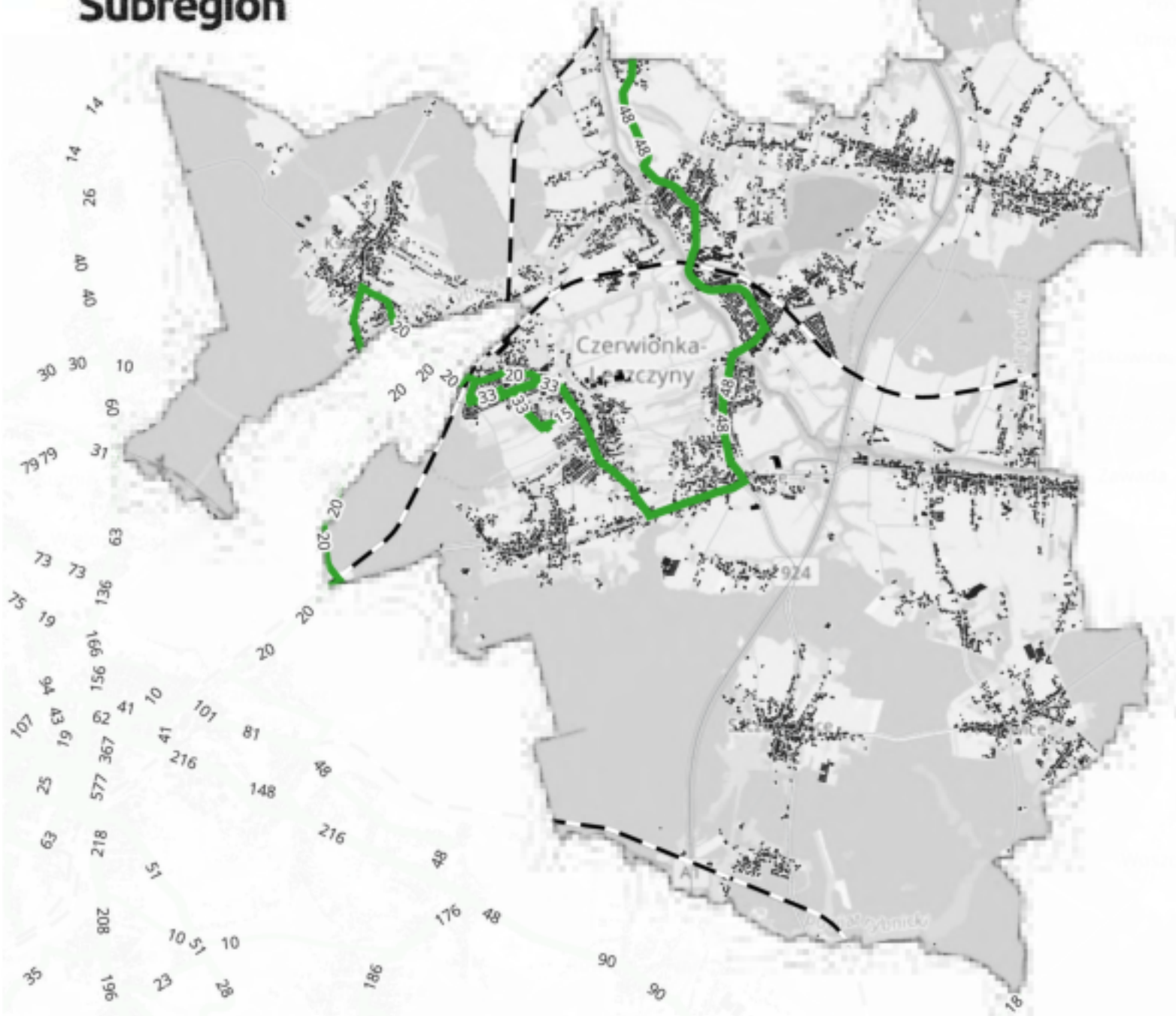
LEGENDA

Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Czerwionka-Leszczyny**














LEGENDA

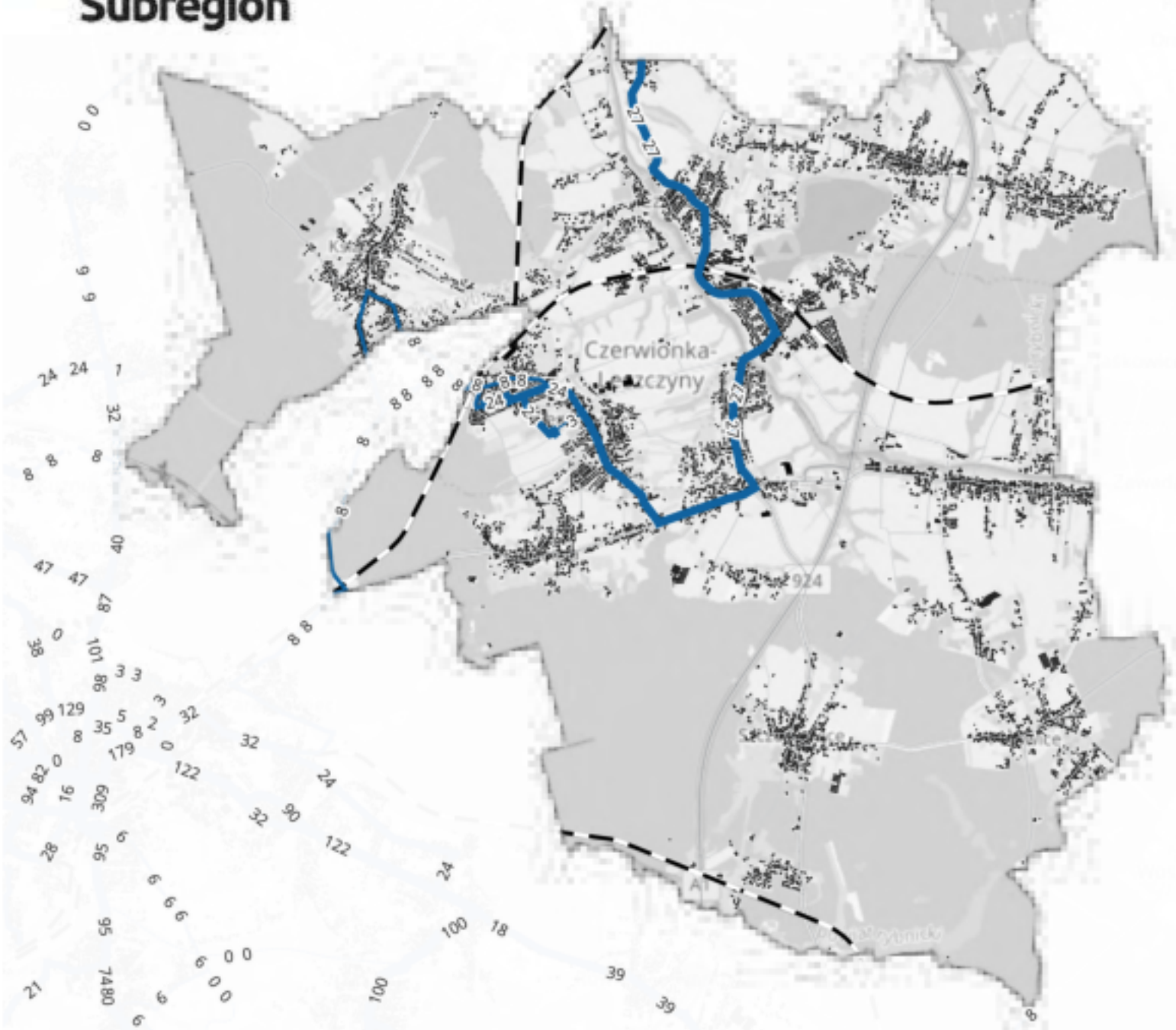
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753


















**gmina
Czerwionka-Leszczyny**

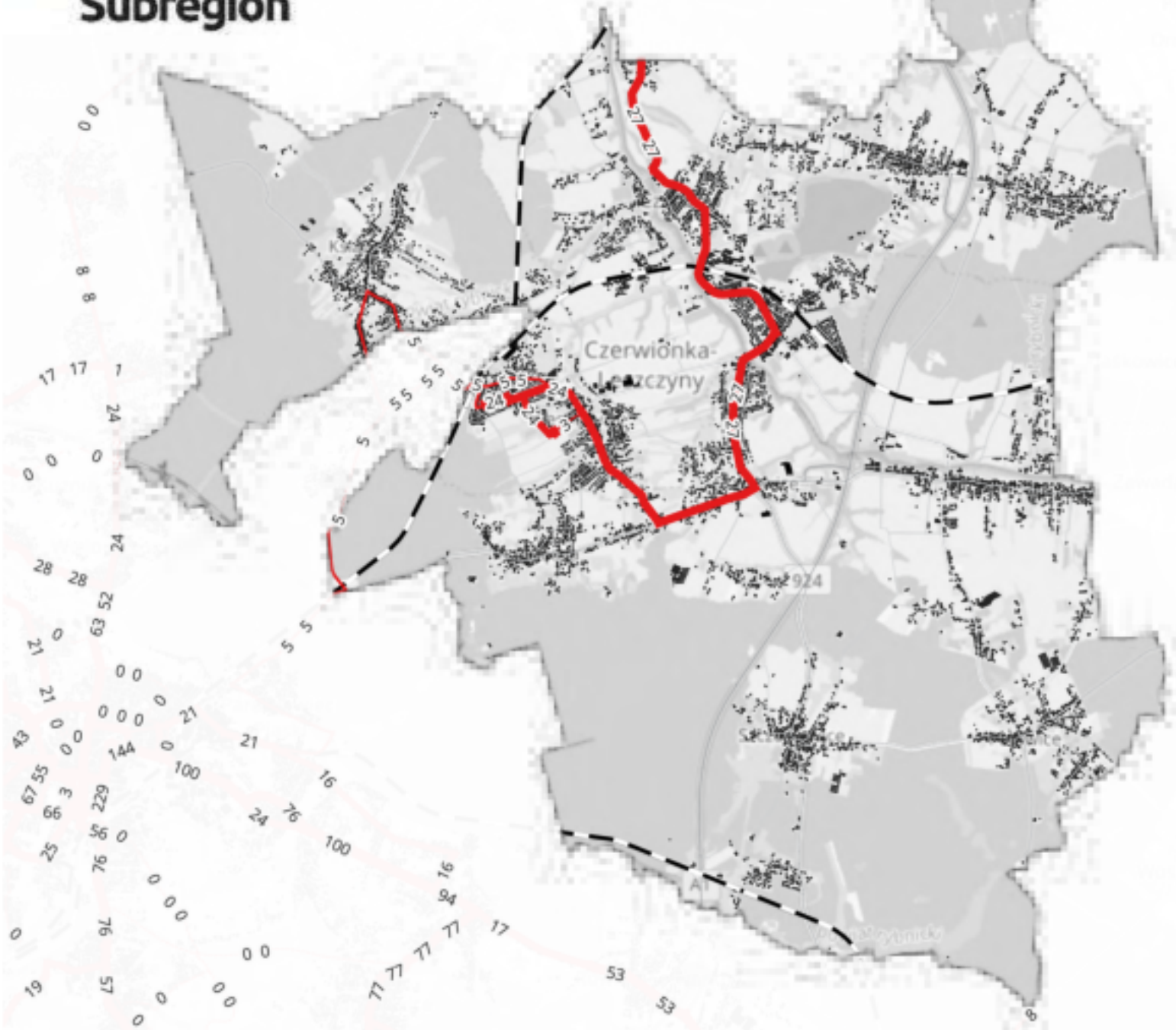
LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)






-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

-  Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
-  Linie ponadsubregionalne
-  Linie subregionalne
-  Linie transgraniczne
-  Linie dowozowe do kolei





Węzły przesiadkowe

-  subregionalne
- główne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- lokalne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- mikro**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa




Kierunki pogłębionych analiz BRD

-  punktowe
-  odcinkowe
-  Przekształcenia ulic






Działania o charakterze obszarowym

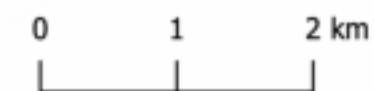
-  Obszary intensyfikacji zabudowy
-  Obszary ograniczeń w centrach miast
-  Rewitalizacja centrów gminnych
-  Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

-  Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
-  Subregionalne trasy rowerowe
-  Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa
-  krajowa
 -  wojewódzka
 -  powiatowa
 -  gminna
 -  Sieć kolejowa





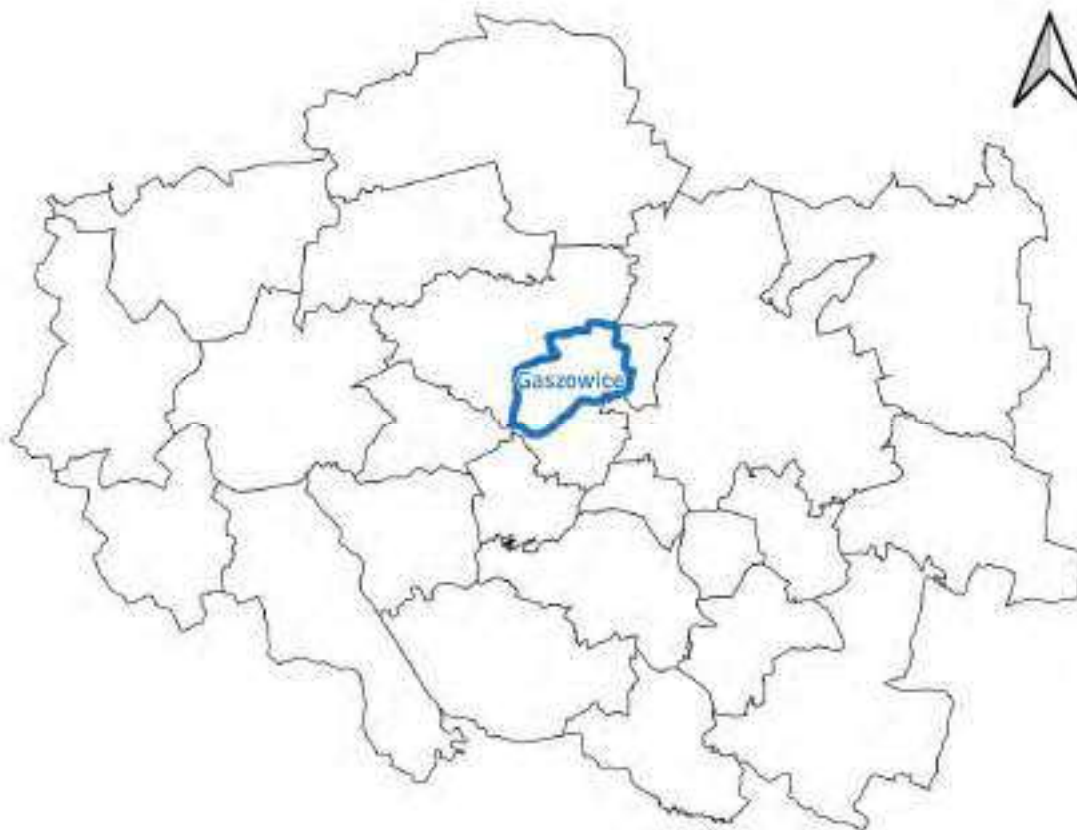
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



GASZOWICE



Położenie gminy Gaszowice w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Gaszowice położona jest w centralnej części Subregionu Zachodniego. Znajduje się pomiędzy głównymi ośrodkami regionu: Rybnikiem, Raciborzem i Wodzisławiem Śląskim. Przez obszar gminy przebiega linia kolejowa nr 140 oraz 173. Jednocześnie przez jej teren nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka.

W roku 2021 gminę Gaszowice zamieszkiwało 9 820 osób, co stanowiło 1,6% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 501 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 10 500 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że w ostatnich latach nie doszło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. W związku z powyższym, wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez spółkę Komunikacja Miejska Rybnik. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Rydułtowy, Lyski, Żory).

W odniesieniu do połączeń kolejowych, ich obsługę zapewnia spółka Koleje Śląskie, zapewniając połączenia komunikacyjne zarówno wewnątrz Subregionu Zachodniego (w tym z ważniejszymi ośrodkami jak Rybnik czy Wodzisław Śląski) jak i ze stolicą województwa śląskiego.

W zakresie infrastruktury dla rowerów jest ona szczątkowa na terenie gminy.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gmina Gaszowice została przypisana do strefy interwencji związanej z korzystnym położeniem względem istniejących linii kolejowych bądź planowanych do odbudowy. Zestawienie proponowanych działań dla gminy Gaszowice przedstawia Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - uruchamianie linii dowozowych pomiędzy osiedlami/sołectwami a stacjami kolejowymi
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w okolicach stacji kolejowych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne
















**gmina
Gaszowice**

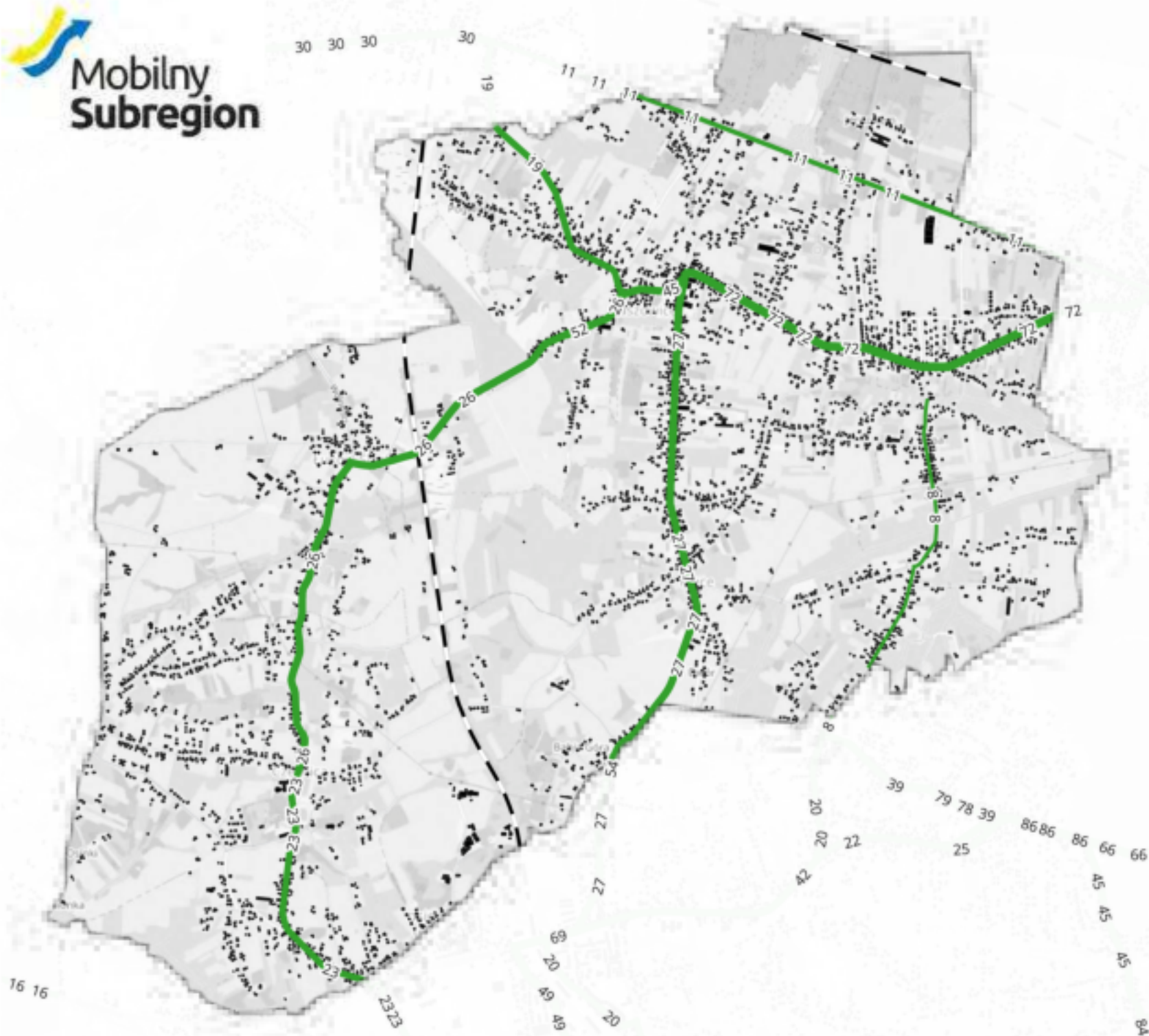
LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Gaszowice**














LEGENDA

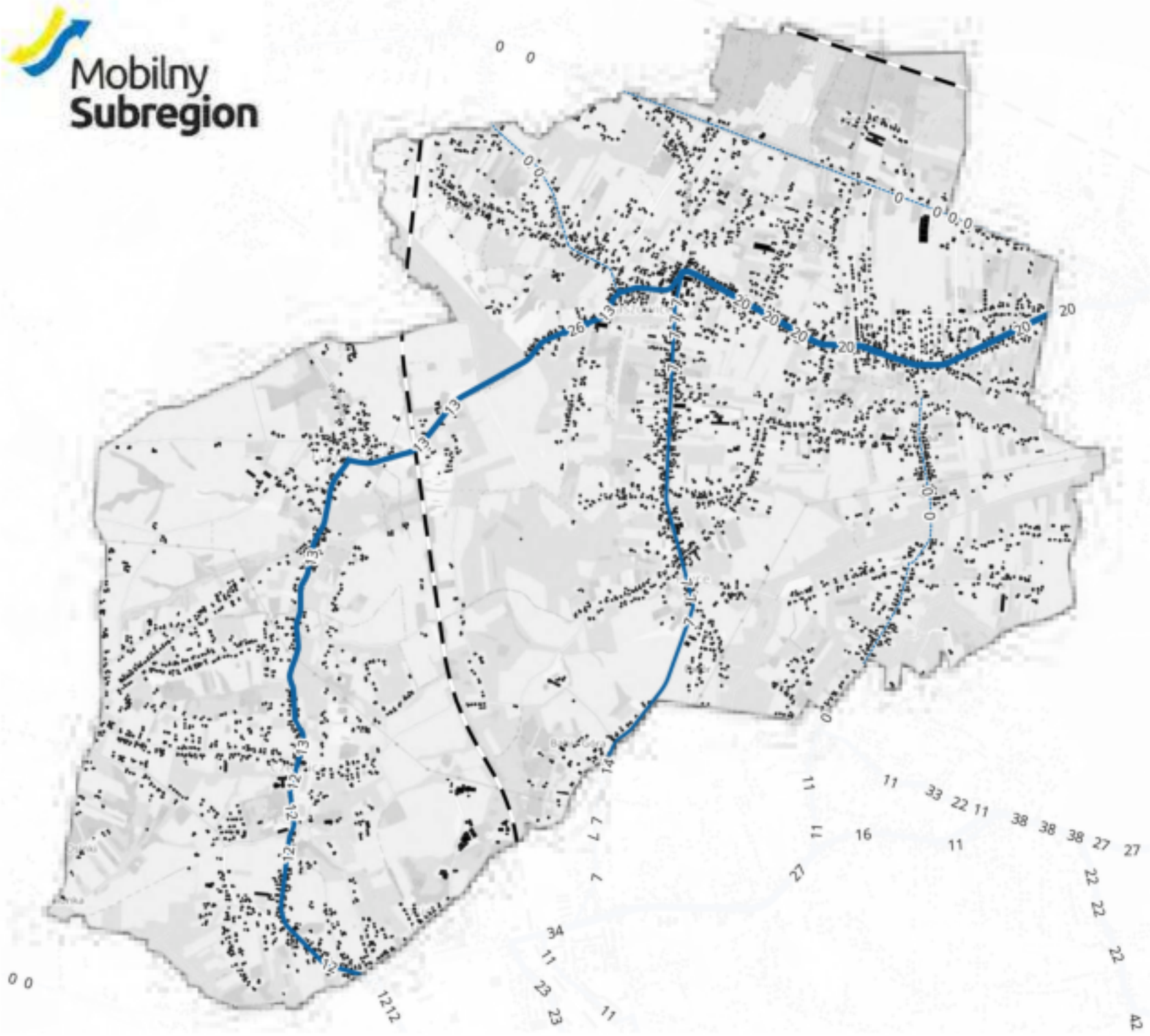
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753


















**gmina
Gaszowice**

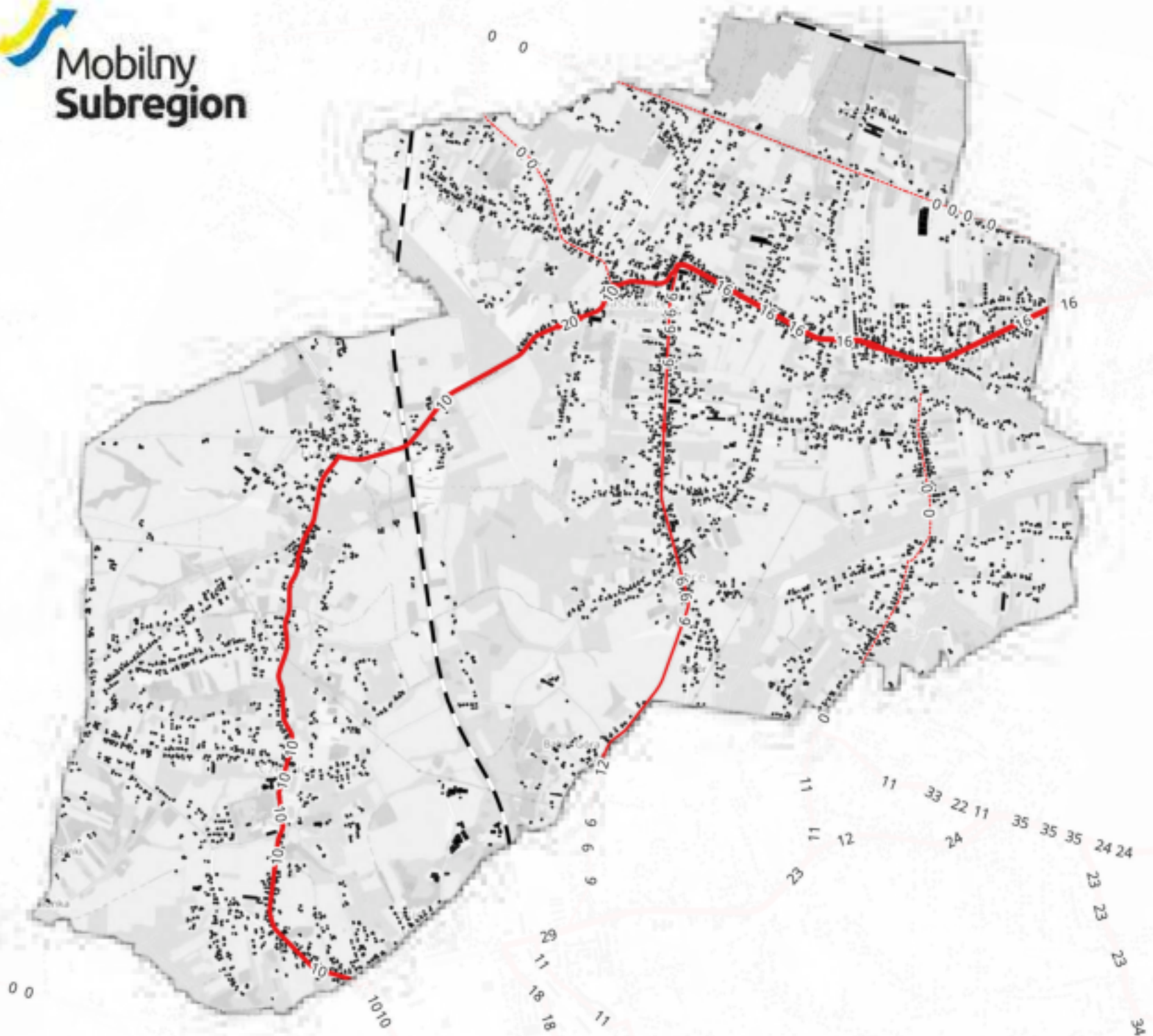
LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

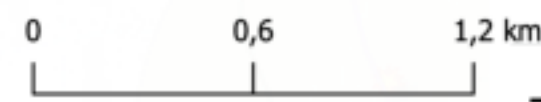
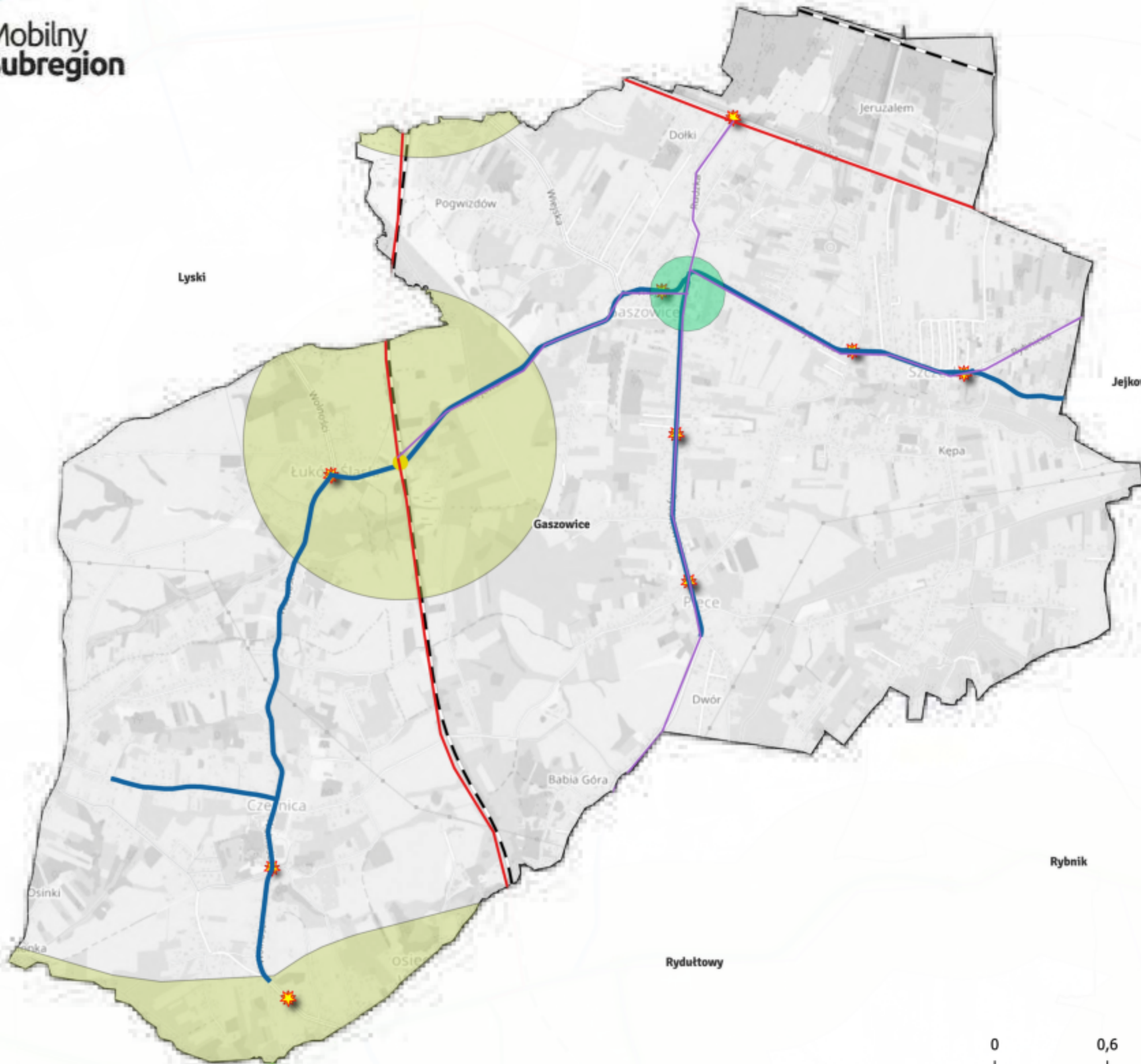
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa**
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa





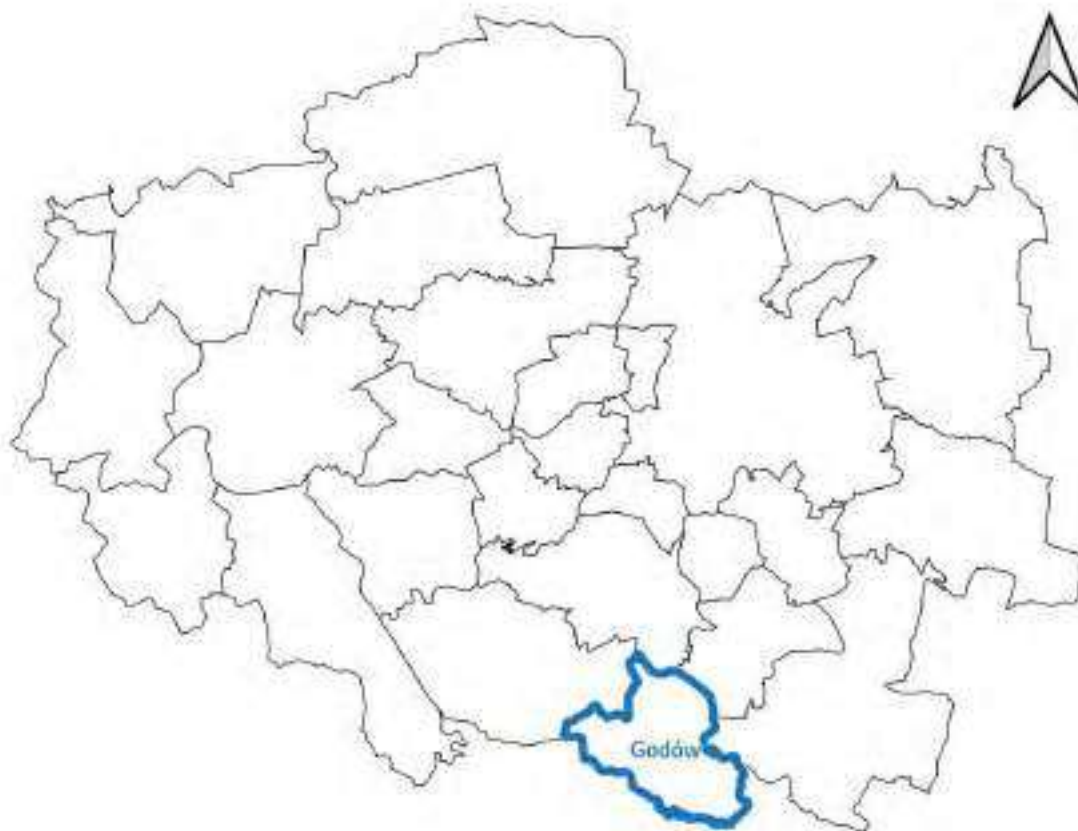
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



GODÓW



Położenie gminy Godów w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Godów jest położona w południowej części Subregionu Zachodniego i graniczy z Czechami. Przez obszar gminy przebiega autostrada A1 (wraz z węzłem drogowym). Gmina nie posiada infrastruktury kolejowej na swoim terenie.

W roku 2021 gminę Godów zamieszkiwały 13 702 osoby, co stanowiło 2,3% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 360 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 14 200 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg powiatowych oraz w rejonie Skrzyszowa. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją spadkową).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat wodzisławski, który umożliwia skomunikowanie gminy także z gminą Gorzyce i gminą Wodzisław Śląski.

W zakresie infrastruktury rowerowej, gmina posiada fragmentaryczne odcinki dróg dla rowerów o łącznej długości ok. 6,5 km. Istotnym połączeniem jest droga dla rowerów łącząca się z infrastrukturą usytuowaną na terenie gminy Jastrzębie-Zdrój.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano:

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Godów – propozycja zmian obejmuje szersze ujęcie kwestii transportu zbiorowego w zakresie połączeń komunikacyjnych i taboru;
- Strategię Rozwoju Gminy Godów na lata 2021-2027 – propozycja uzupełnienia dokumentu o kwestie związane z ruchem pieszych.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Biorąc pod uwagę położenie gminy w pobliżu głównych korytarzy transportowych oraz stopień zurbanizowania, zaliczono gminę do strefy interwencji związanej z położeniem w korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy Godów obrazuje Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:

- budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Godów**














LEGENDA

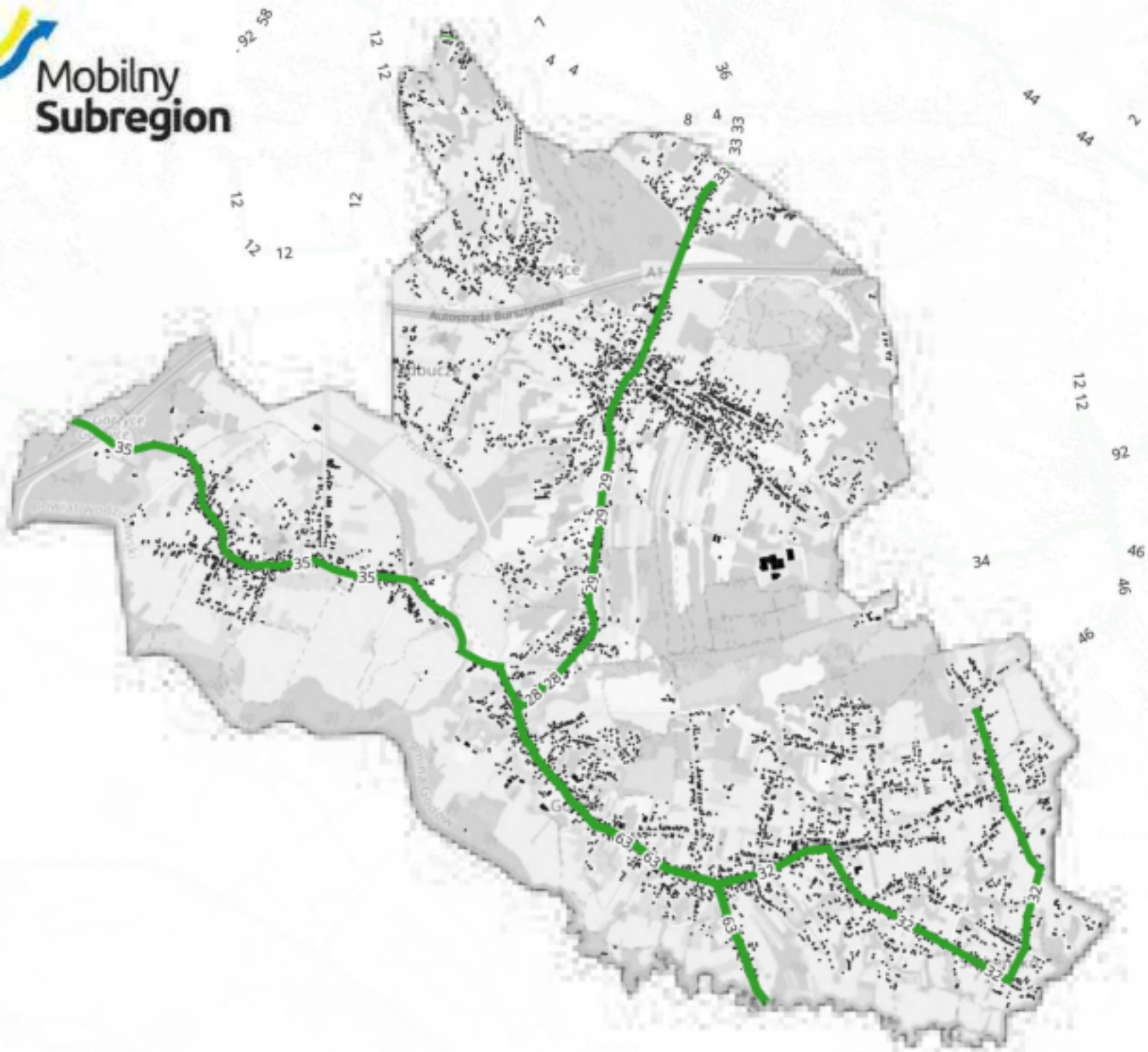
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Godów**














LEGENDA

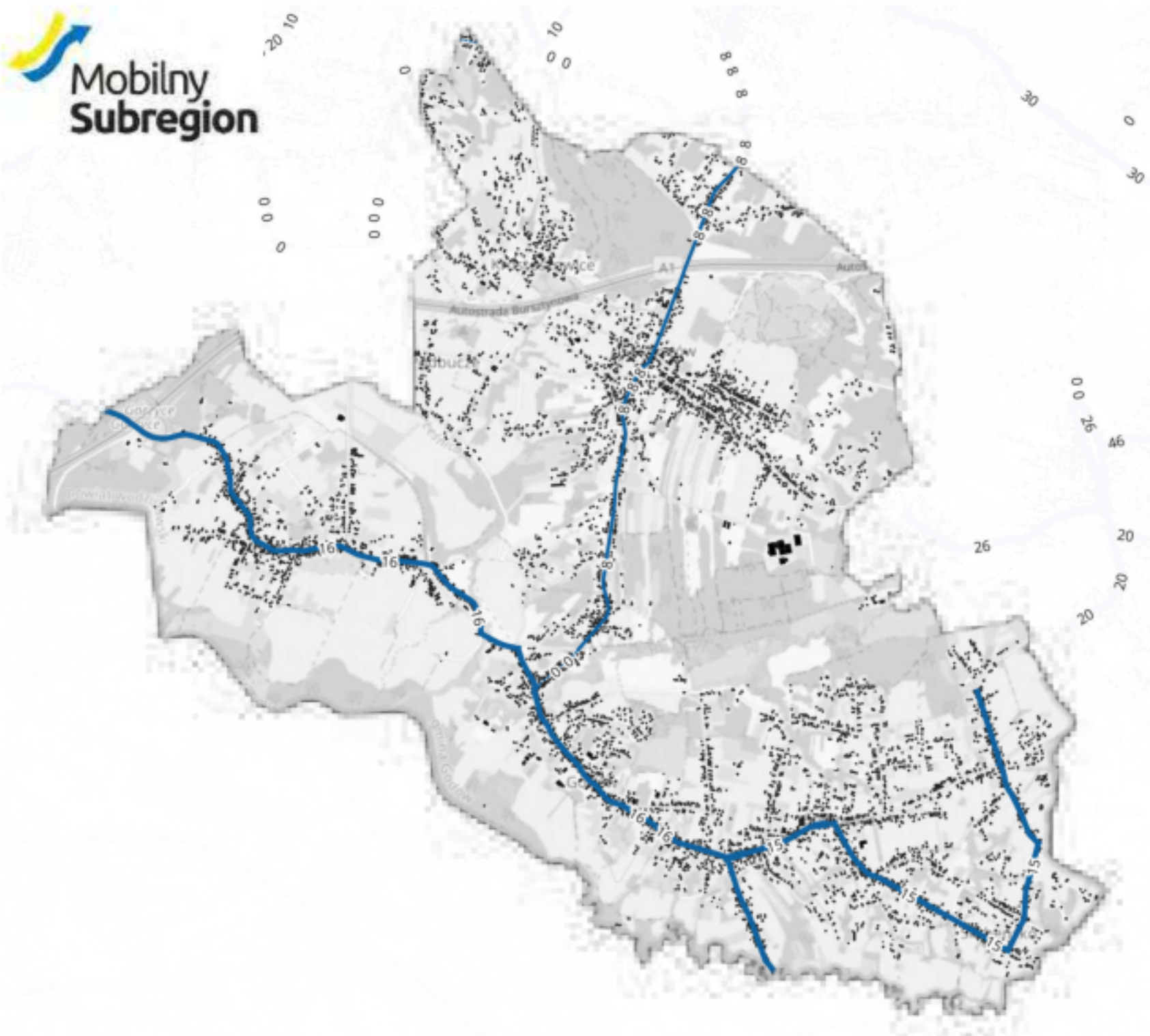
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Godów**














LEGENDA

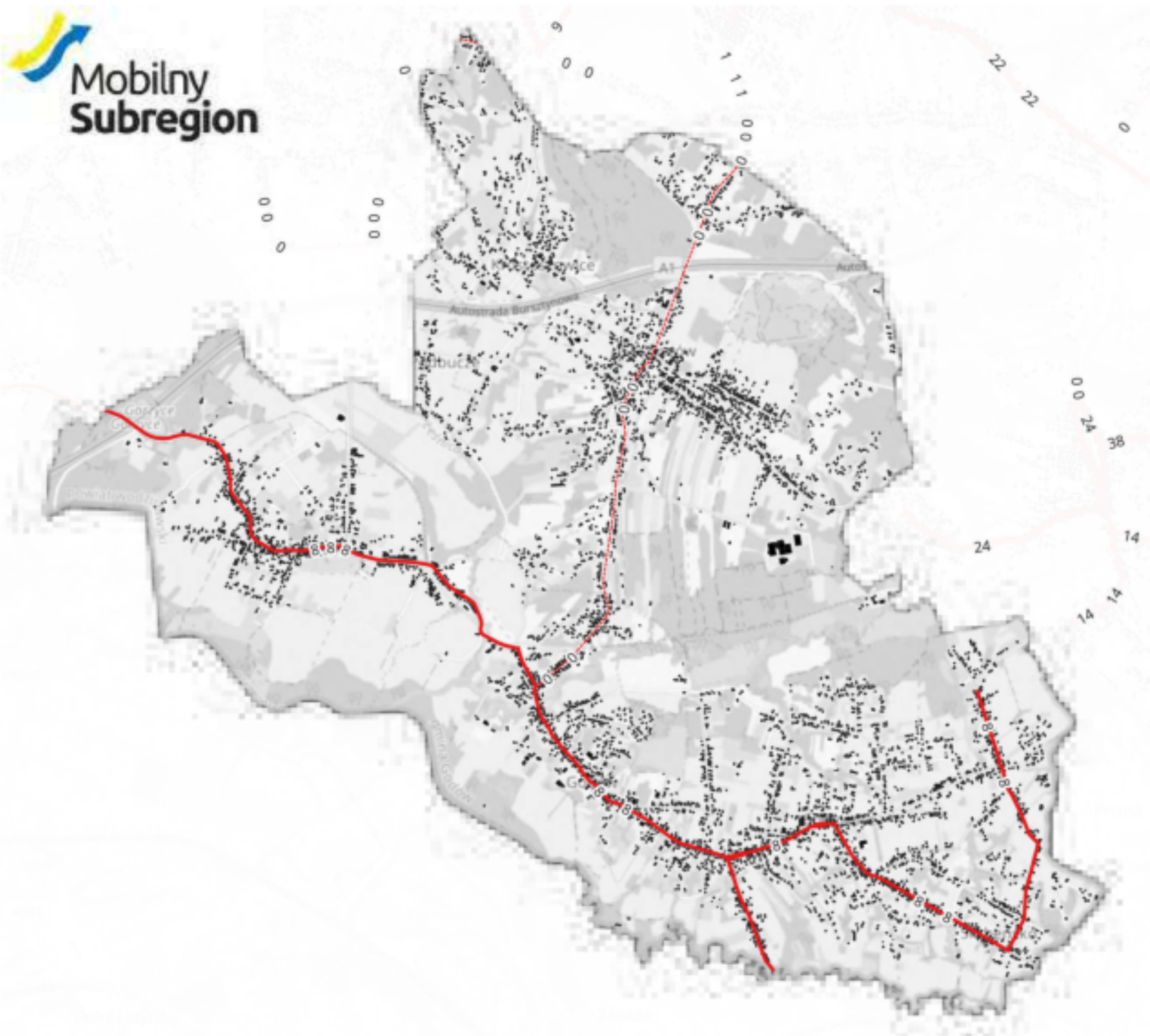
Sieć drogową

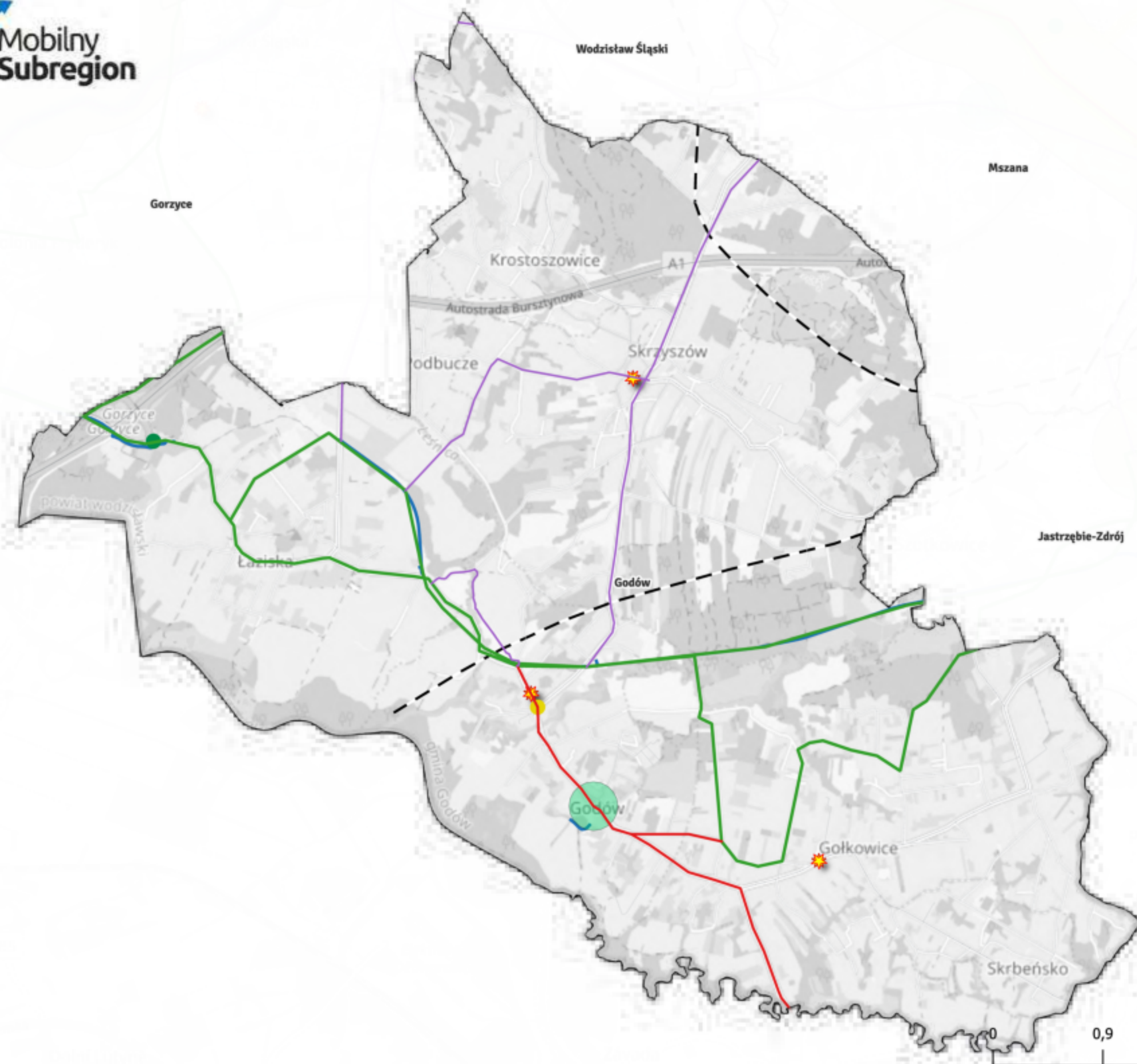
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

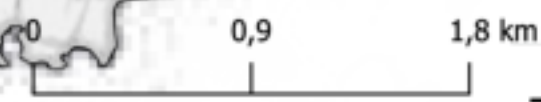
-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
- Sieć kolejowa
-





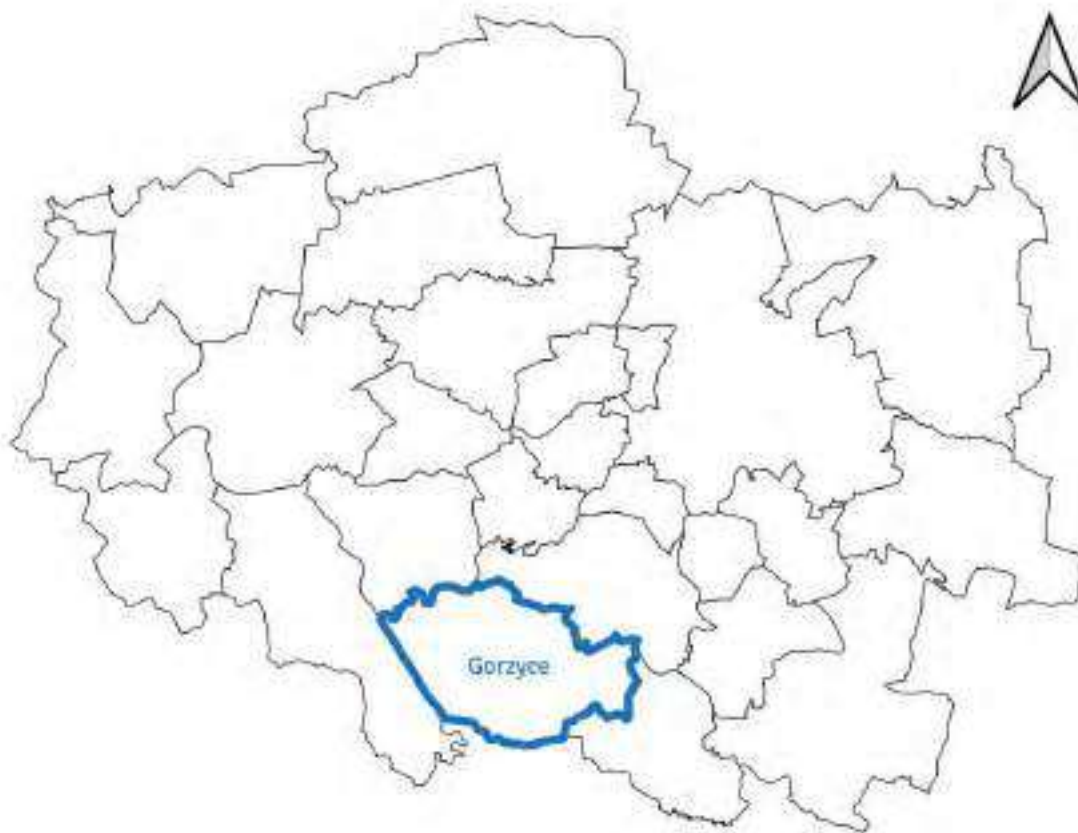
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



GORZYCE



Położenie gminy Gorzyce w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Gorzyce jest położona w południowej części Subregionu Zachodniego i graniczy z Czechami. Przez obszar gminy przebiega autostrada A1 (bez węzła drogowego), droga krajowa nr 78 oraz linie kolejowe nr 158 i 176.

W roku 2021 gminę Gorzyce zamieszkiwało 21 106 osób, co stanowiło 3,5% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 327 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 22 000 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg powiatowych. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD (z tendencją spadkową).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat wodzisławski, który umożliwia skomunikowanie gminy także z gminą Godów i gminą Wodzisław Śląski.

W odniesieniu do połączeń kolejowych, ich obsługę zapewnia spółka Koleje Śląskie, zapewniając połączenia komunikacyjne zarówno wewnątrz Subregionu Zachodniego (w tym z ważniejszymi ośrodkami jak Rybnik czy Wodzisław Śląski) jak i ze stolicą województwa śląskiego.

W zakresie infrastruktury rowerowej gmina posiada fragmentaryczne odcinki dróg dla rowerów o łącznej długości niespełna 4 km. Ich uzupełnienie pozwoli na stworzenie spójnego ciągu międzygminnego łączącego Gorzyce i Godów.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię rozwoju gminy Gorzyce do 2030 roku. Proponowane zmiany obejmują ujęcie ruchu pieszych nie tylko w zakresie powiązań turystycznych, ale także uwzględniających codzienne podróże.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gmina Gorzyce została zaklasyfikowana do strefy interwencji gmin położonych w korytarzach kolejowych ze względu na jej korzystne położenie w odniesieniu do układu linii kolejowych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy Czerwionka-Leszczyny obrazuje Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - uruchamianie linii dowozowych pomiędzy osiedlami/sołectwami a stacjami kolejowymi

- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w okolicach stacji kolejowych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojścia rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Gorzyce**














LEGENDA

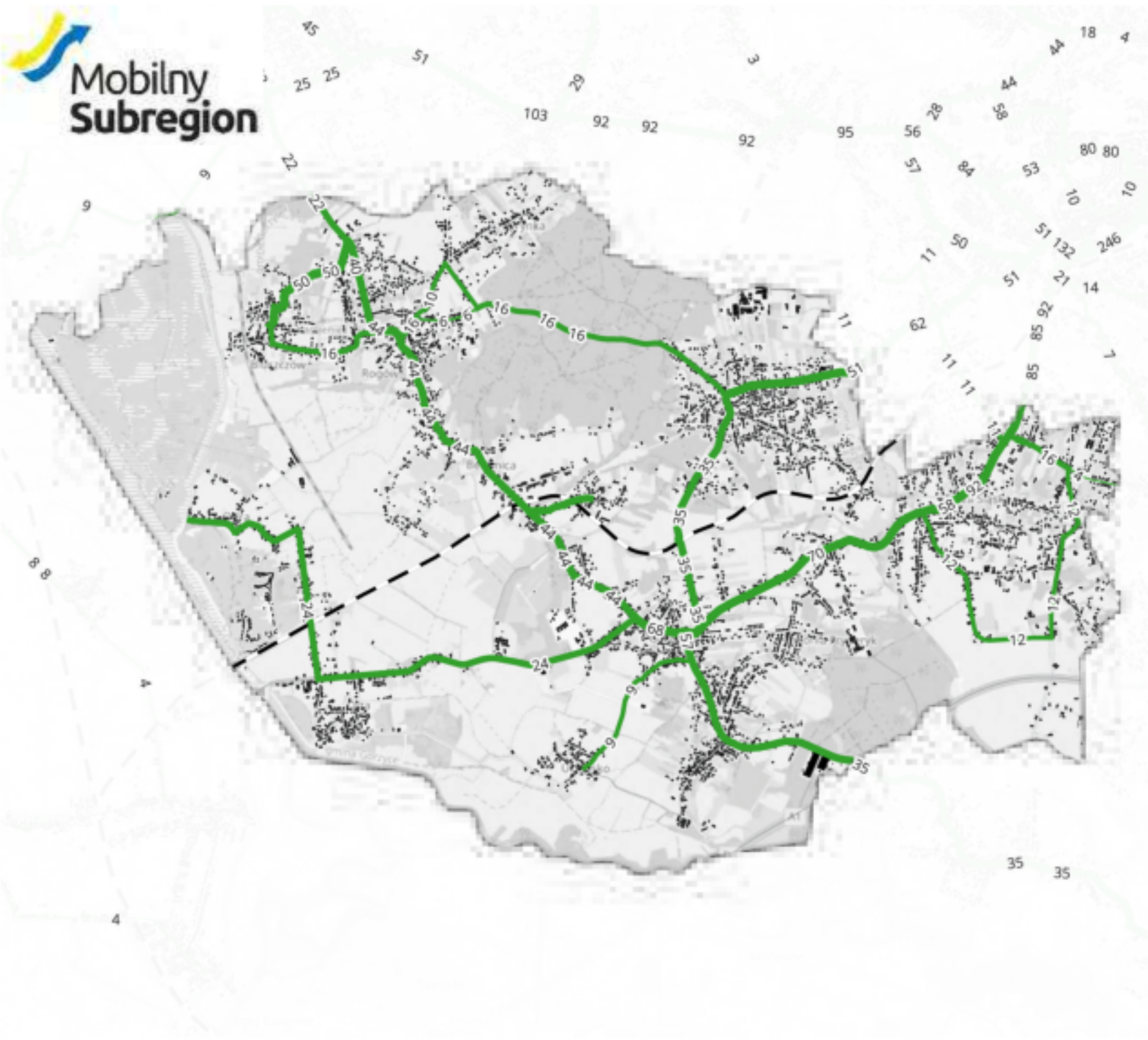
Sieć drogowa

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Gorzyce**














LEGENDA

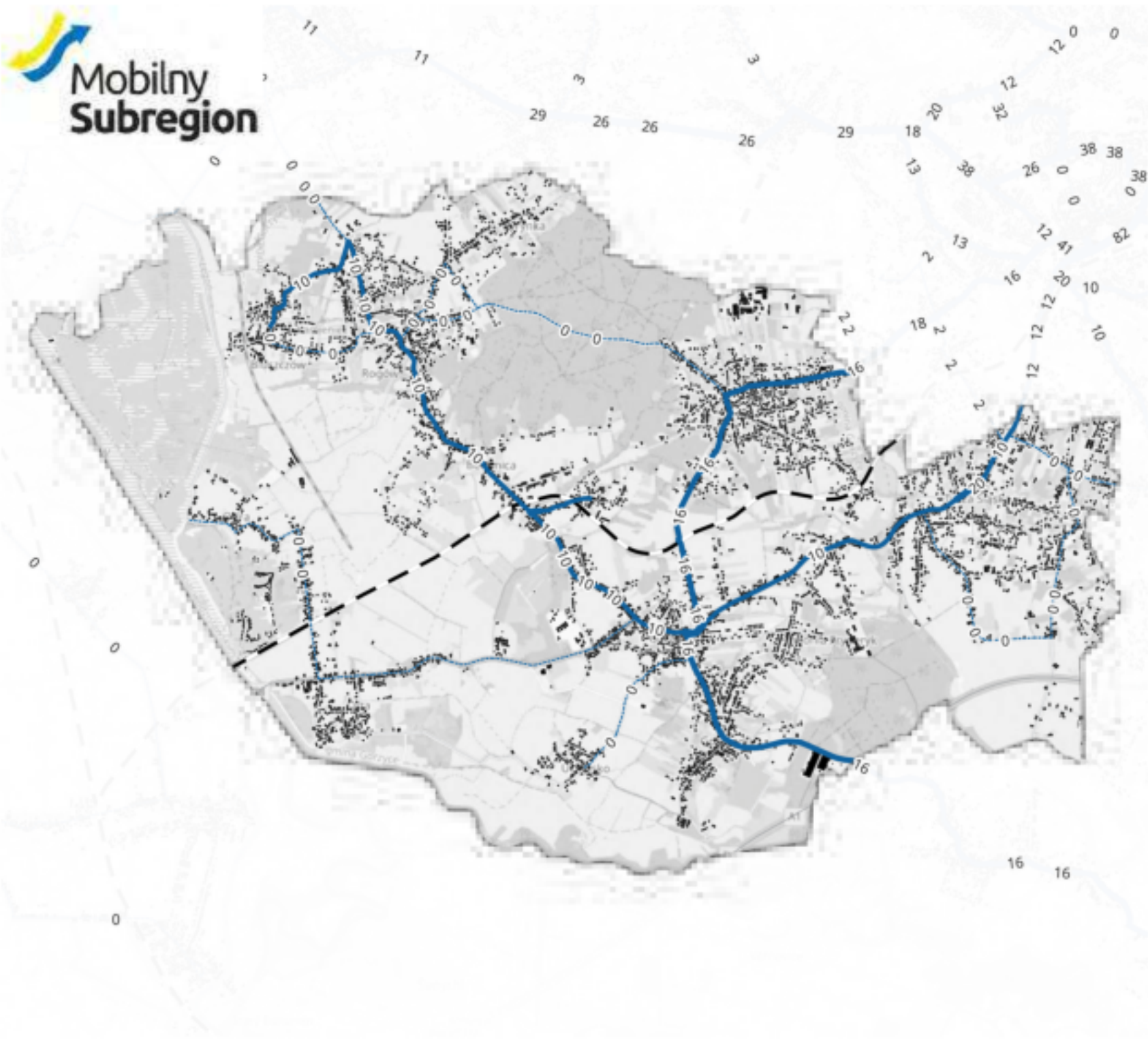
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

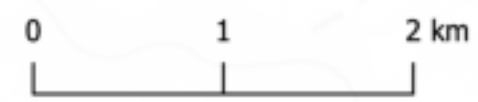
-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
- Sieć kolejowa
- Sieć kolejowa





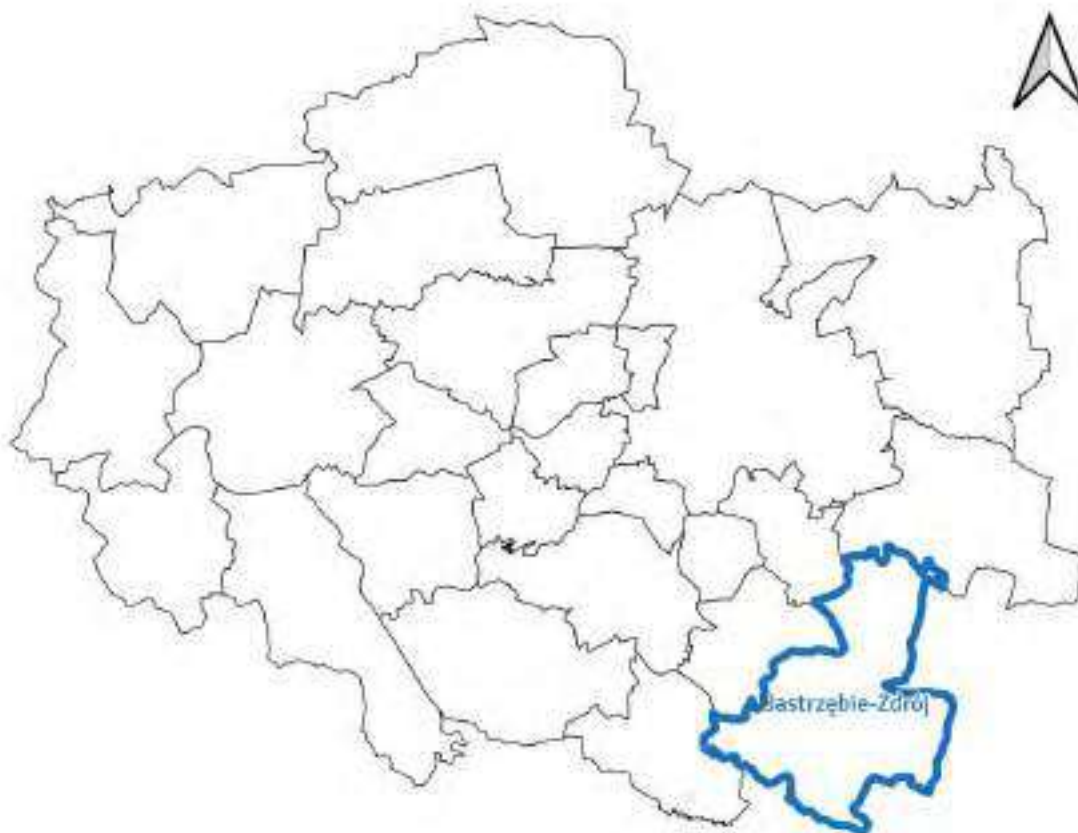
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



JASTRZĘBIE ZDRÓJ



Położenie gminy Jastrzębie-Zdrój w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Jastrzębie-Zdrój położona jest w południowo-wschodniej części Subregionu Zachodniego i graniczy z Czechami. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 933 i 937 oraz linie kolejowe niebędące w zarządzie spółki PKP PLK, po których nie odbywa się ruch pasażerski.

W roku 2021 gminę Jastrzębie-Zdrój zamieszkiwało 83 987 osób, co stanowiło 13,8% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 984 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje spadek do roku 2030 do poziomu ok. 81 000 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim na terenach miejskich (Jastrzębie-Zdrój, Chrzastowice). Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD (z tendencją spadkową).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju (MZK). Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Rybnik, Wodzisław Śląski, Żory).

W zakresie infrastruktury rowerowej, jest ona jedną z najbardziej rozwiniętych na terenie Subregionu Zachodniego o łącznej długości ok. 35 km. Układ dróg rowerowych zapewnia również połączenie międzygminne z Godowem oraz transgraniczne z Czechami.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano:

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności, plany transportowe

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej na obszarze Gminy i Miasta Jastrzębie-Zdrój – propozycja zmian obejmuje szersze ujęcie kwestii transportu zbiorowego wraz z taborem;
- Strategię rozwoju miasta Jastrzębie-Zdrój 2030+ - propozycja szerszego ujęcia ruchu pieszych w codziennych podróżach.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Istotnym uwarunkowaniem, które będzie miało wpływ na mobilność w gminie jest odbudowa połączenia kolejowego. Ponadto na tle innych miast obszaru, Jastrzębie-Zdrój wyróżnia się odmienną strukturą urbanistyczną, bez wykształconego śródmieścia. Mając na uwadze powyższe wyznaczono dedykowaną gminie strefę interwencji. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy obrazuje Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R
 - odbudowa połączenia kolejowego w kierunku Wodzisławia Śląskiego i Katowic

- rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
- wdrożenie priorytetów dla autobusów poprzez rozwiązania ITS lub infrastrukturalne
- zakup ekologicznego taboru
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
 - kontynuacja funkcjonowania systemu roweru miejskiego i jego integracja w kierunku roweru subregionalnego
 - rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerowego
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;
 - opracowanie dedykowanego miastu SUMP;

Działaniami, które przy względnie niskim koszcie i szybkim czasie wdrożenia, przyczyniającymi się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na bardziej zrównoważone są:

- rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania wraz z podwyższeniem stawek za parkowanie,
- rozwój preferencji dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego w obszarze centralnym Jastrzębia-Zdroju.

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.21	Budowa lub wydzielanie pasów autobusowych
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojścia rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C23	2.12	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast

Cel	Działanie	
C23	2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP
C23	2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych
C23	2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji
C24	2.20	Interwencja w logistykę miejską
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C42	4.5	Współpraca z inwestorami
C42	4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Jastrzębie-Zdrój**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Jastrzębie-Zdrój**














LEGENDA

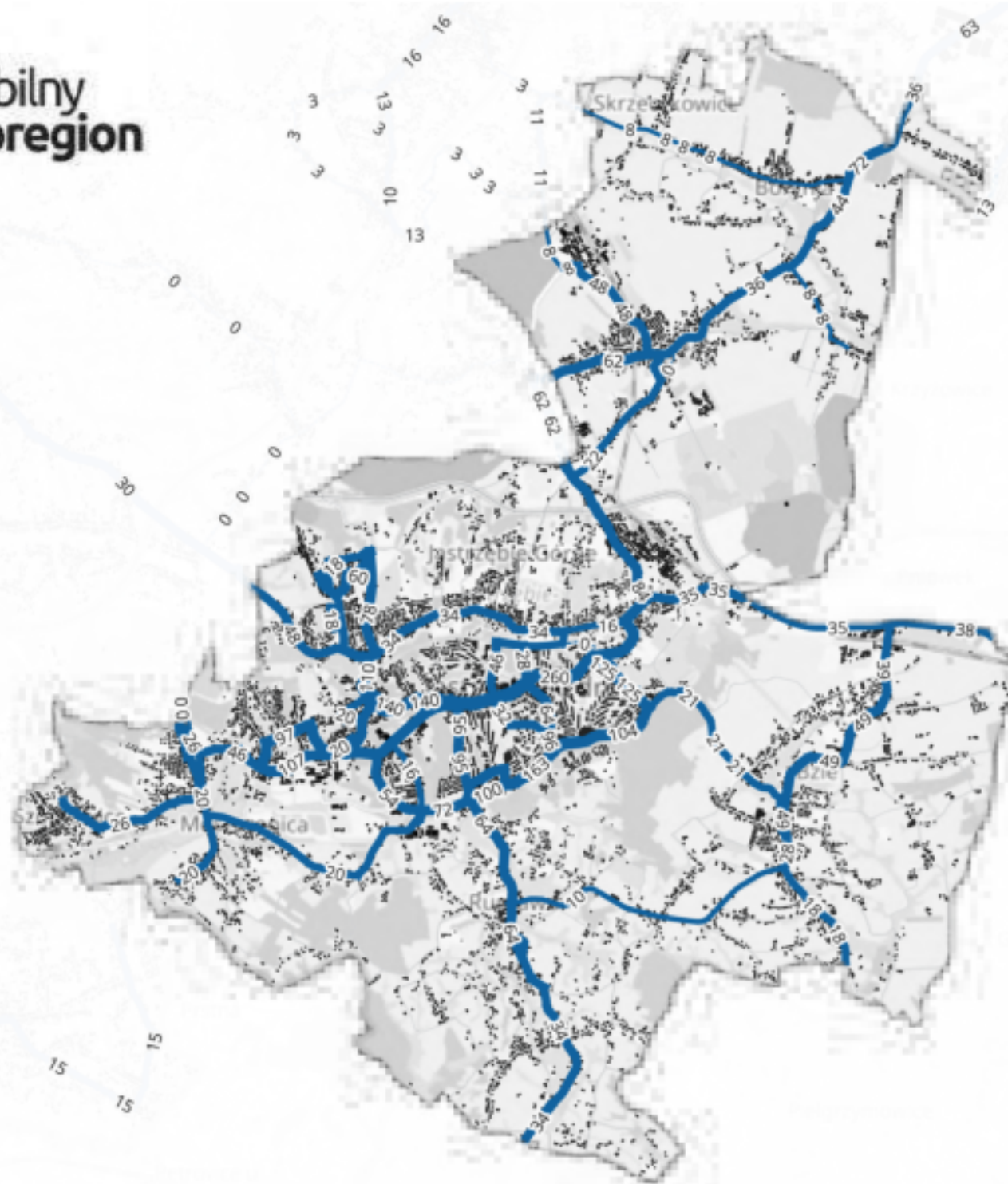
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Jastrzębie-Zdrój**














LEGENDA

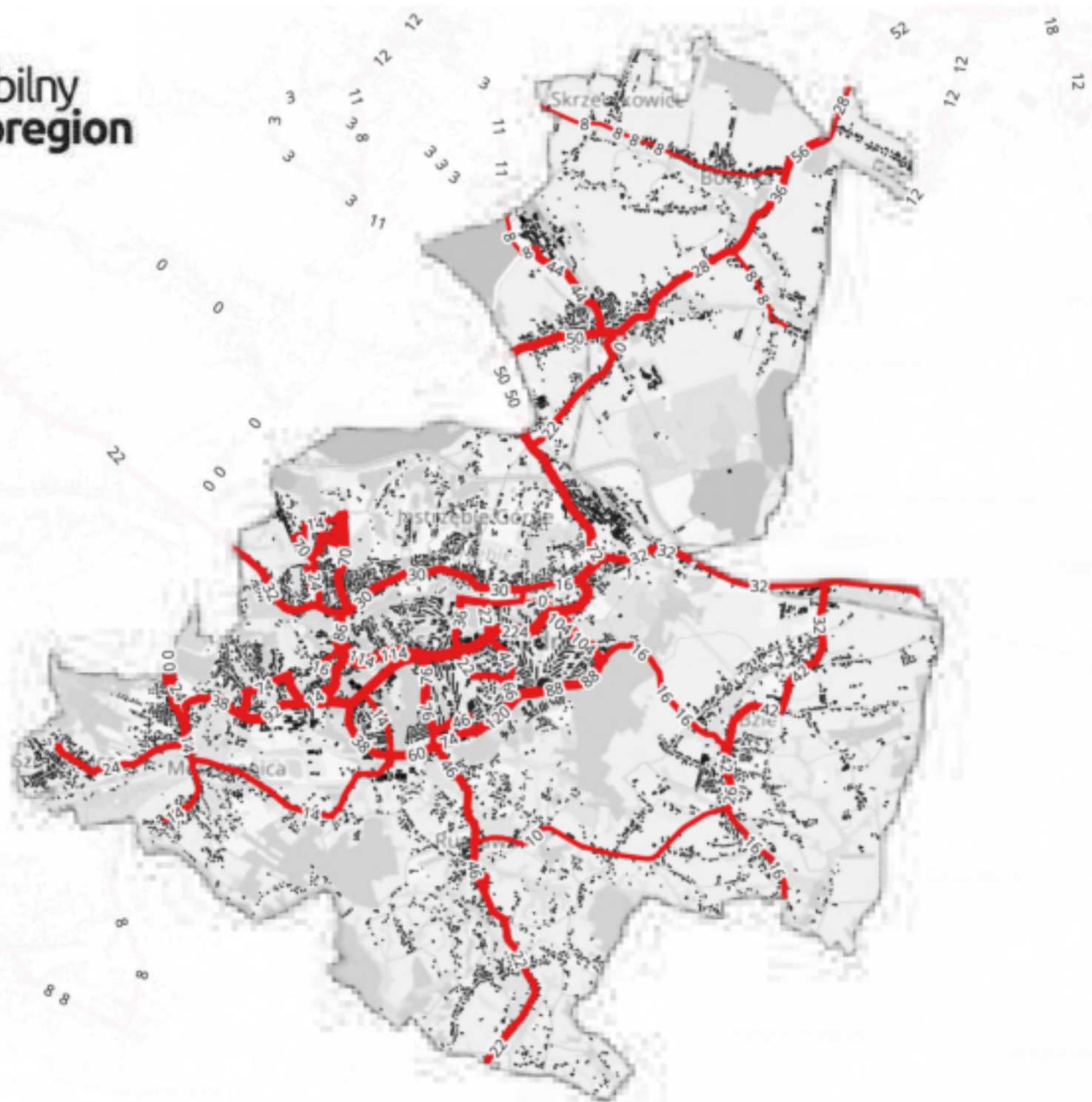
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

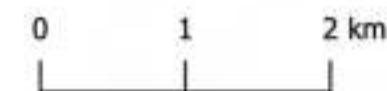
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa





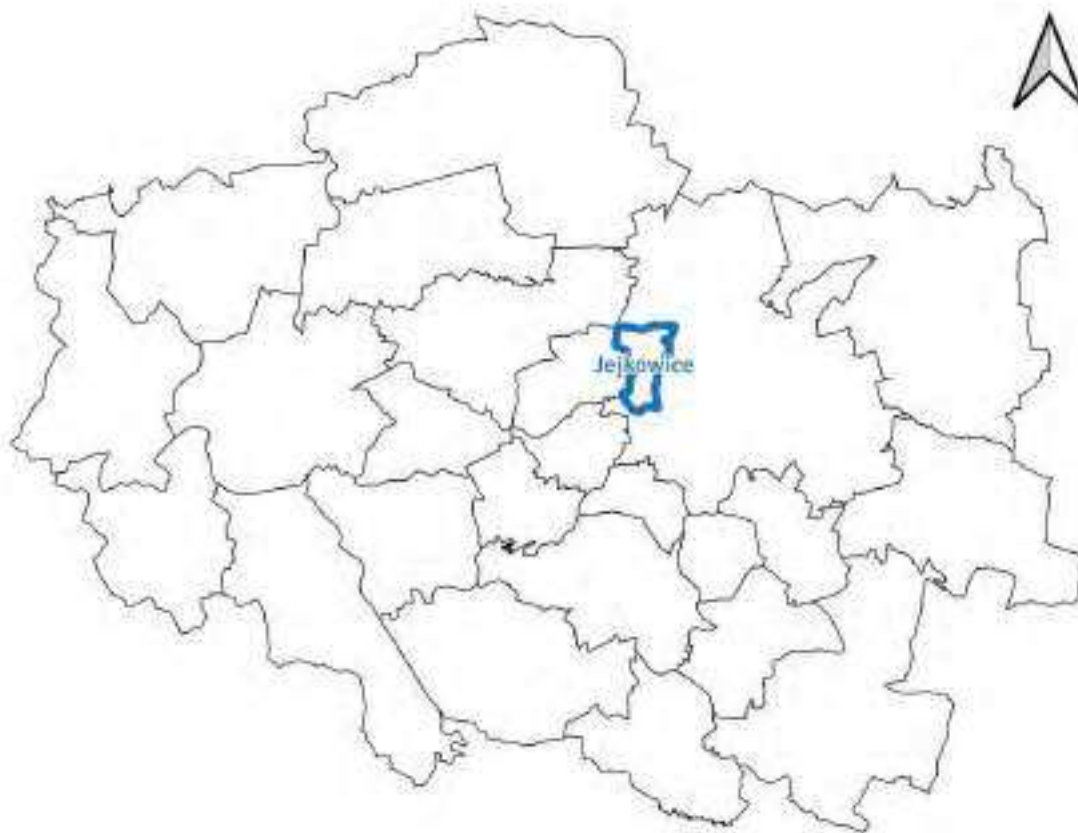
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



JEJKOWICE



Położenie gminy Jejkowice w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Jejkowice położona jest w centralnej części Subregionu Zachodniego w bliskiej odległości od Rybnika. Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 173 natomiast nie przebiega przez nią żadna droga krajowa ani wojewódzka.

W 2021 roku gminę Jejkowice zamieszkiwało 4 155 osób, co stanowiło 0,7% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 544 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 4 500 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi powiatowej w obszarze centralnym gminy. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD (z tendencją spadkową). Wyjątkiem był rok 2020, kiedy odnotowano wysoki wskaźnik wypadków z ofiarami śmiertelnymi.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez spółkę Komunikacja Miejska Rybnik i zapewnia połączenia komunikacyjne również w połączeniach międzygminnych (np. Rybnik, Żory, Rydułtowy). W odniesieniu do połączeń kolejowych – na terenie gminy nie ma przystanku kolejowego.

W zakresie infrastruktury dla rowerów jest ona szczątkowa na terenie gminy.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię Rozwoju Gminy Jejkowice na lata 2020-2030. Proponowane zmiany obejmują rozwinięcie dokumentu o zapisy dotyczące transportu zbiorowego, ruchu rowerów i pieszych. Obecnie

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

dokument jest w dużej mierze skupiony na transporcie indywidualnym i infrastrukturze drogowej, a w niewielkim stopniu obejmuje ww. zagadnienia.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Z uwagi na dość dużą gęstość zaludnienia oraz położenie w głównych korytarzach transportowych, gminie przypisano strefę interwencji związaną z położeniem w korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy obrazuje Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego

- wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych



Źródło: opracowanie własne



**gmina
Jejkowice**














LEGENDA

Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Jejkowice**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Jejkowice**
















LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne

główne

- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

lokalne

- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

mikro

- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

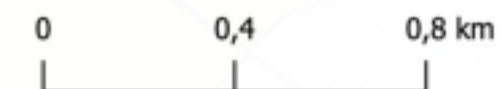
Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

Sieć drogową

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa





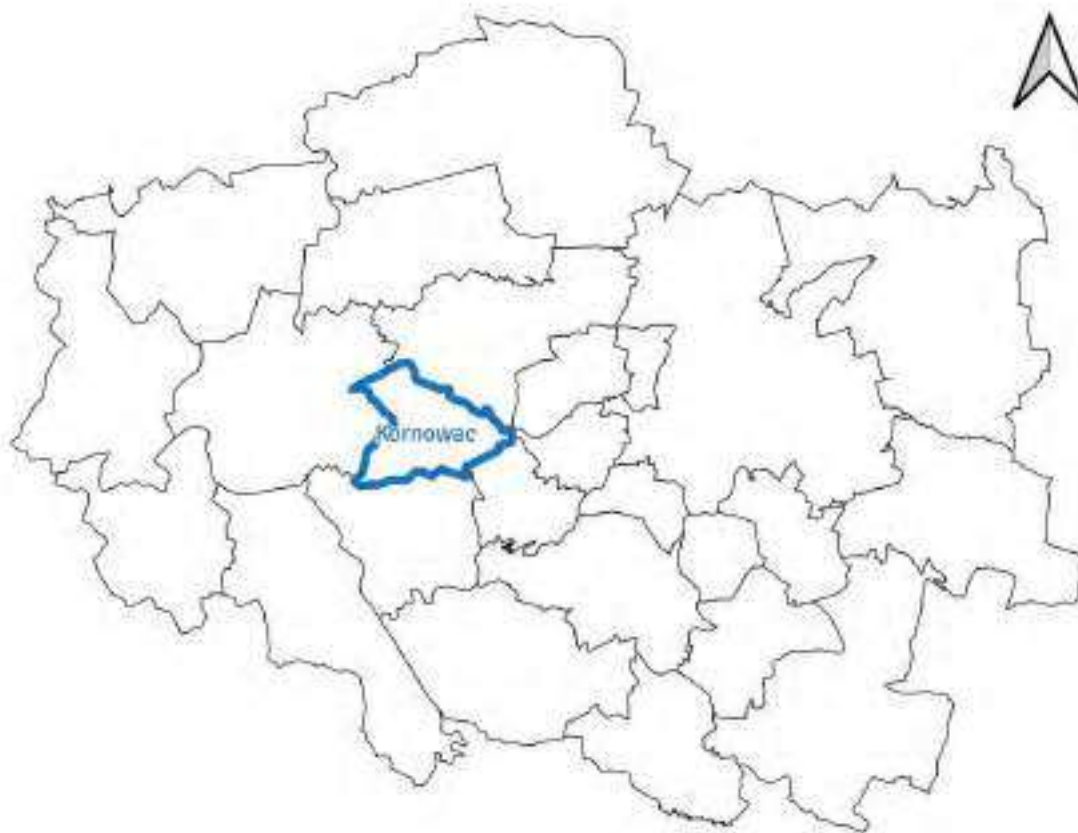
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



KORNOWAC



Położenie gminy Kornowac w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Kornowac jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy Raciborzem a Rybnikiem. Przez obszar gminy nie przebiega linia kolejowa ani droga krajowa.

W roku 2021 gminę Kornowac zamieszkiwały 5 114 osoby, co stanowiło 0,8% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 195 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 5 400 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg powiatowych. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat raciborski oraz Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju (MZK). Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Racibórz, Rudnik, Rybnik, Żory).

W zakresie infrastruktury rowerowej zapewnione jest połączenie z Raciborzem. Łączna długość dróg dla rowerów na terenie gminy to blisko 8 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowernie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Kornowac. Proponowane zmiany obejmują uwzględnienie transportu zbiorowego oraz ruchu rowerów i pieszych. Dotychczasowy dokument skupia się głównie na modernizacji dróg gminnych.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Kornowac zaklasyfikowano do gmin położonych w korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy obrazuje Tabela 2.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:

- budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Tabela 2 Działania dla Gminy

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



gmina
Kornowac














LEGENDA

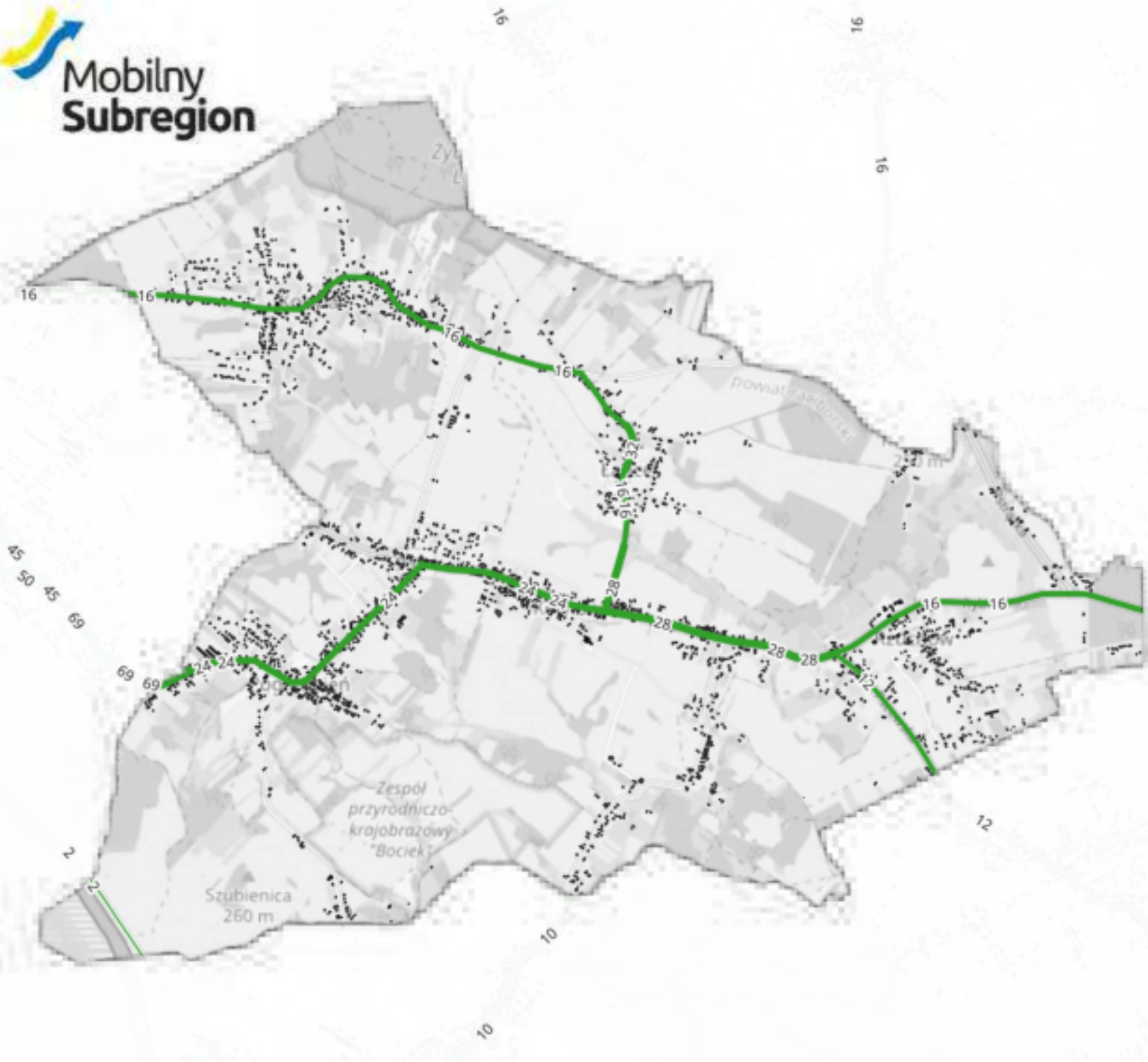
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Kornowac**














LEGENDA

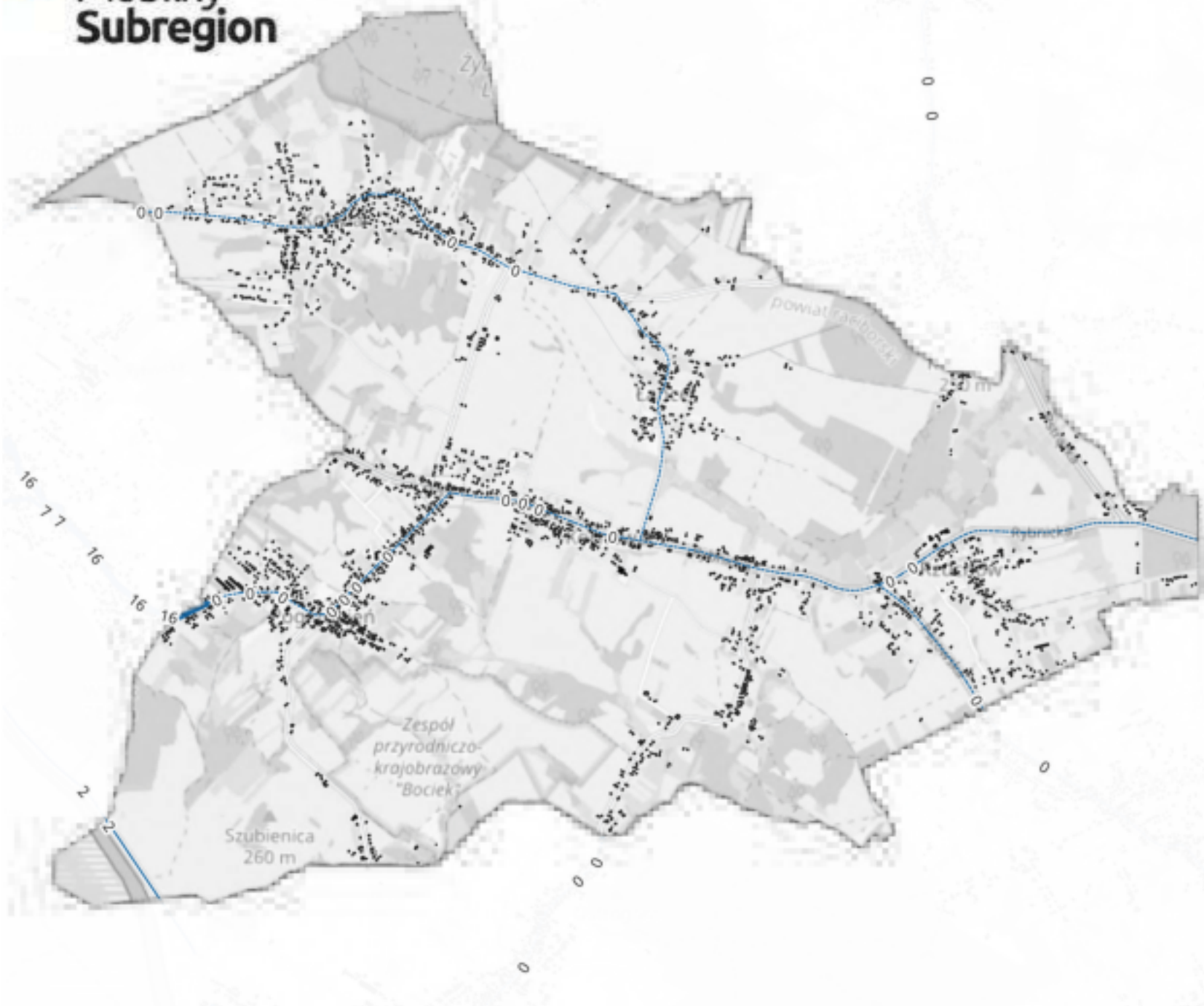
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





gmina Kornowac

LEGENDA

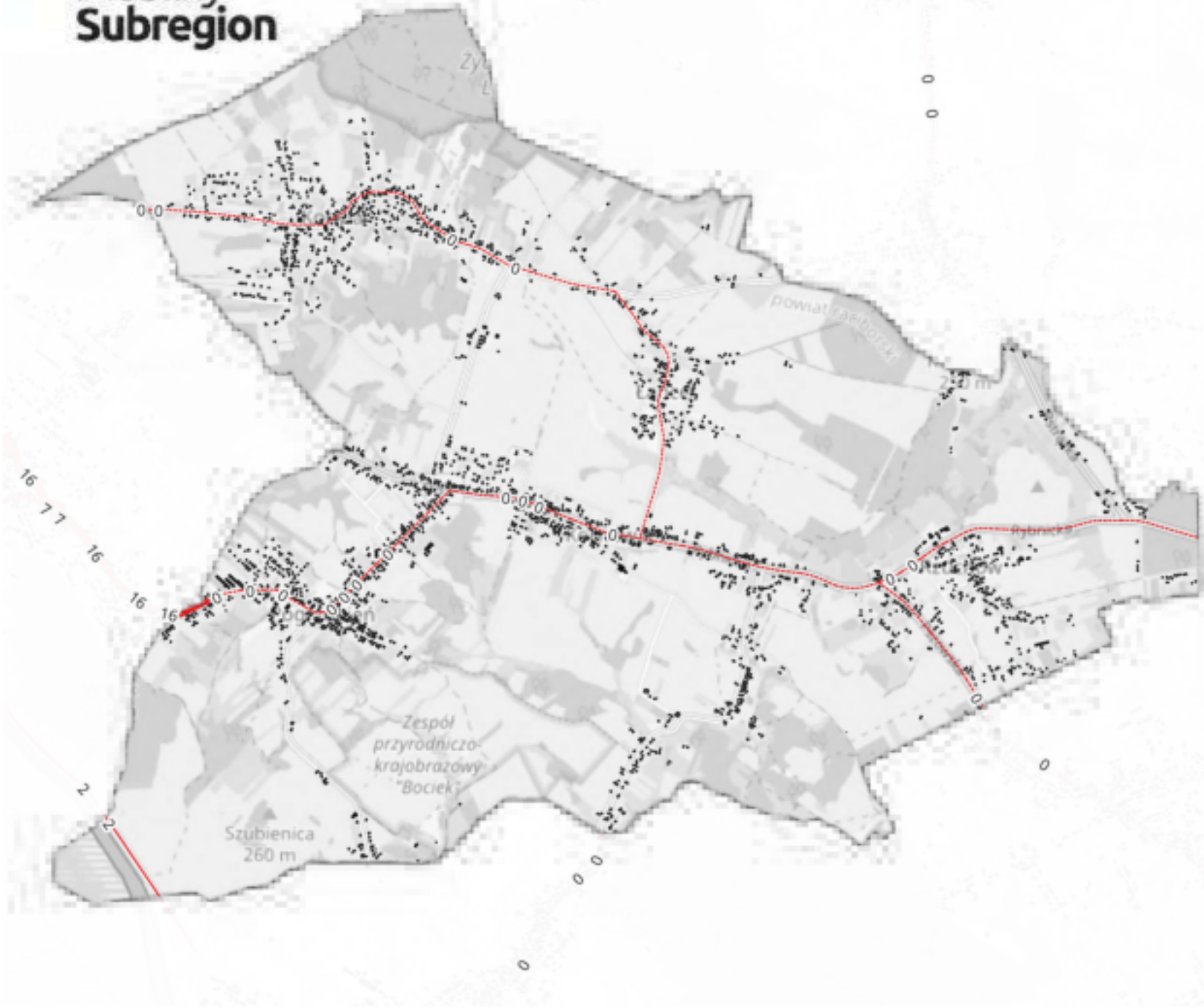
Sieć drogowa

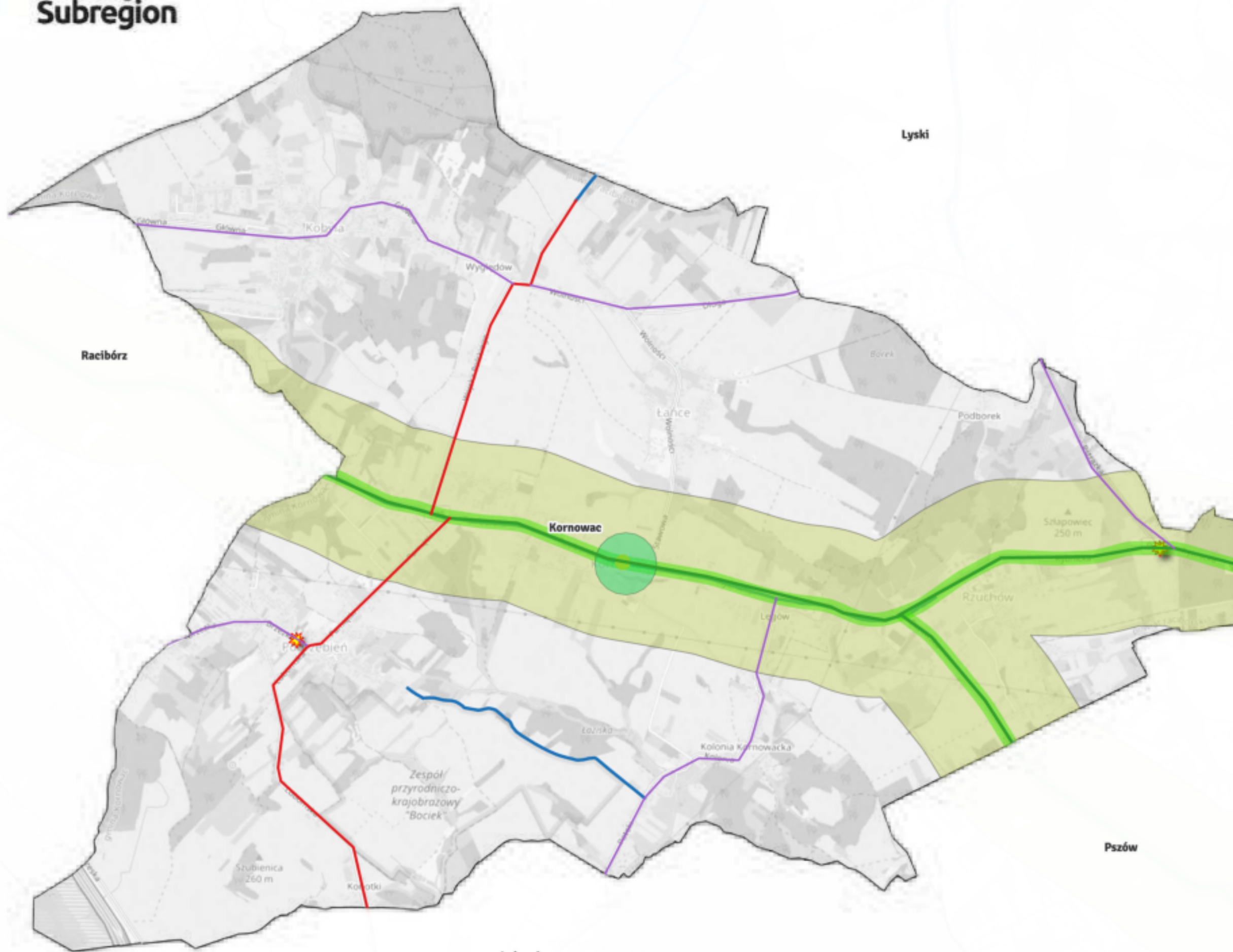
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów w obie strony)

- brak obsługi
- 0 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- 8 - 12
- 12 - 16
- 16 - 24
- 24 - 48
- 48 - 96
- 96 - 192
- 192 - 288
- 288 - 480
- 480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

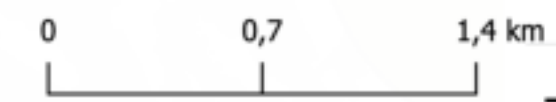
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa**
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



KRZANOWICE



Położenie gminy Krzanowice w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu

zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Krzanowice jest położona w południowo-zachodniej części Subregionu Zachodniego i jednocześnie graniczy z Czechami. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 916 i 917 oraz linia kolejowa nr 177.

W roku 2021 gminę Krzanowice zamieszkiwało 5 355 osób, co stanowiło 0,9% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 114 os/km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 5 400 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim w obszarze centralnym gminy. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat raciborski. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Racibórz, Kuźnia Raciborska).

W zakresie infrastruktury rowerowej, istnieje jej niewielki fragment na odcinku przygranicznym. Łączna długość tej infrastruktury to niespełna 3 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Krzanowice przyporządkowano do gmin położonych poza głównymi korytarzami transportowymi. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gminnych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego

- wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

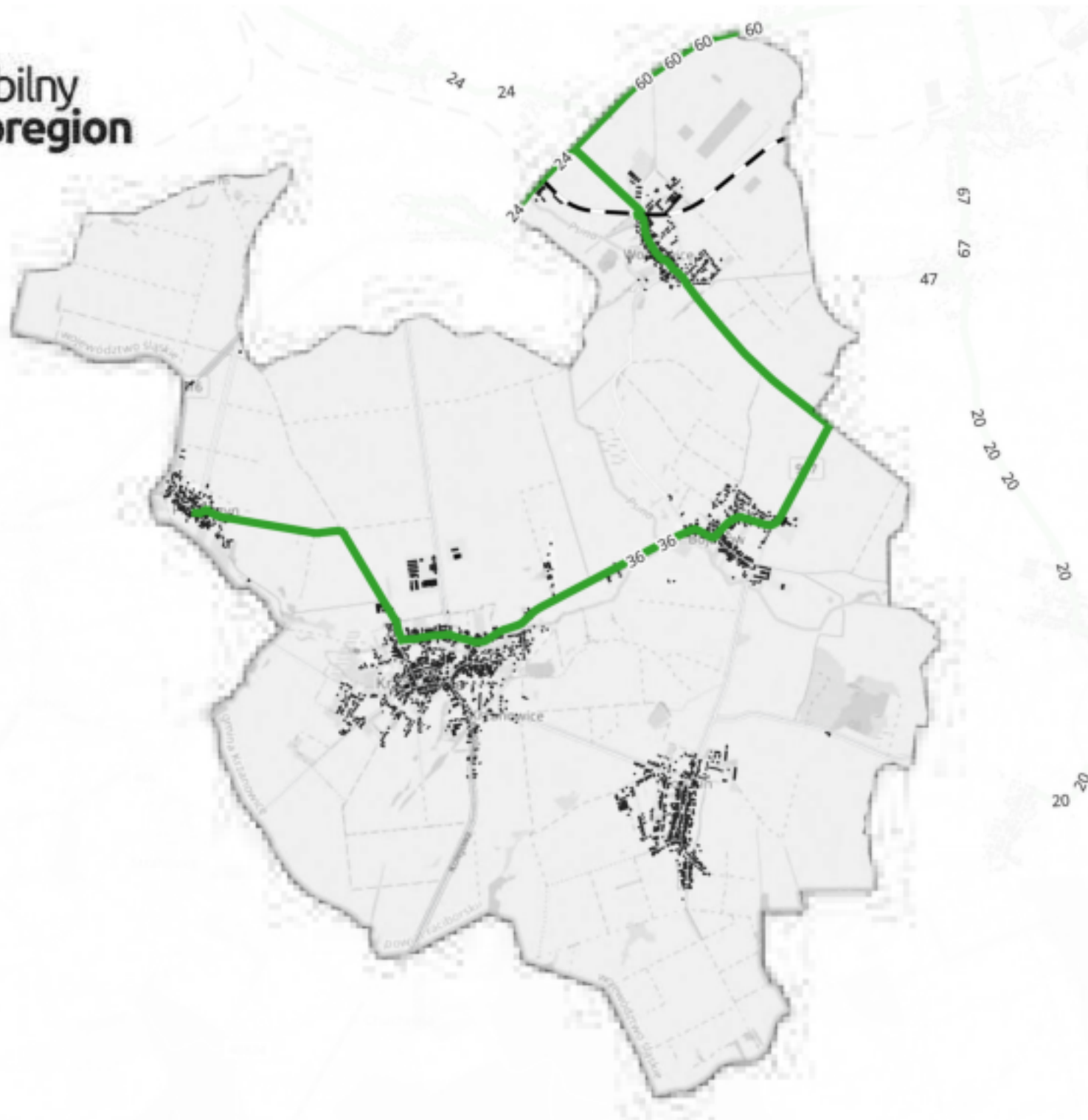
Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych

Cel	Działanie	
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Krzanowice**



LEGENDA

- Sieć drogowa**
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Lokalizacja zabudowy
- Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE**
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów w obie strony)
- brak obsługi
 - 1 - 4
 - 4 - 6
 - 6 - 8
 - 8 - 12
 - 12 - 16
 - 16 - 24
 - 24 - 48
 - 48 - 96
 - 96 - 192
 - 192 - 288
 - 288 - 480
 - 480 - 753



**gmina
Krzanowice**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

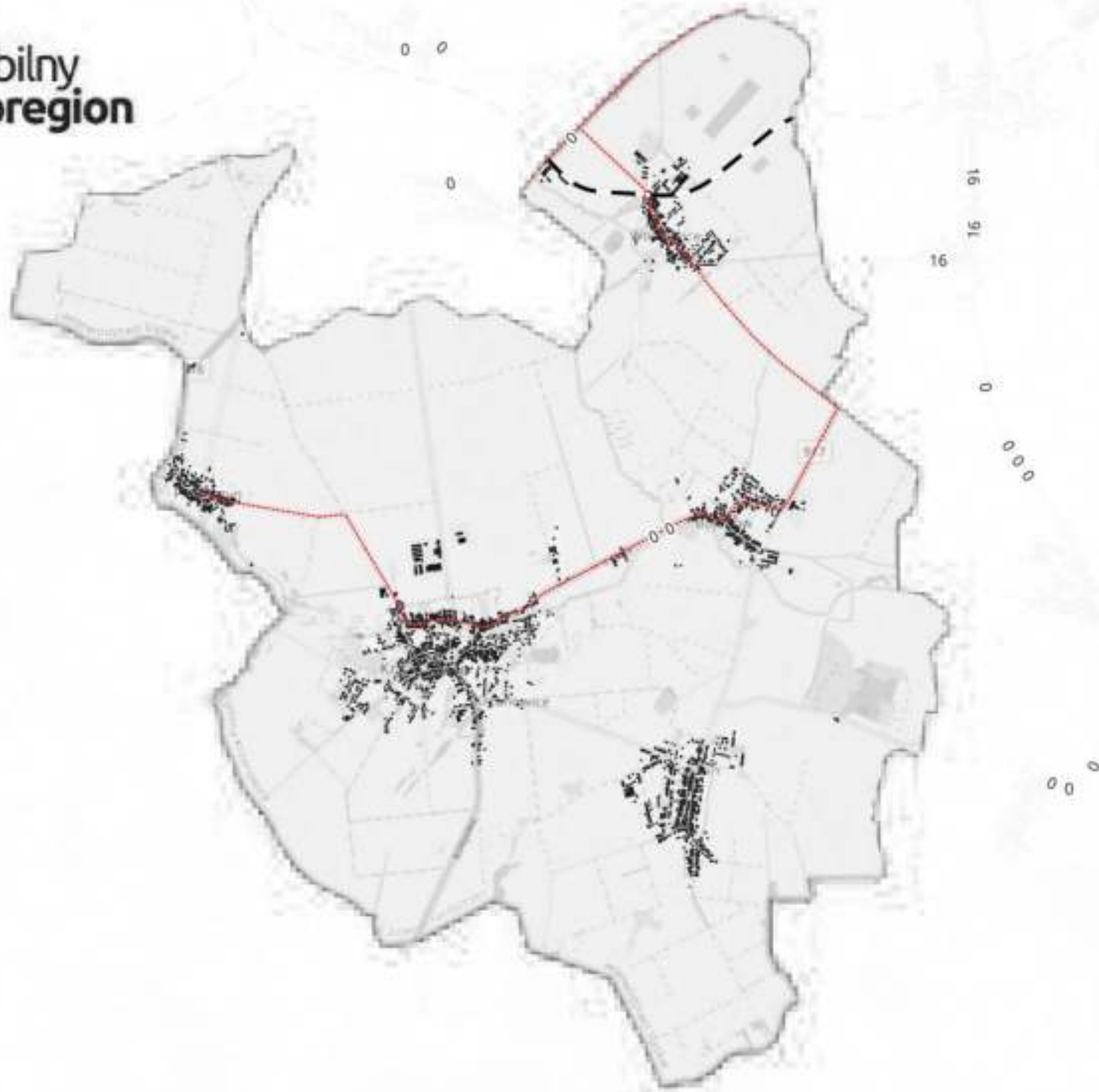
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



gmina
Krzanowice
















LEGENDA

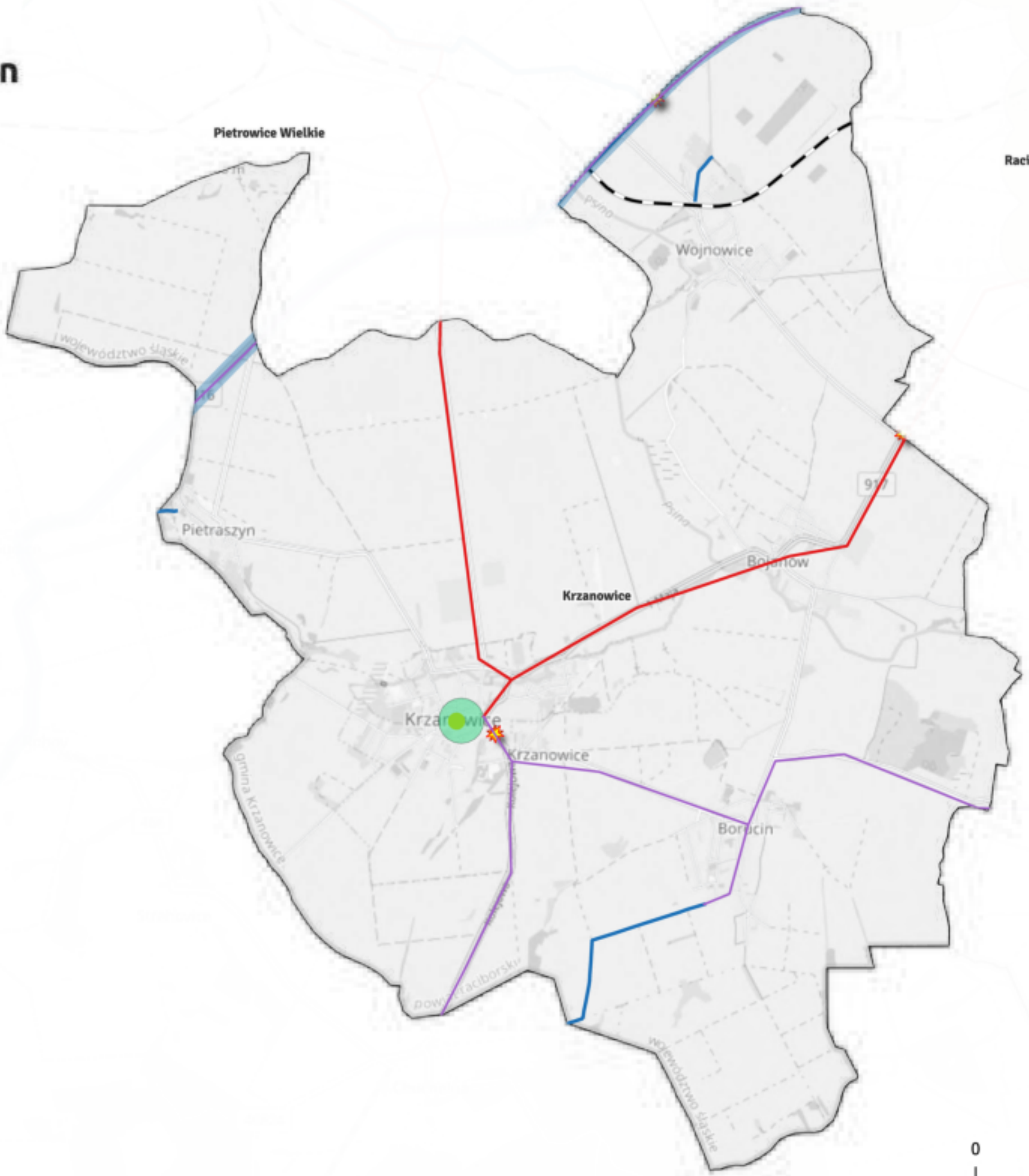
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

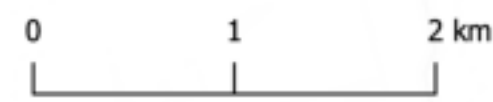
Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
- Sieć kolejowa
- Sieć kolejowa

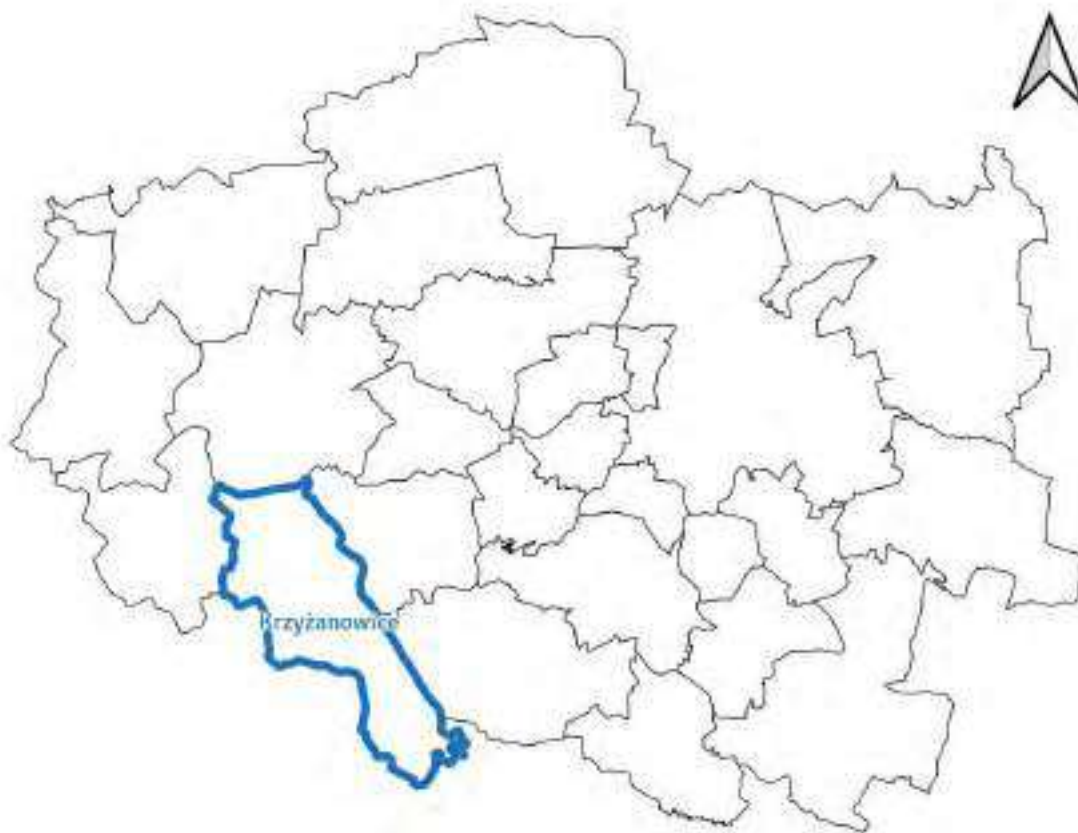


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



KRZYŻANOWICE



Położenie gminy Krzyżanowice w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Krzyżanowice jest położona w południowo-zachodniej części Subregionu Zachodniego i jednocześnie graniczy z Czechami. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 45 i 78 oraz linia kolejowa nr 151.

W roku 2021 gminę Krzyżanowice zamieszkiwało 10 791 osób, co stanowiło 1,8% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 155os/km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 10 900 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg krajowych nr 45 i 78. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na niskim poziomie BRD (z wyraźną tendencją spadkową w roku 2022).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat raciborski. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Racibórz, Kuźnia Raciborska).

W odniesieniu do połączeń kolejowych, ich obsługę zapewnia spółka Koleje Śląskie, zapewniając połączenia komunikacyjne zarówno wewnątrz Subregionu Zachodniego (w tym z ważniejszymi ośrodkami jak Rybnik czy Wodzisław Śląski) jak i ze stolicą województwa śląskiego.

W zakresie infrastruktury dla rowerów jest ona rozwinięta głównie wzdłuż korytarza drogi krajowej nr 45 oraz jako połączenia przygraniczne. Łączna długość tej infrastruktury to ok. 14,5 km, co stanowi jeden z wyższych wyników na analizowanym obszarze.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię Rozwoju Gminy Krzyżanowice do roku 2020. Proponowane zmiany obejmują całościowe podejście do kwestii transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem zrównoważonej mobilności. Dokument zawiera głównie odniesienie do stanu istniejącego (aktualne na czas jego sporządzenia).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Krzyżanowice zaklasyfikowano do strefy interwencji gmin położony w korytarzach kolejowych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawia poniższa tabela.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych

- rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
- uruchamianie linii dowozowych pomiędzy osiedlami/sołectwami a stacjami kolejowymi
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w okolicach stacji kolejowych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Krzyżanowice**



LEGENDA

Sieć drogowa

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

- brak obsługi
- 1 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- 8 - 12
- 12 - 16
- 16 - 24
- 24 - 48
- 48 - 96
- 96 - 192
- 192 - 288
- 288 - 480
- 480 - 753



**gmina
Krzyżanowice**














LEGENDA

Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Krzyżanowice**














LEGENDA

Sieć drogową

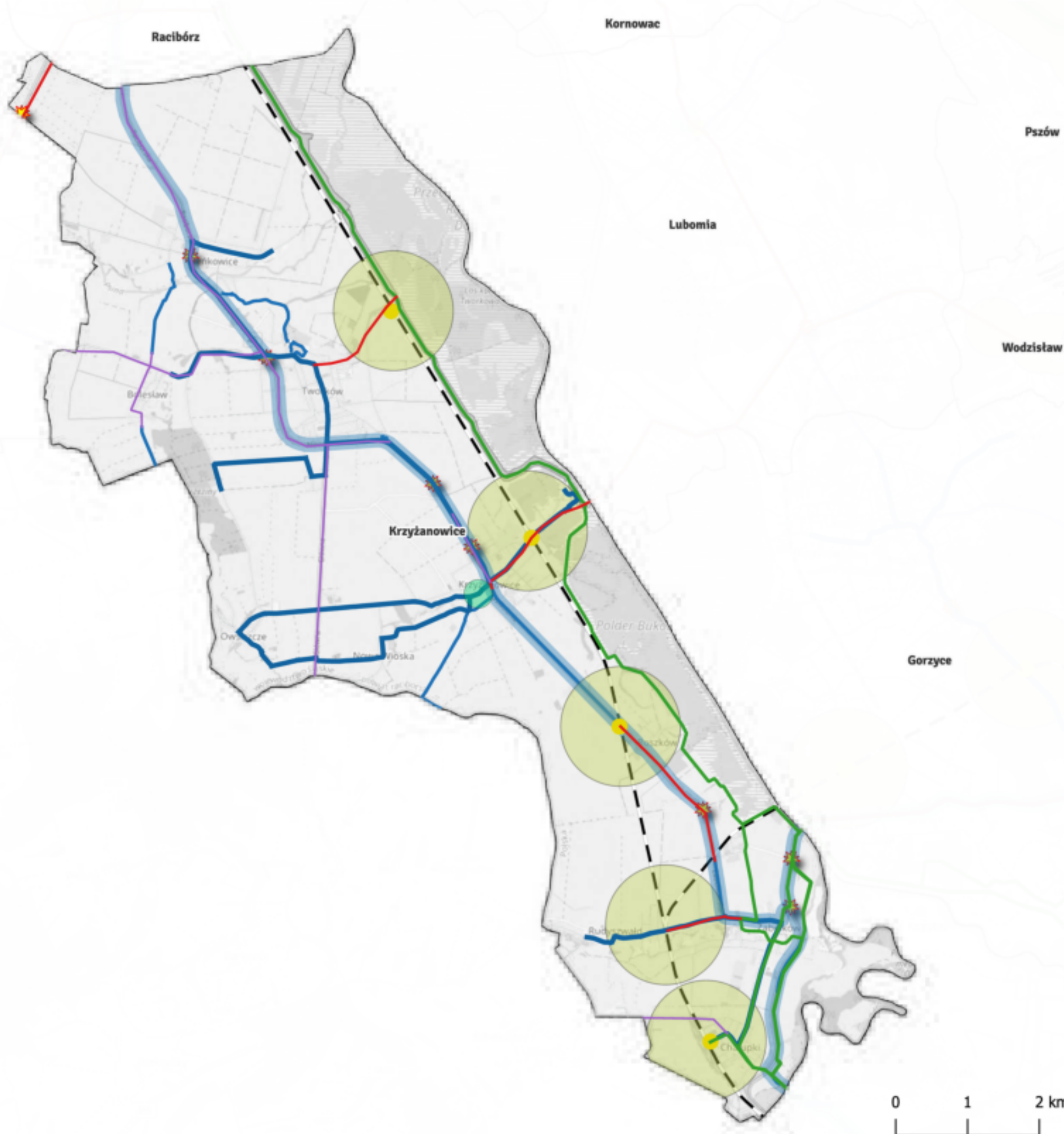
-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

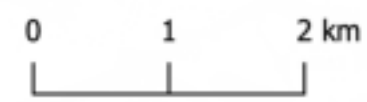
-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa





Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



KUŹNIA RACIBORSKA



Położenie gminy Kuźnia Raciborska w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Kuźnia Raciborska jest położona w północnej części Subregionu Zachodniego. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie nr 425, 919, 920, 922 oraz linia kolejowa nr 151.

W roku 2021 gminę Kuźnia Raciborska zamieszkiwało 10 763 osób, co stanowiło 1,8% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 85os/km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 11 150 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg wojewódzkich. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie BRD (za wyjątkiem roku 2019).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat raciborski. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Racibórz, Kuźnia Raciborska).

W zakresie infrastruktury dla rowerów jest ona szczątkowa na terenie gminy.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię rozwoju Gminy Kuźnia Raciborska na lata 2016 – 2025. Proponowane zmiany obejmują rozbudowanie dokumentu o kwestie ruchu pieszych.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Kuźnia Raciborska przyporządkowano do gmin położonych poza głównymi korytarzami transportowymi. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gminnych i stacjach kolejowych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zakup taboru autobusowego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
 - umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi

Cel		Działanie
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



gmina
Kuźnia Raciborska














LEGENDA

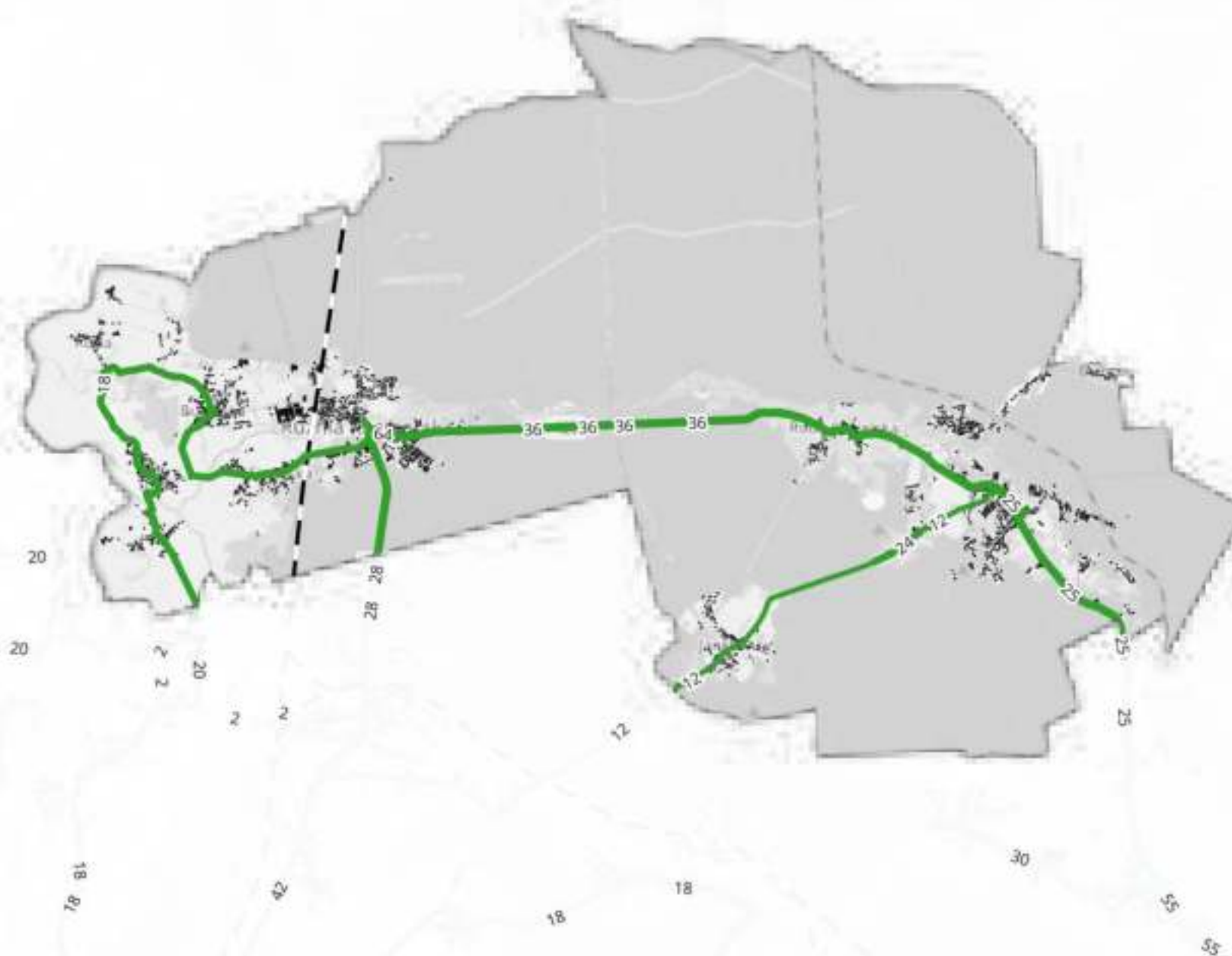
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753

















gmina
Kuźnia Raciborska

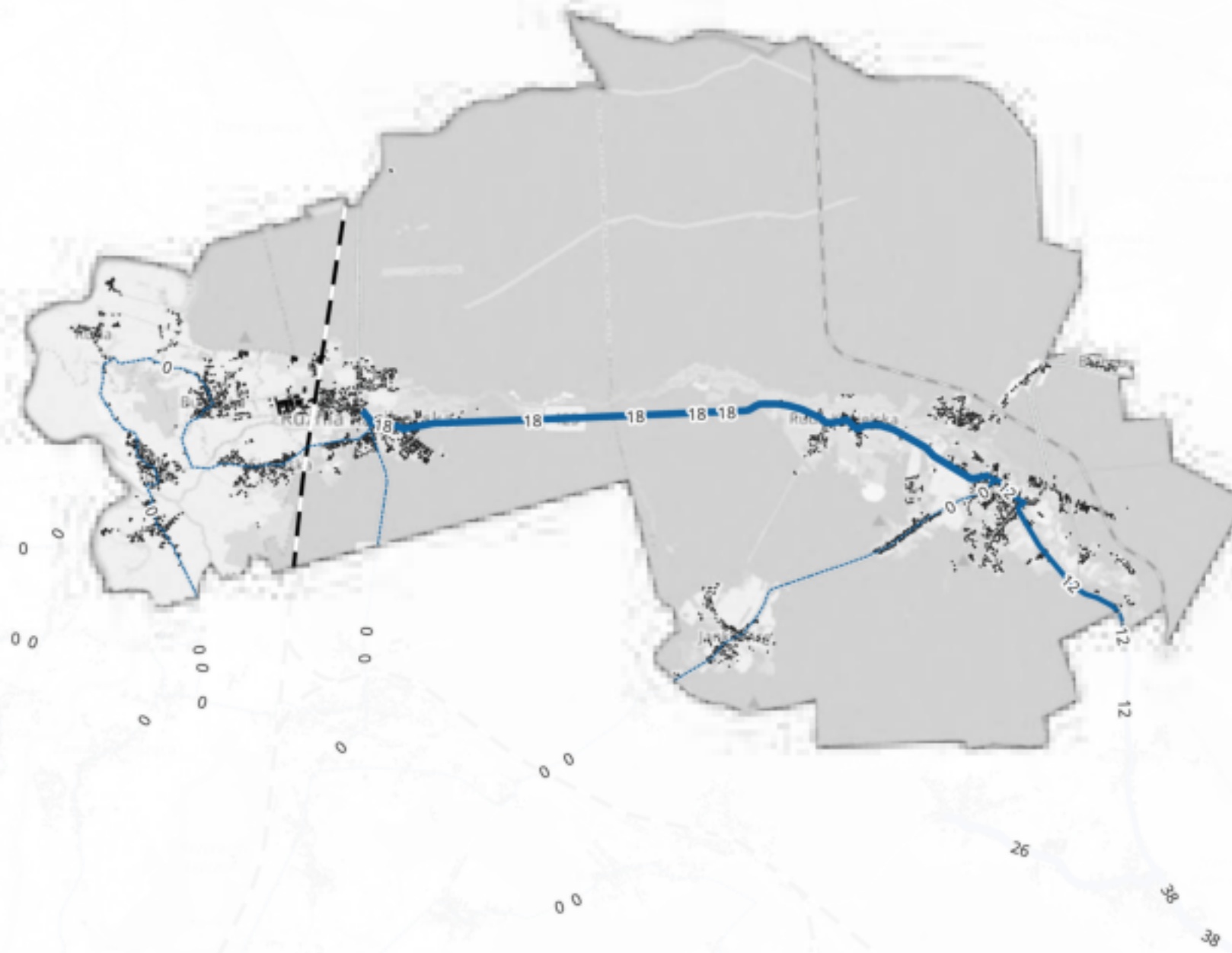
LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





gmina
Kuźnia Raciborska














LEGENDA

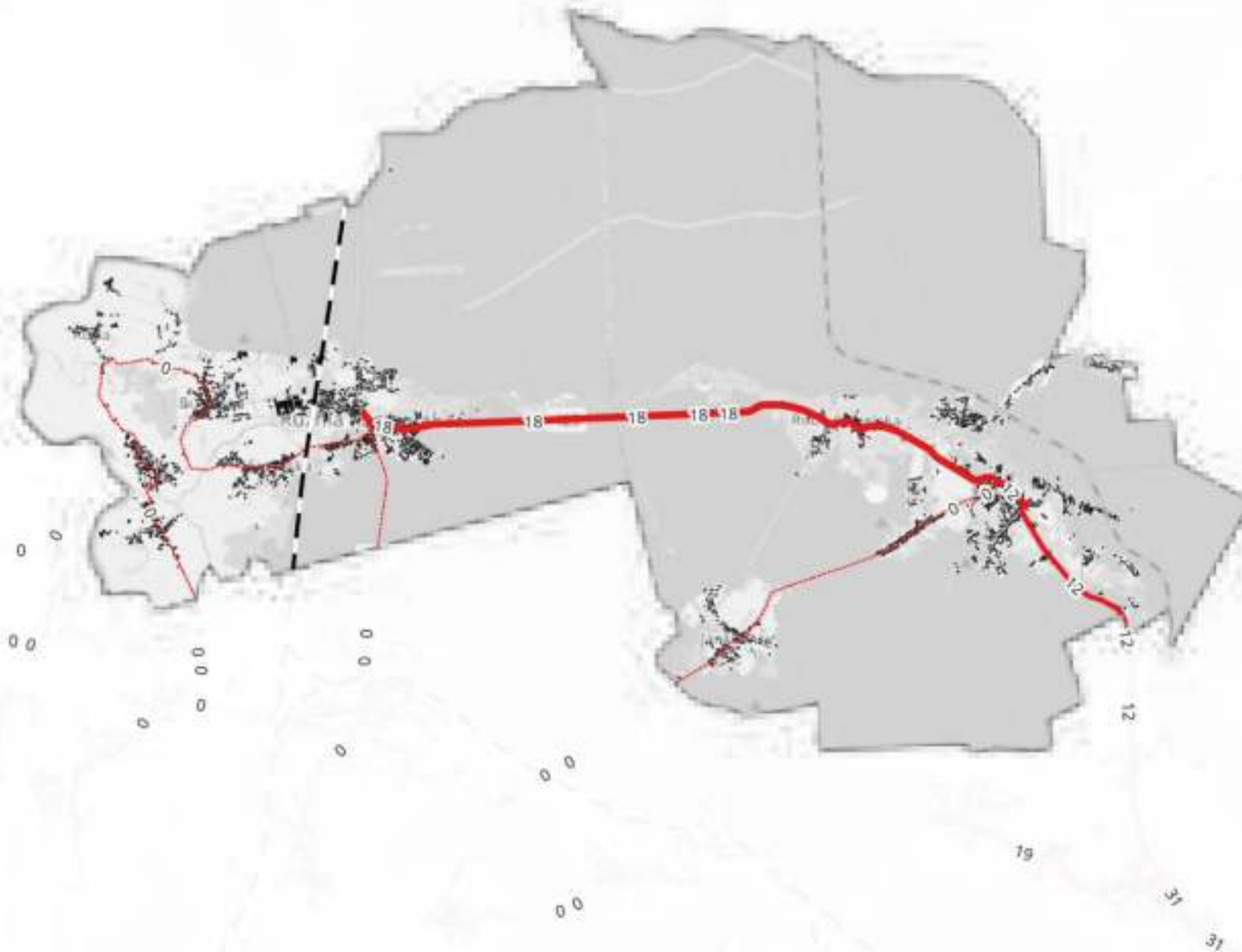
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa





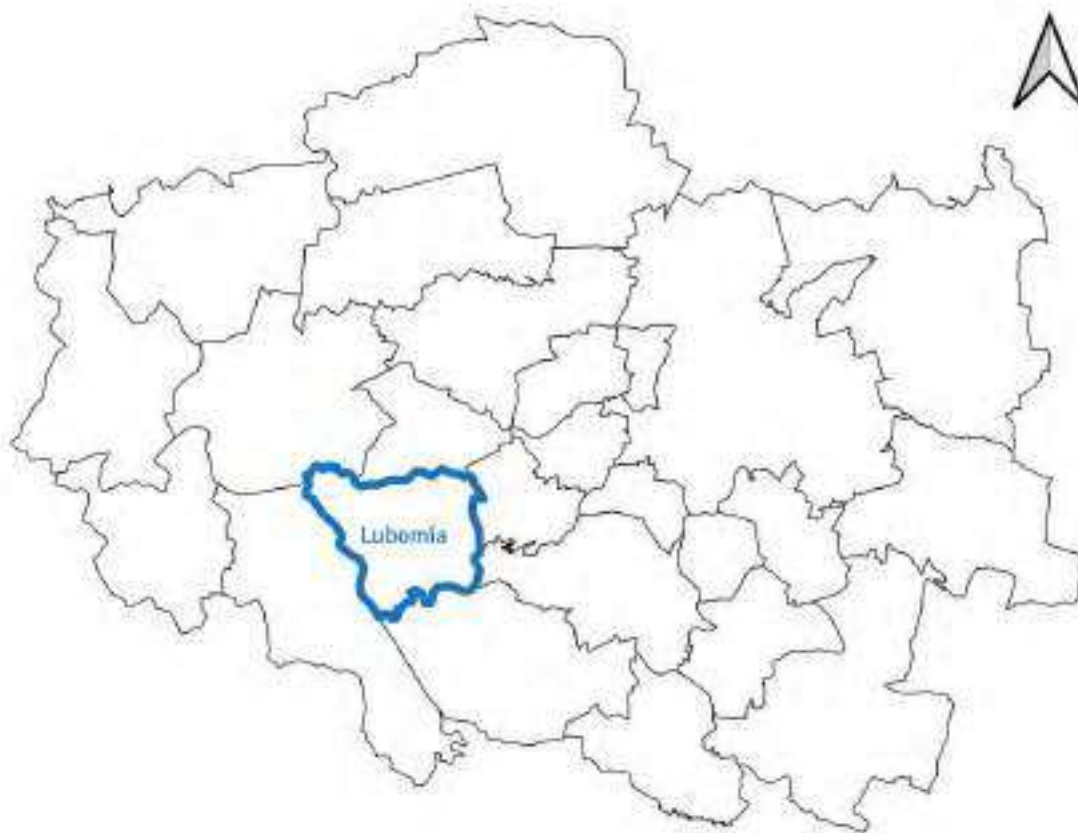
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



LUBOMIA



Położenie gminy Lubomia w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Lubomia jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego w pobliżu Raciborza. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 936. Gmina nie posiada infrastruktury kolejowej na swoim terenie.

W roku 2021 gminę Lubomia zamieszkiwało 7 667 osób, co stanowiło 1,3% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 183 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki spadek do roku 2030 do poziomu ok. 7 400 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na niskim poziomie BRD (z tendencją pogarszającą).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez powiat wodzisławski. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Wodzisław Śląski, Rydułtowy, Godów).

W zakresie infrastruktury dla rowerów jest ona szczątkowa na terenie gminy.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Lubomia przyporządkowano do gmin położonych poza głównymi korytarzami transportowymi. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gminnych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych

- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych

Cel	Działanie	
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Lubomia**














LEGENDA

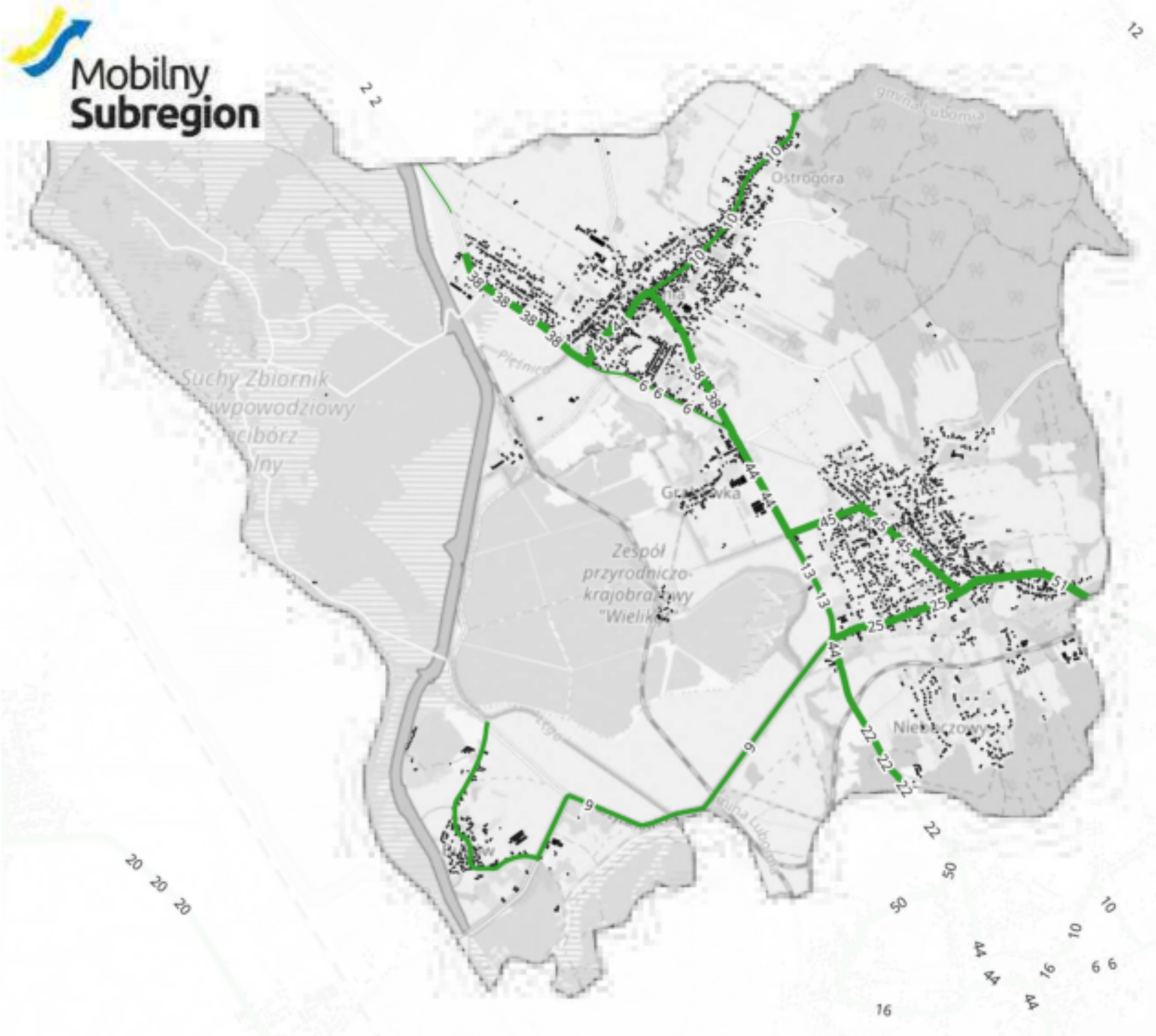
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Lubomia**




LEGENDA

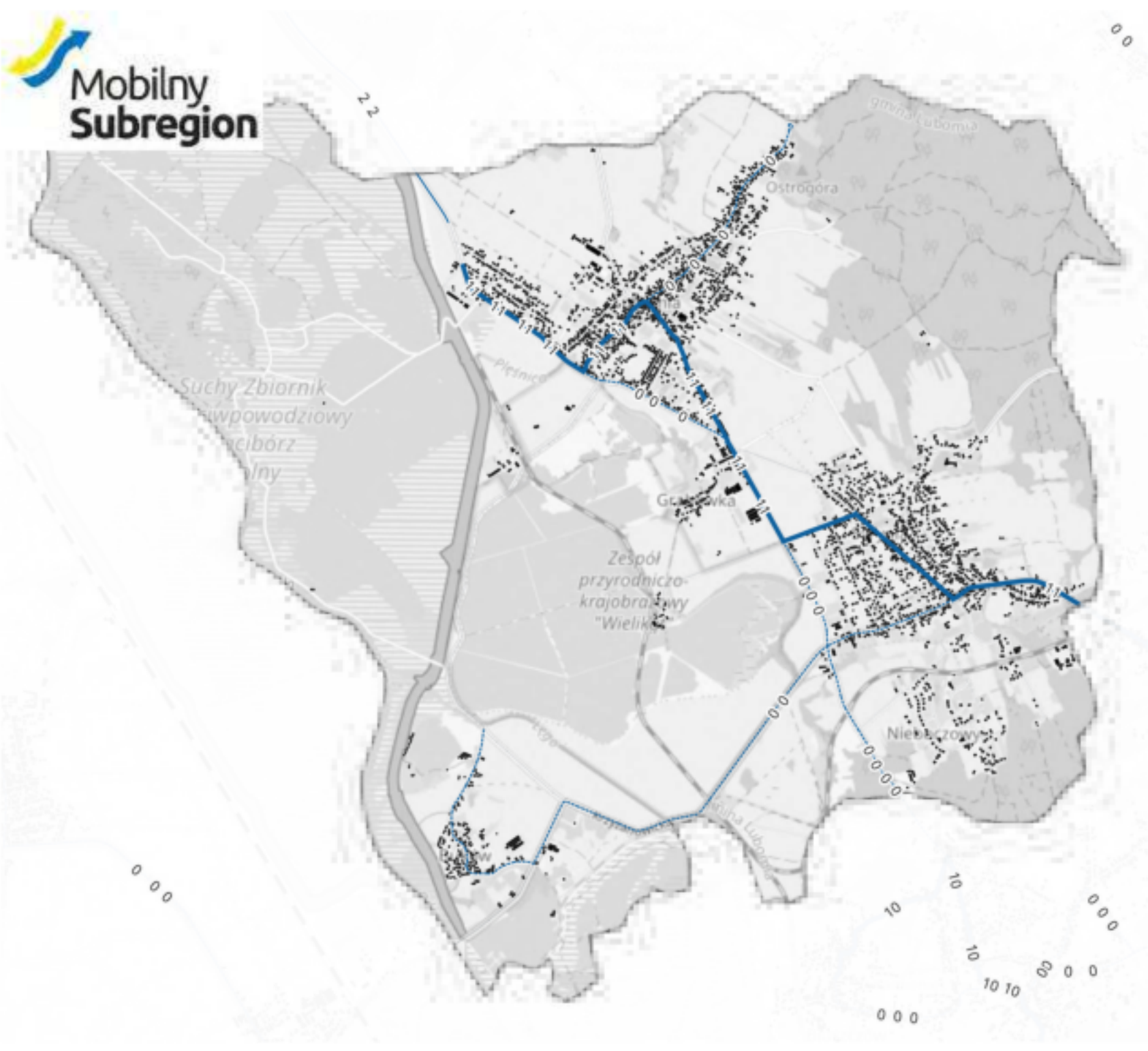
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





gmina Lubomia

LEGENDA

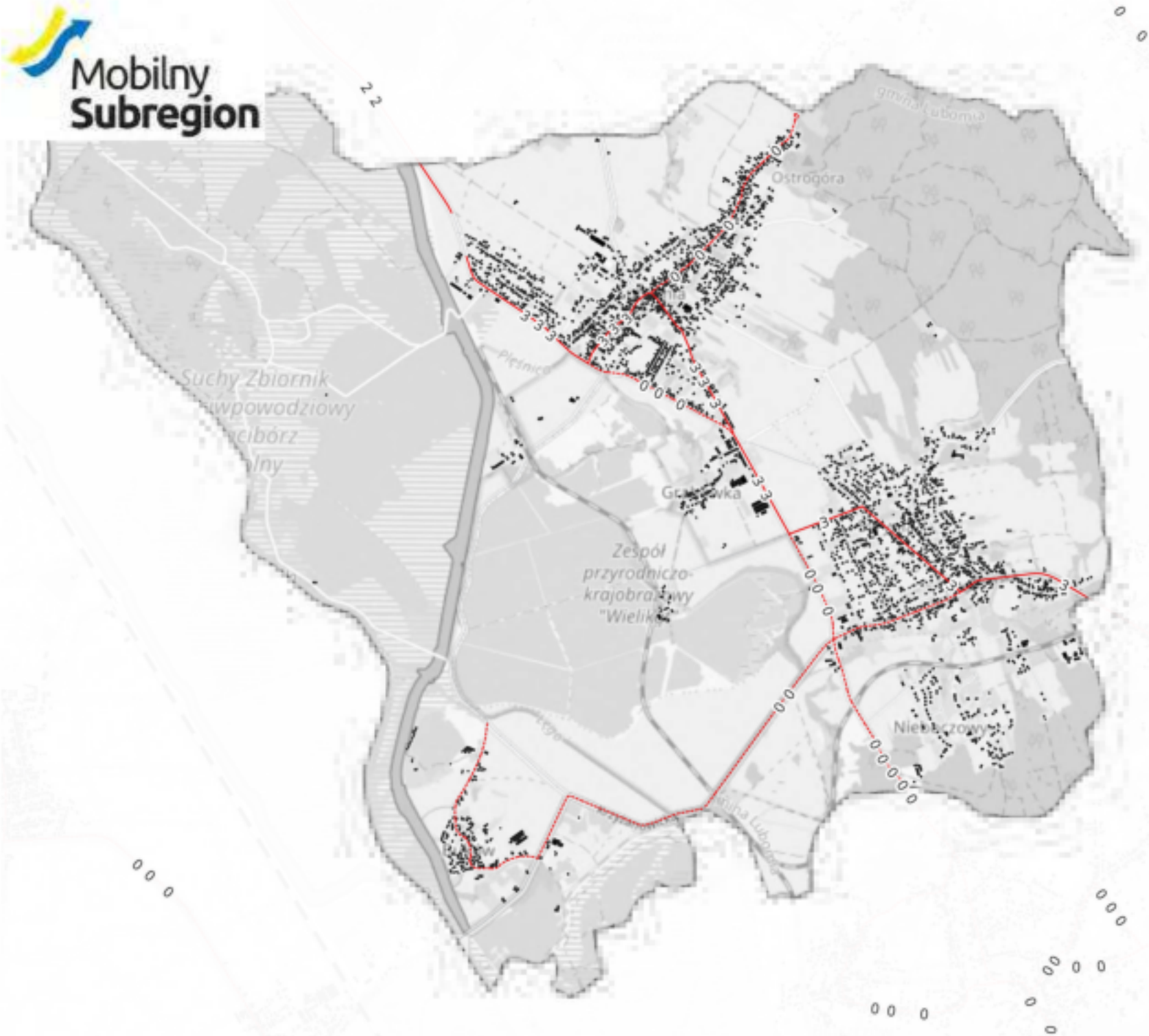
Sieć drogowa

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów w obie strony)

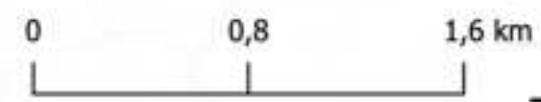
- ⋯ brak obsługi
- 0 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- 8 - 12
- 12 - 16
- 16 - 24
- 24 - 48
- 48 - 96
- 96 - 192
- 192 - 288
- 288 - 480
- 480 - 753





LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
 - główne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
 - lokalne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
 - mikro
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
- Sieć kolejowa
- Sieć kolejowa





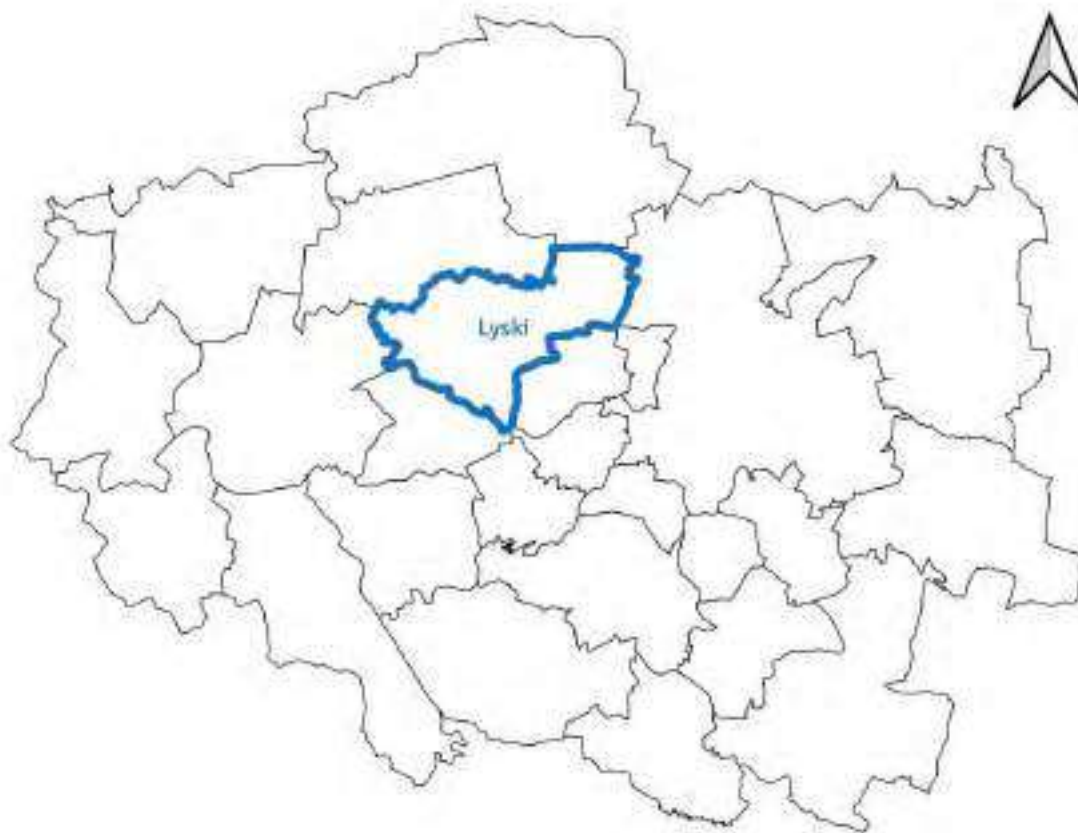
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



LYSKI



Położenie gminy Lyski w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia

transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Lyski jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy głównymi ośrodkami - Rybnikiem i Raciborzem. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 923 oraz linia kolejowa nr 140 i 173.

W roku 2021 gminę Lyski zamieszkiwało 9 714 osób, co stanowiło 1,6% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 169 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje niewielki wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 10 000 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją do cyklicznych zmian rok do roku).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez spółkę Komunikacja Miejska Rybnik. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Rybnik, Kuźnia Raciborska, Żory).

W zakresie infrastruktury rowerowej, istnieje jej niewielki fragment na odcinku w pobliżu granicy z gminą Kornowac. Łączna długość tej infrastruktury to ok. 3 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowernie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię Rozwoju Gminy Lyski na lata 2016 – 2023. Proponowane zmiany w dokumencie dotyczą szerszego ujęcia kwestii związanych z komunikacją zbiorową oraz działań związanych z infrastrukturą rowerową.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Łyski przyporządkowano do gmin położonych w korytarzach kolejowych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

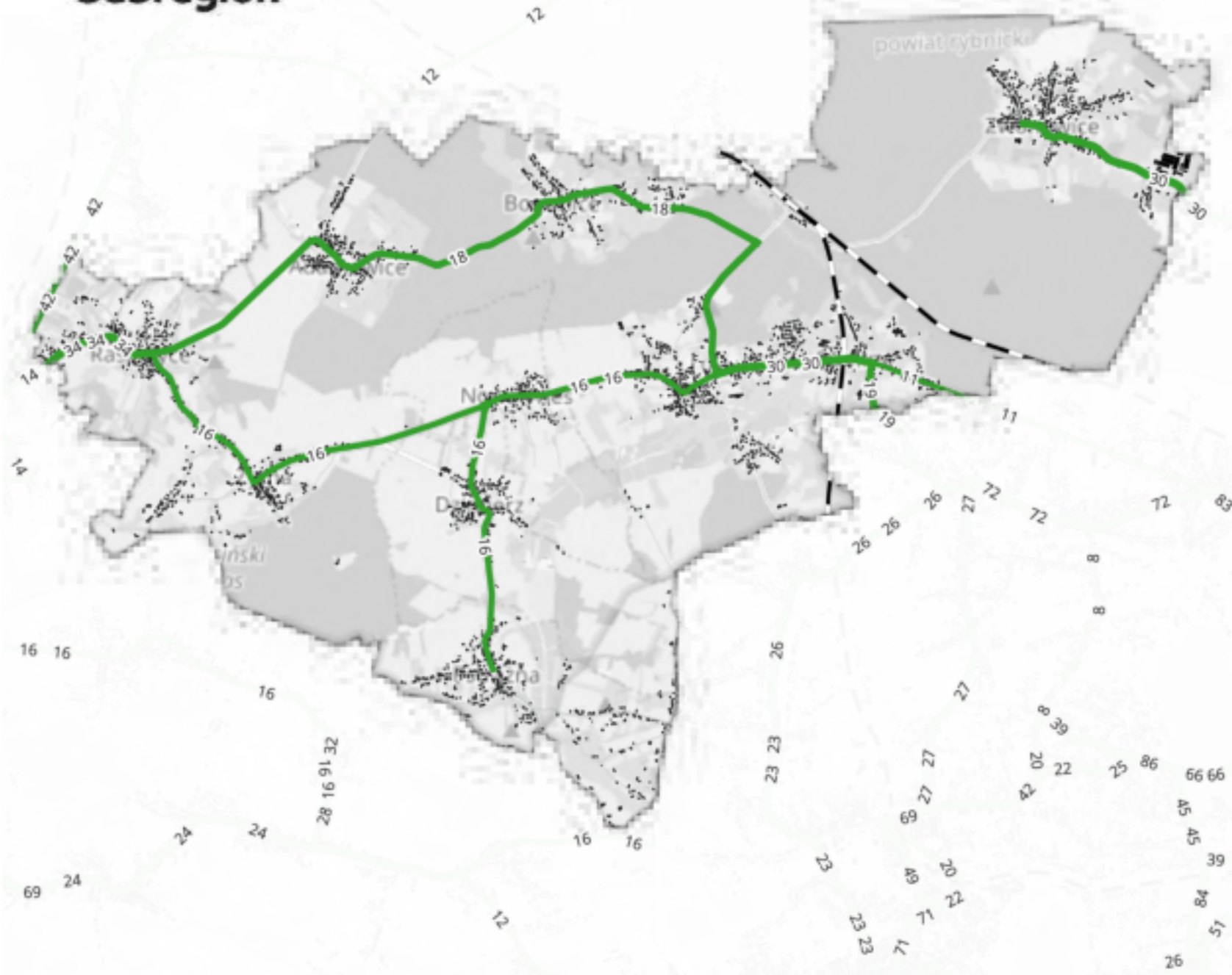
Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Lyski**
















LEGENDA

Sieć drogowa

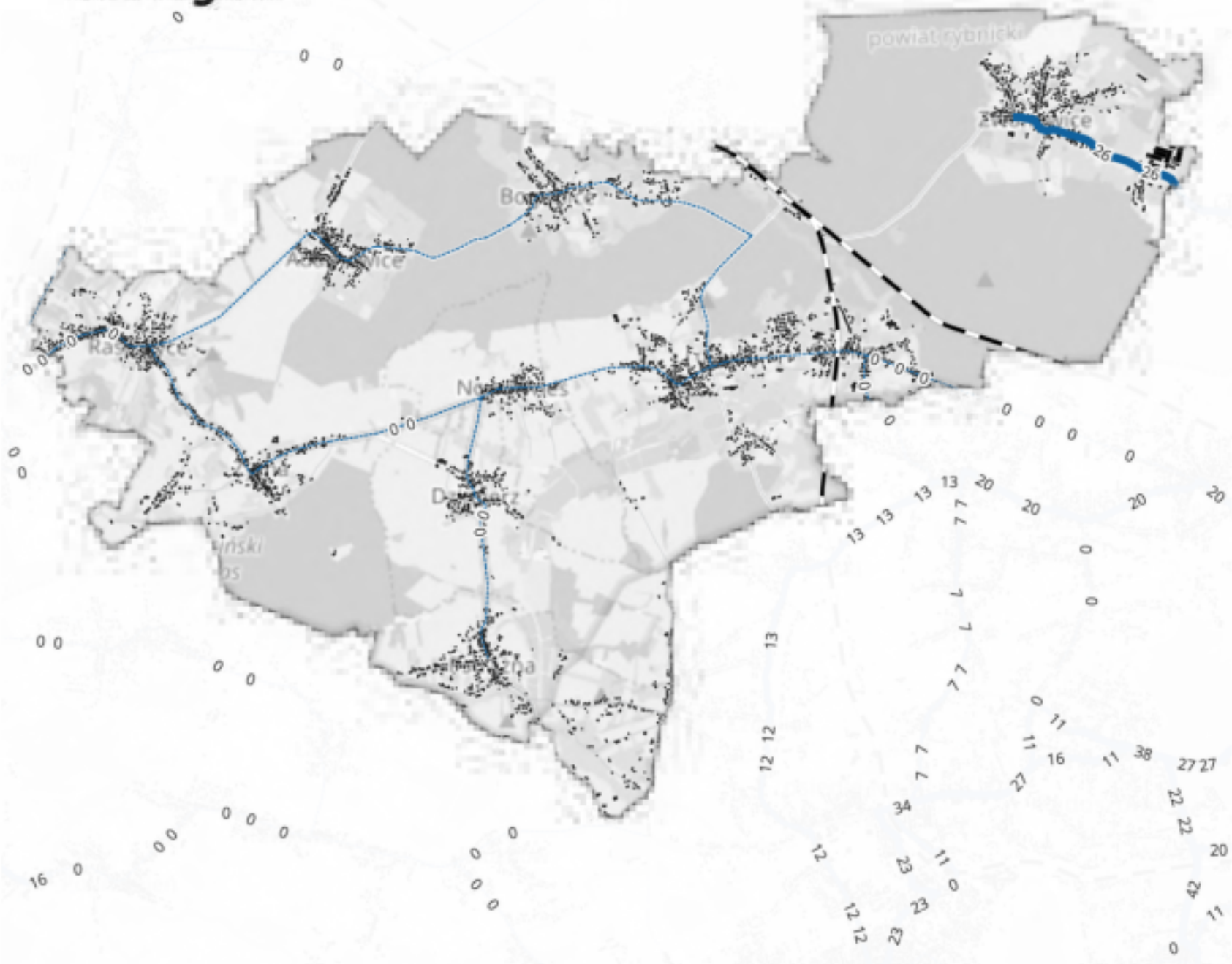
-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



**gmina
Lyski**
















LEGENDA

Sieć drogowa

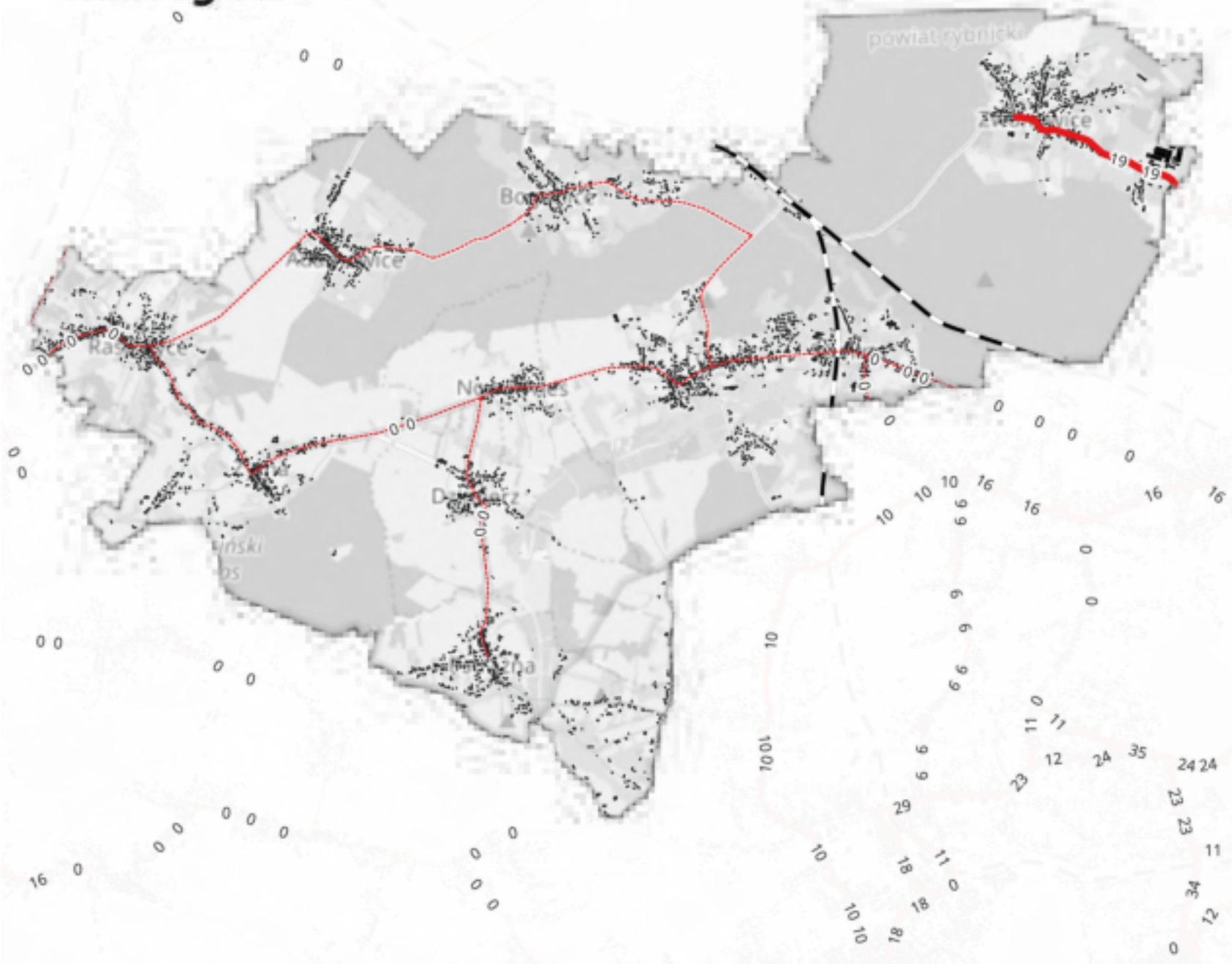
-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



gmina
Lyski
















LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



Kuźnia Raciborska

Nędza

Rybnik

Racibórz

Lyski

Jejkowice

Gaszowice

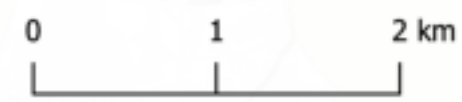
Kornowac

Rydułtowy

Pszów

LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
 - główne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
 - lokalne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
 - mikro
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogową
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa

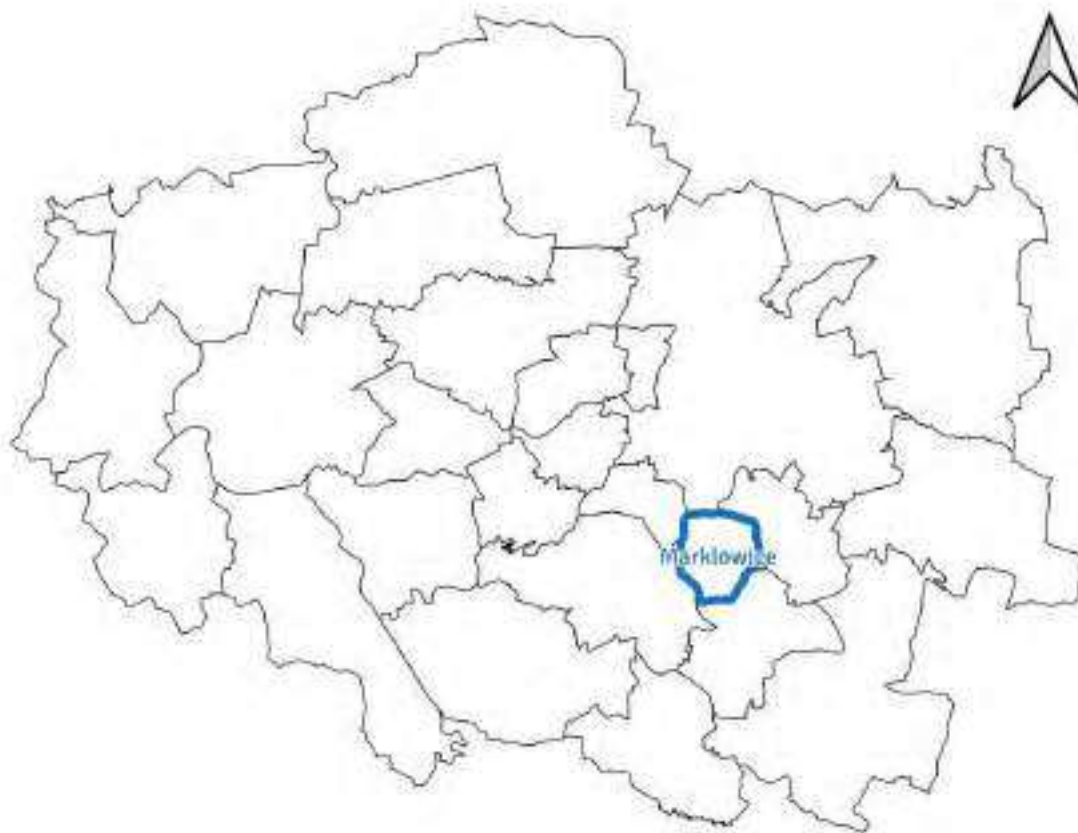


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



MARKLOWICE



Położenie Marklowic w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

Gmina Marklowice jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy głównymi ośrodkami - Rybnikiem i Wodzisławiem Śląskim. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 932..

W roku 2021 gminę Marklowice zamieszkiwało 5 371 osób, co stanowiło 0,9% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 391 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na utrzymanie tej liczby mieszkańców do roku 2030.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w ostatnich latach wzrosła.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez spółkę Komunikacja Miejska Rybnik oraz MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych (np. Rybnik, Świerklany, Wodzisław Śląski).

Infrastruktura rowerowa na terenie gminy ma charakter szczytkowy i obejmuje 0,30 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię Rozwoju Gminy Marklowice wymaga uzupełnień w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego, ponieważ w aktualnym brzmieniu skupia się wyłącznie na działaniach dot. rozbudowy układu drogowego.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Markłowice przyporządkowano do gmin położonych w głównych korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych

- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



gmina
Marklowice














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753

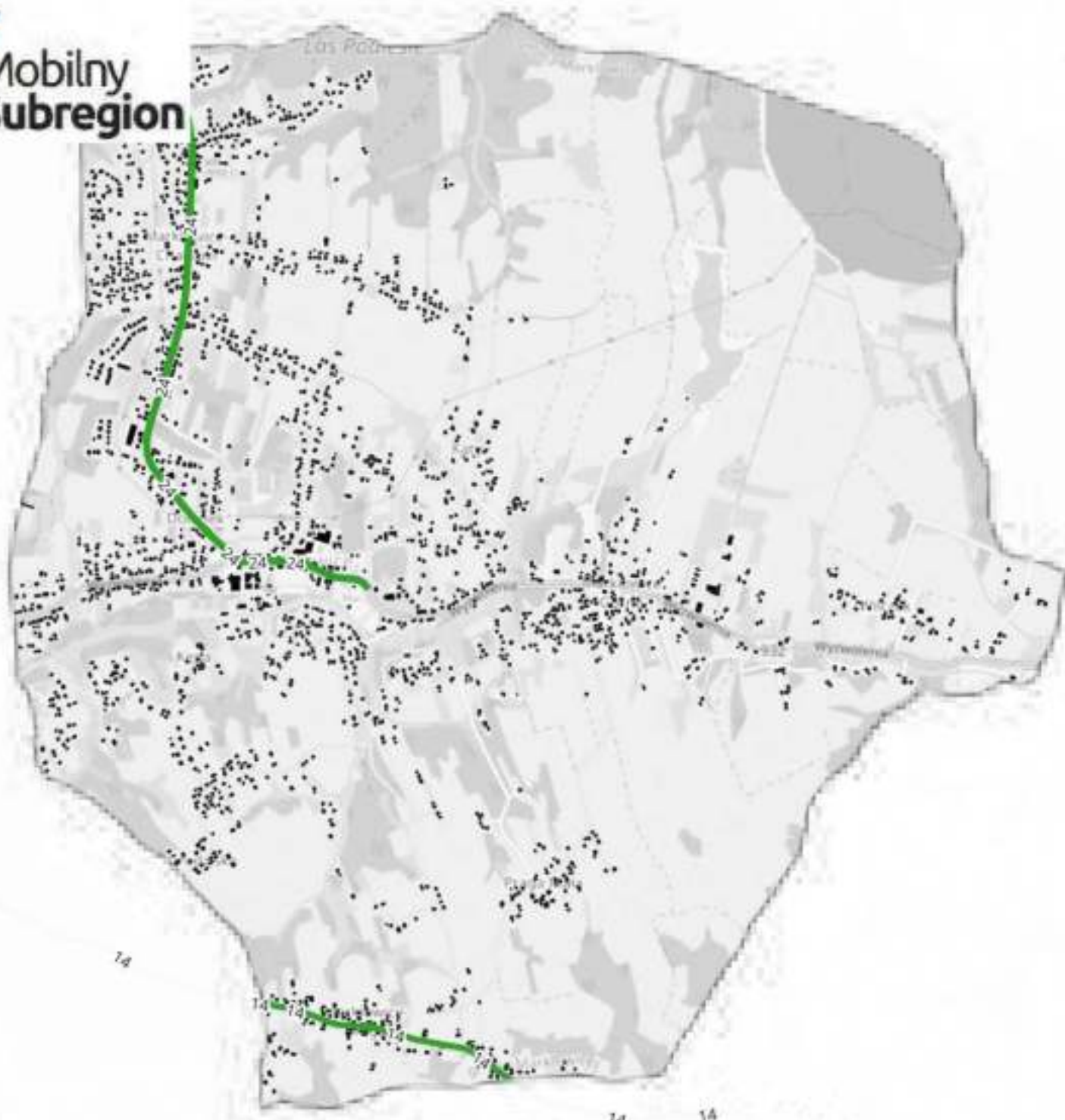
14 14 14

14

14

14

14





**gmina
Marklowice**














LEGENDA

Sieć drogowa

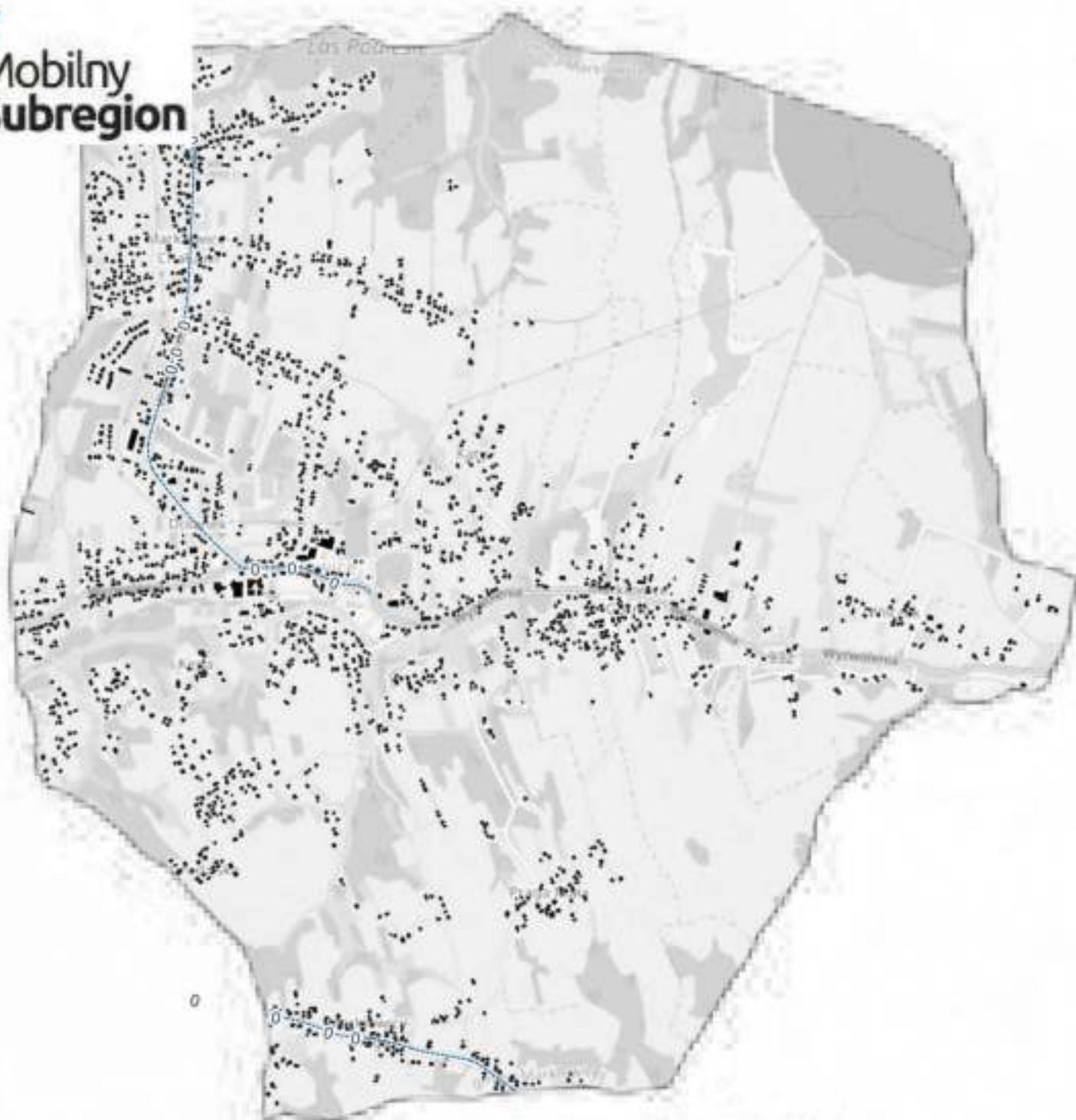
-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753

6 3 3





gmina
Marklowice














LEGENDA

Sieć drogowa

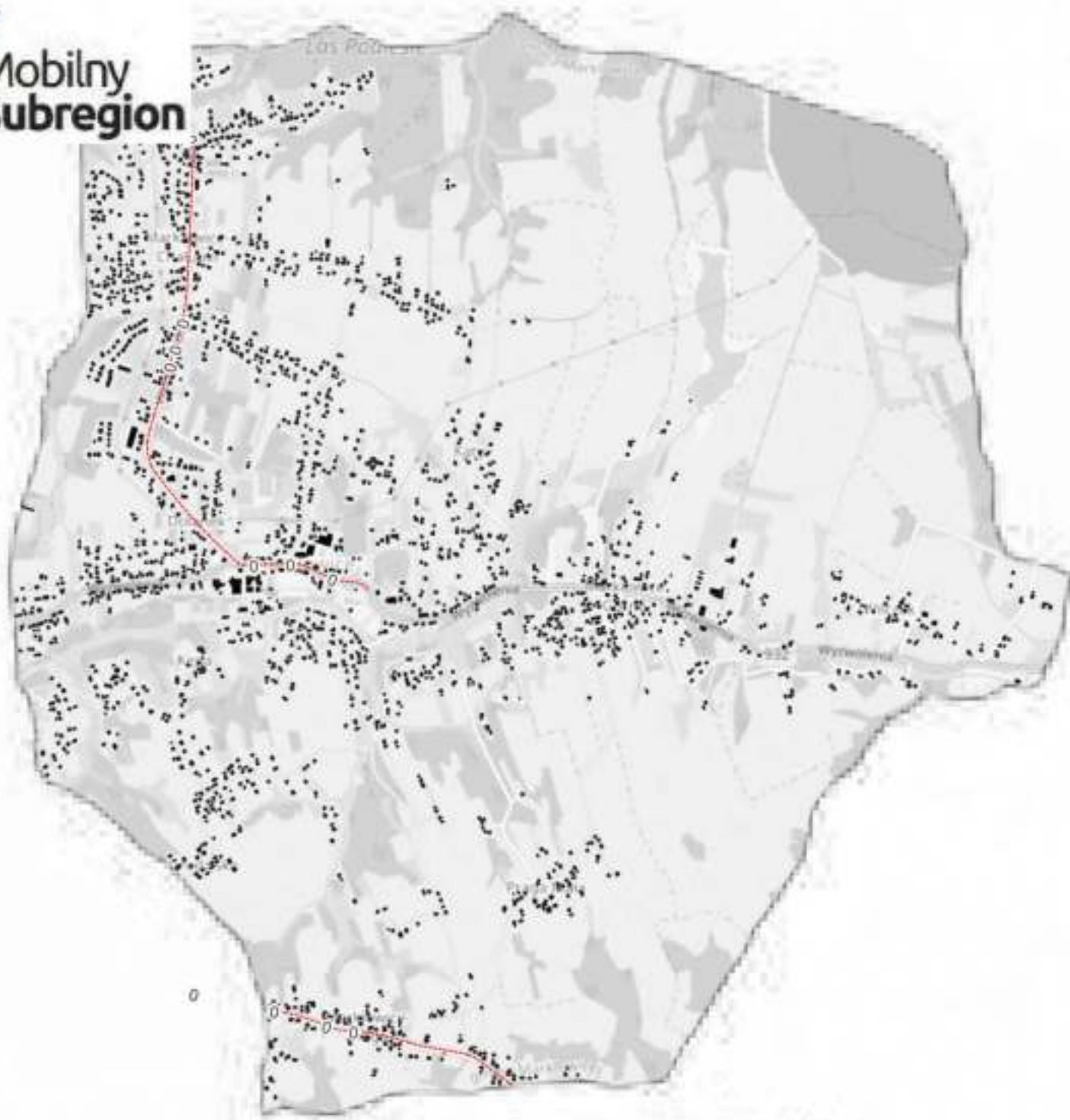
-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753

6 3 3



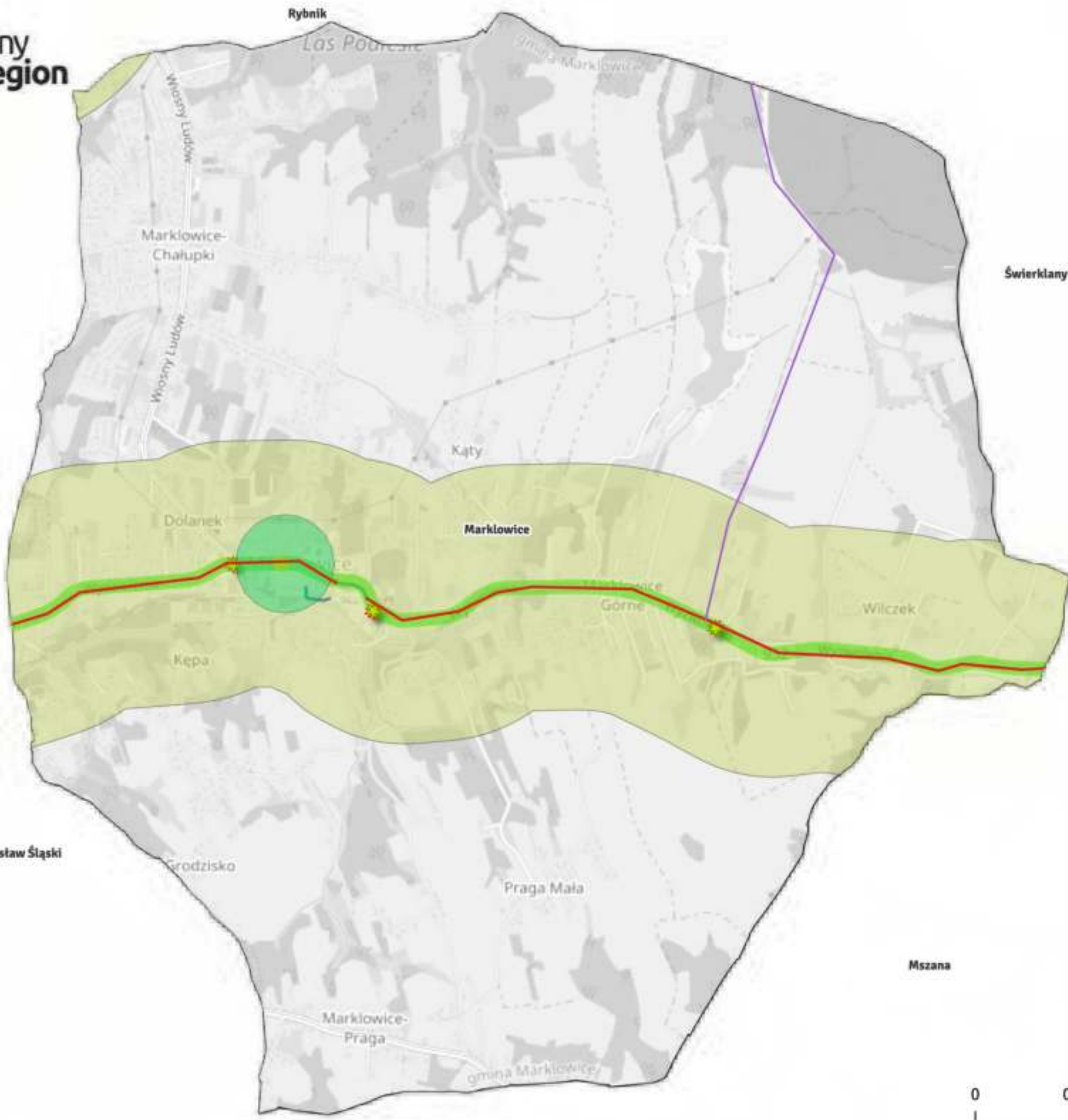


Radlin

Świerklany

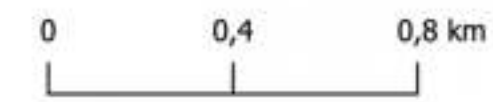
Wodzisław Śląski

Mszana



LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
- Sieć kolejowa
- Sieć kolejowa

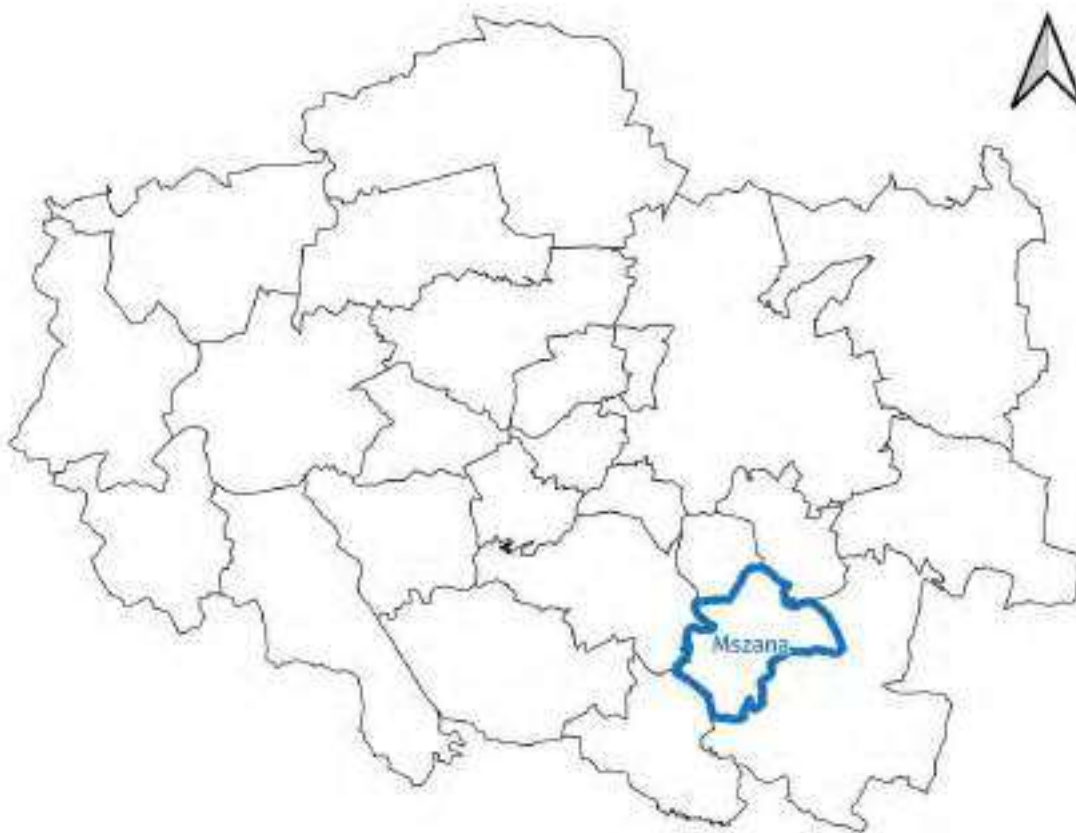


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



MSZANA



Położenie Mszany w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

Gmina Mszana jest położona w południowo-wschodniej części Subregionu Zachodniego pomiędzy Wodzisławiem Śląskim a Jastrzębiem-Zdrojem. Przez obszar gminy przebiega autostrada A1 i droga wojewódzka nr 930 oraz 933.

W roku 2021 gminę Lyski zamieszkiwało 7 589 osób, co stanowiło 1,2% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 243 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na wzrost do roku 2030 do poziomu ok. 7,8 tys. osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w ostatnich latach wskazuje na poprawę BRD.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych w kierunku Wodzisławia Śląskiego, Jastrzębia-Zdroju i Żor.

Na terenie gminy nie występuje wydzielona infrastruktura rowerowa.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Strategia Rozwoju Gminy Mszana do roku 2025 wskazuje na problemy związane z alternatywnymi względem samochodu osobowego środkami transportu i wskazuje na konieczność budowy chodników i dróg dla rowerów. W dokumencie brakuje działań w kierunku rozwoju transportu publicznego.

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Markłowice przyporządkowano do gmin położonych w głównych korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Mszana**














LEGENDA

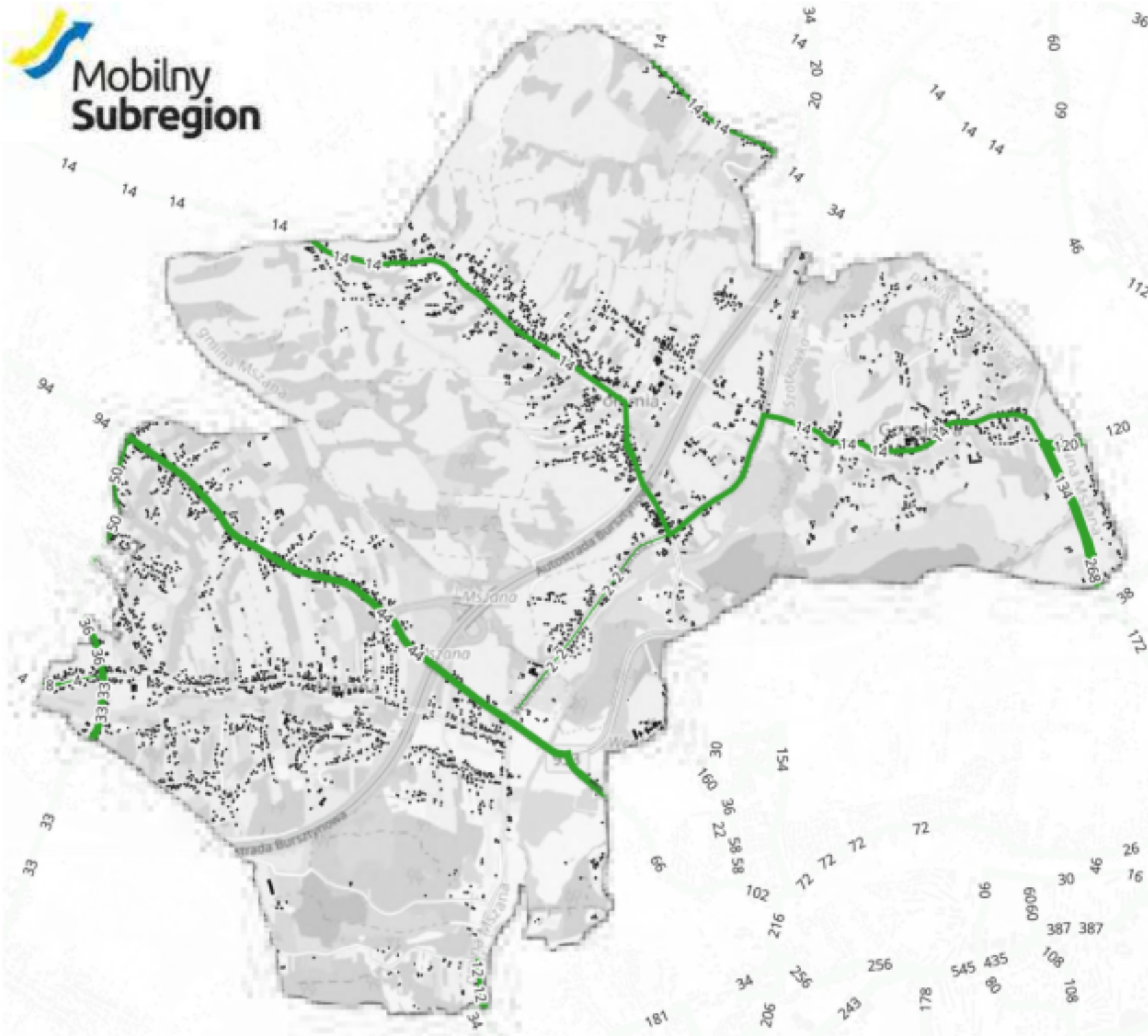
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Mszana**














LEGENDA

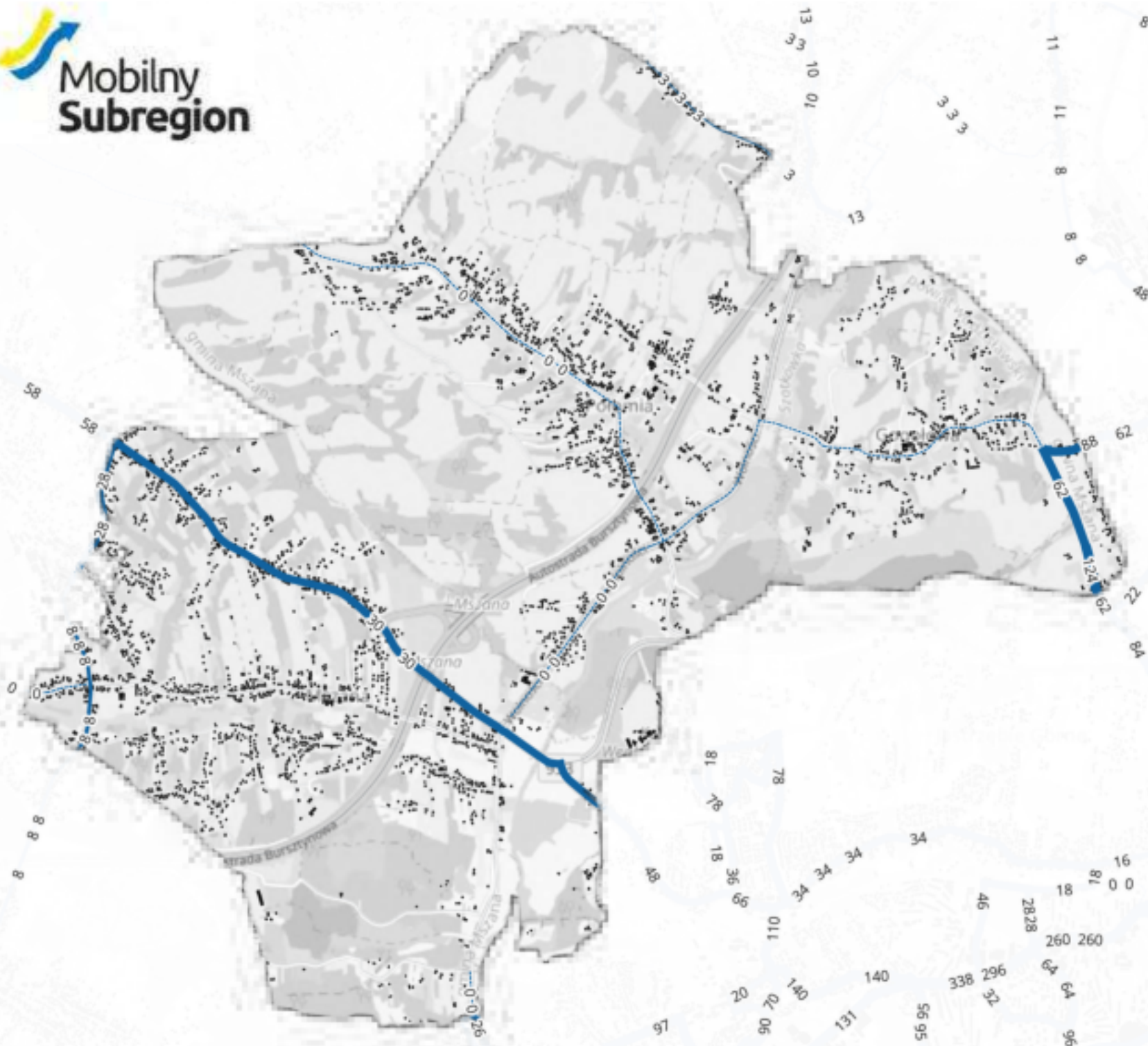
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Mszana**














LEGENDA

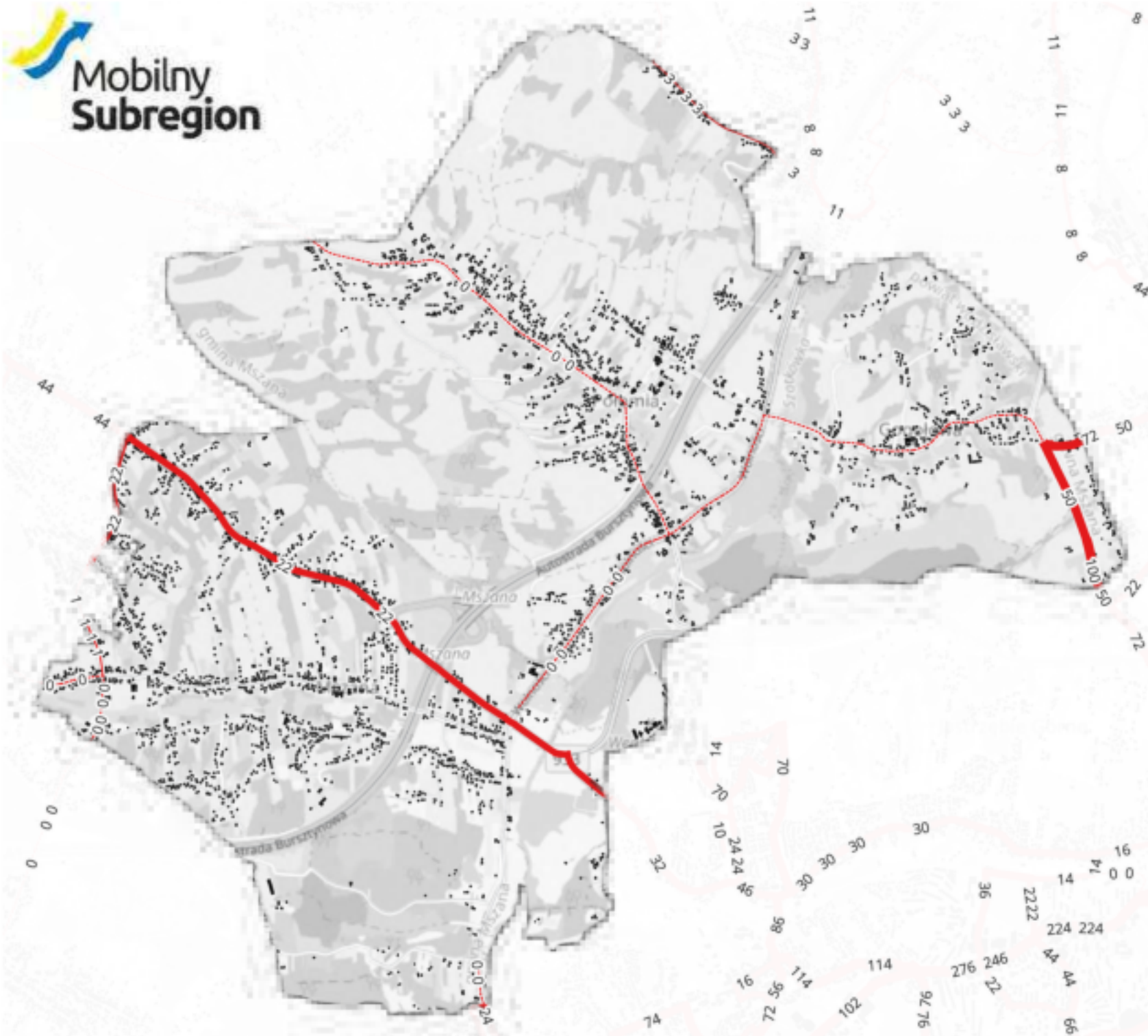
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)






-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753












LEGENDA




Działania z zakresu transportu publicznego

-  Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
-  Linie ponadsubregionalne
-  Linie subregionalne
-  Linie transgraniczne
-  Linie dowozowe do kolei





Węzły przesiadkowe

-  subregionalne
- główne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- lokalne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- mikro**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa




Kierunki pogłębionych analiz BRD

-  punktowe
-  odcinkowe
-  Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

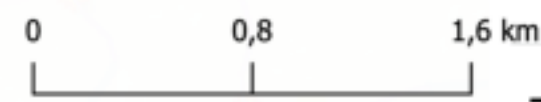
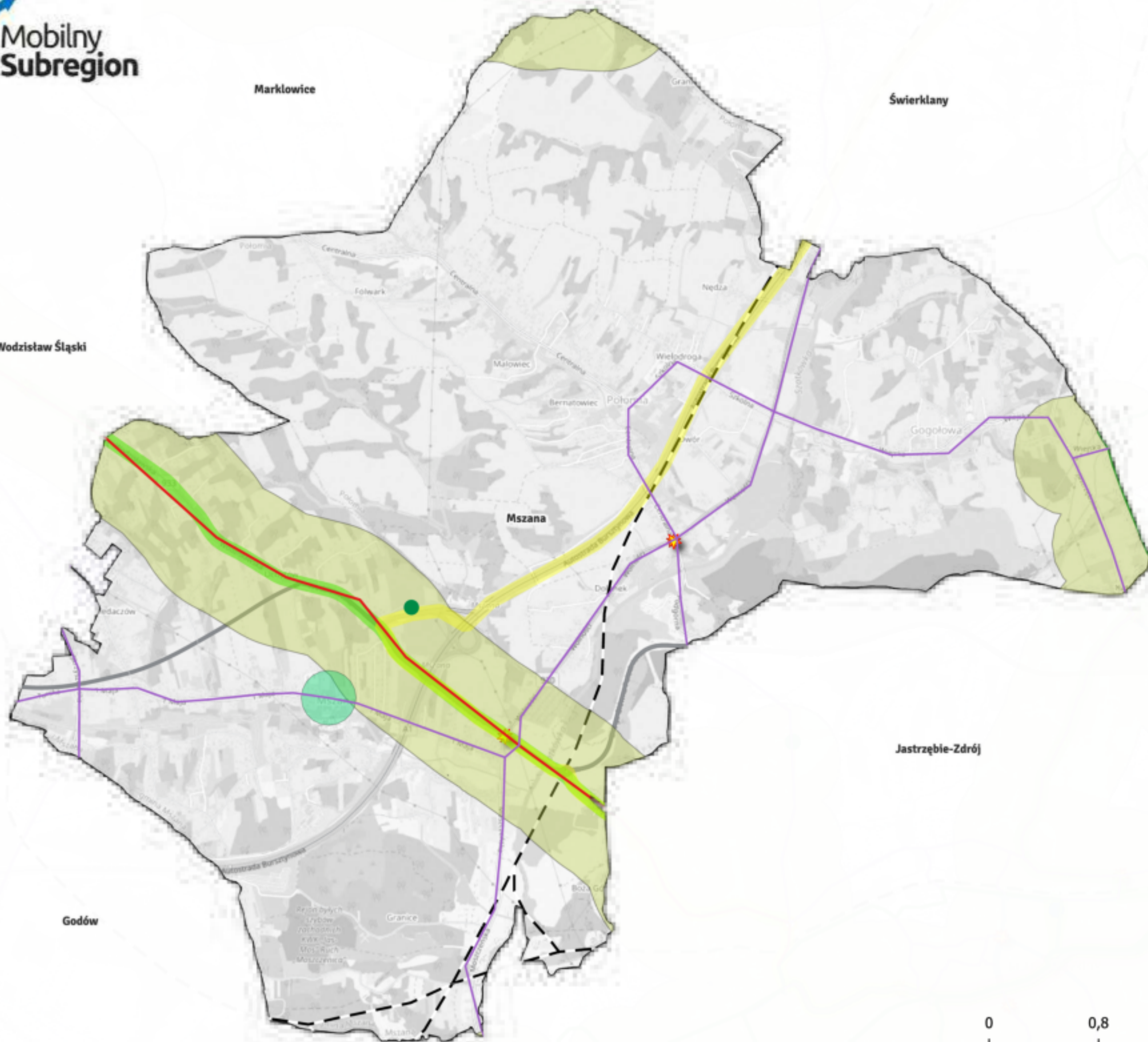
-  Obszary intensyfikacji zabudowy
-  Obszary ograniczeń w centrach miast
-  Rewitalizacja centrów gminnych
-  Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

-  Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
-  Subregionalne trasy rowerowe
-  Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową
-  krajowa
 -  wojewódzka
 -  powiatowa
 -  gminna
 -  Sieć kolejowa

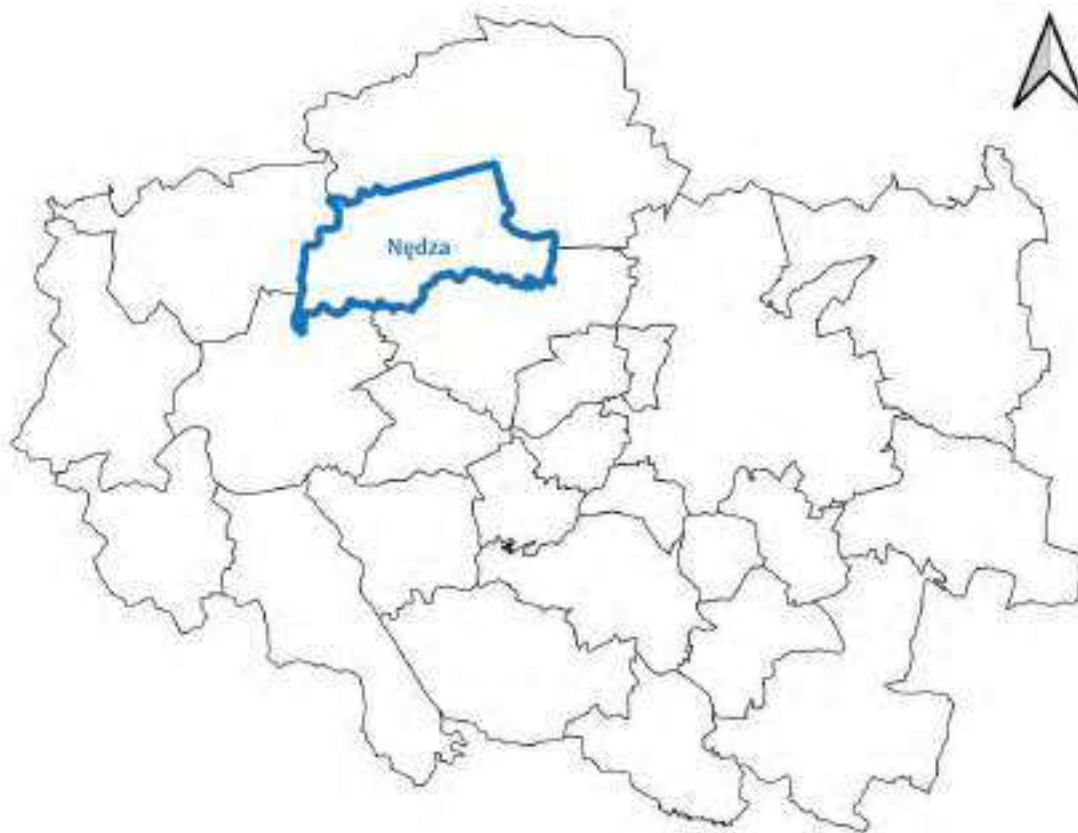


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



NĘDZA



Położenie Nędzy w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Nędza jest położona w północno-zachodniej części Subregionu Zachodniego pomiędzy głównymi ośrodkami - Rybnikiem i Raciborzem. Położona jest na przecięciu dróg wojewódzkich 919, 922 i 421. Ponadto przez obszar gminy przebiegają linie kolejowe: 140 i 151.

W roku 2021 gminę Lyski zamieszkiwało 6 709 osób, co stanowiło 1,1% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 117 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na względną stabilność liczby mieszkańców.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg wojewódzkich 919 i 922. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na wysokim poziomie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację organizowaną przez powiat raciborski w kierunku Raciborza oraz linie kolejowe zapewniające połączenia w kierunku Rybnika, Raciborza, Kędzierzyna-Koźła.

Na terenie gminy brak jest wydzielonej infrastruktury rowerowej.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Nędza przyporządkowano do gmin położonych w korytarzach kolejowych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - uruchamianie linii dowozowych pomiędzy osiedlami/sołectwami a stacjami kolejowymi
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w okolicach stacji kolejowych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Nędza**














LEGENDA

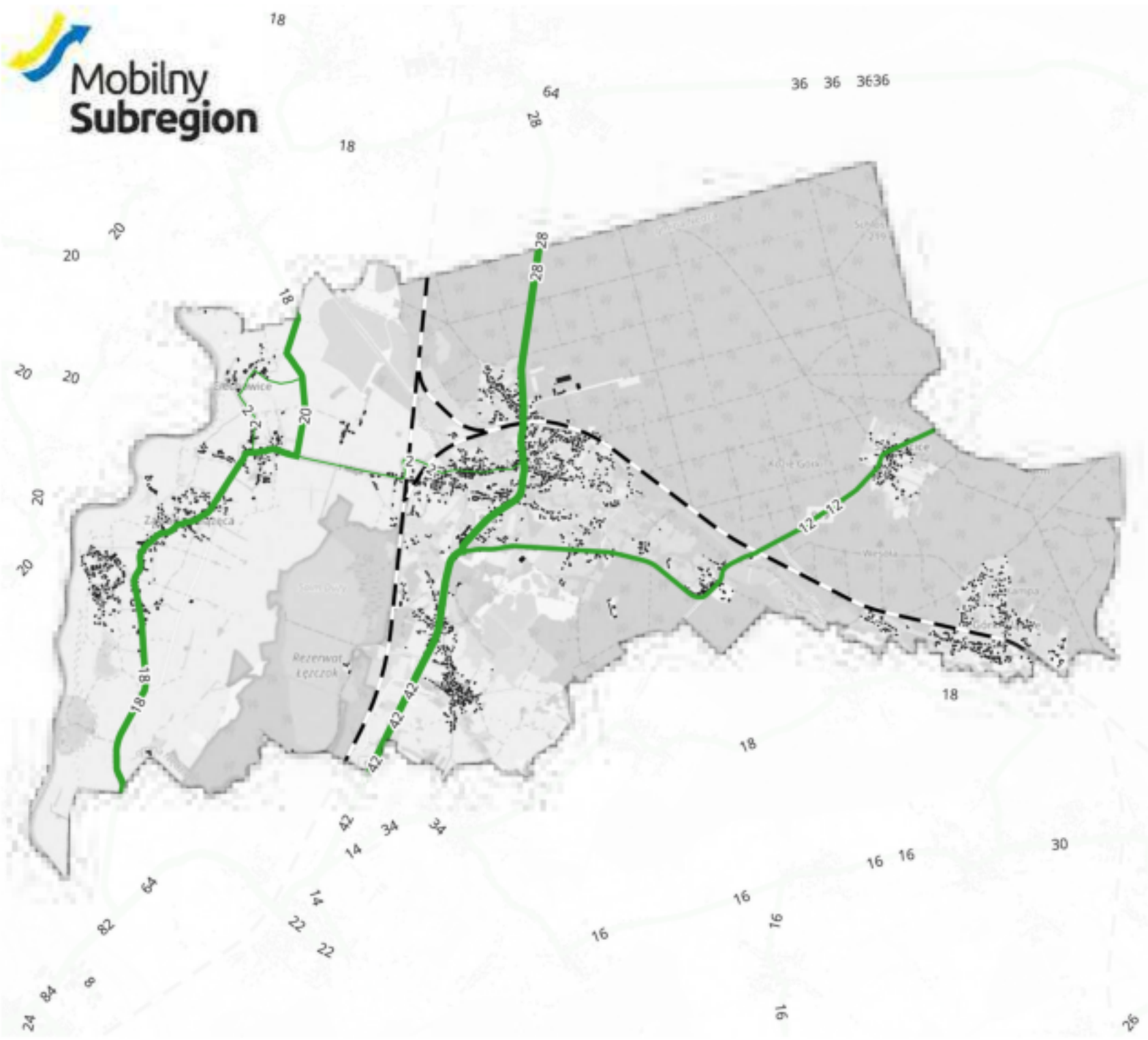
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753






gmina
Nędza














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753


















**gmina
Nędza**

LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

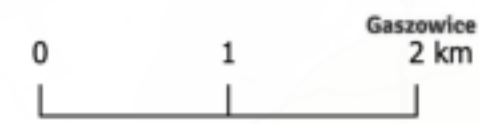
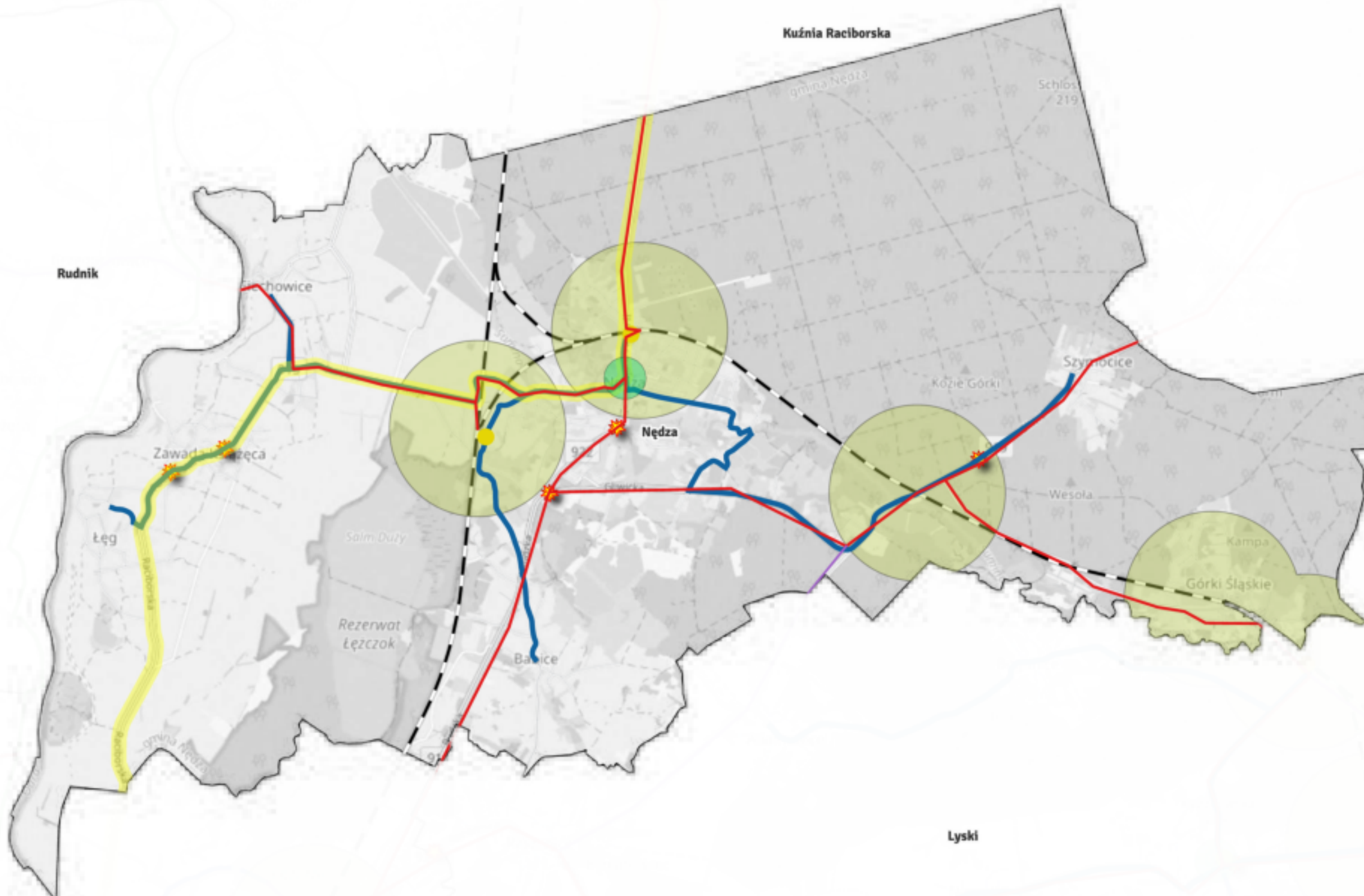
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa





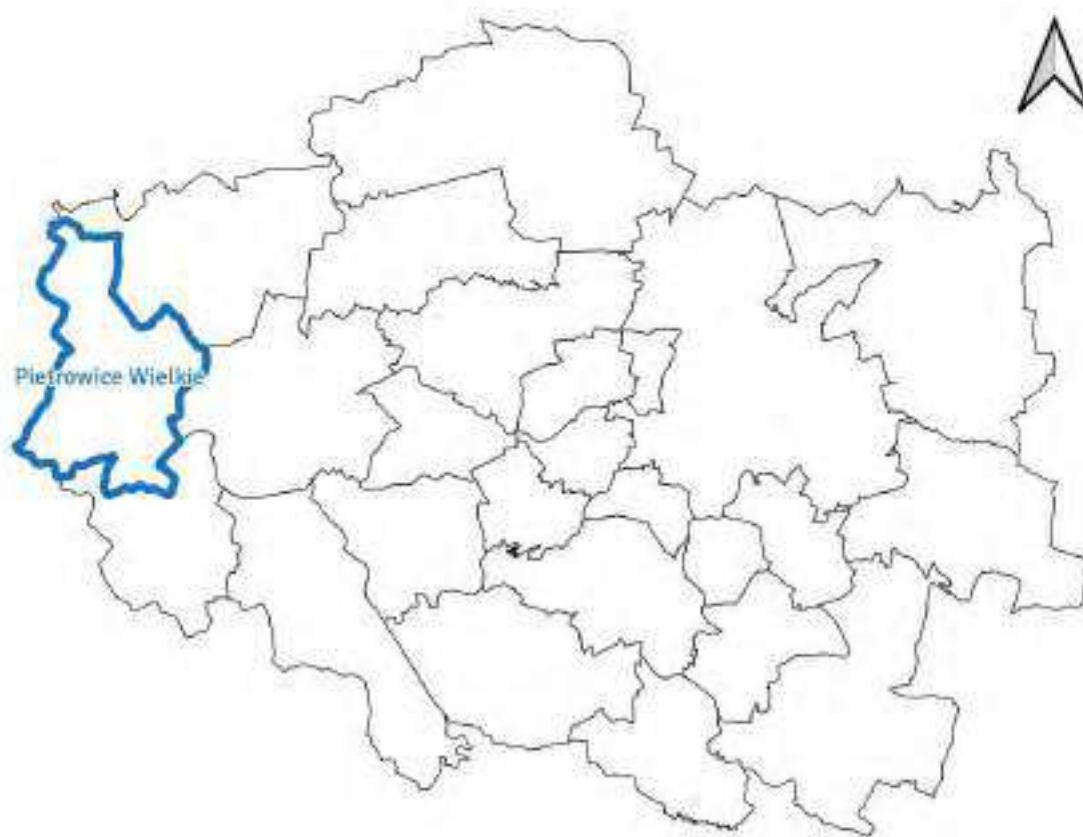
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



PIETROWICE WIELKIE



Położenie Pietrowic Wielkich w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Pietrowice Wielkie jest położona w zachodniej części Subregionu Zachodniego i graniczy z Raciborzem. Przez obszar gminy przebiega drogi wojewódzkie nr 416 i 417, a także dwie nieużytkowane obecnie w ruchu pasażerskim linie kolejowe: 177 i 194. Na terenie gminy zlokalizowany jest jeden z największych zakładów pracy tj. fabryka EKO-Okna.

W roku 2021 gminę Pietrowice Wielkie zamieszkiwało 6 518 osób, co stanowiło 1,1% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 96 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na jej spadek do roku 2030 do poziomu ok. 4,5 osób.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej 416 i ul. Raciborskiej w miejscowości Maków. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, jest zmienna.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację organizowaną przez powiat raciborski

Na terenie gminy brak jest wydzielonej infrastruktury rowerowej.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Pietrowice Wielkie, z uwagi na planowane przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii nr 177 przyporządkowano do gmin położonych w korytarzach kolejowych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - uruchamianie linii dowozowych pomiędzy osiedlami/sołectwami a stacjami kolejowymi
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w okolicach stacji kolejowych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojścia/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Pietrowice Wielkie**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Pietrowice Wielkie**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Pietrowice Wielkie**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

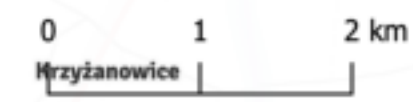
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa**
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa





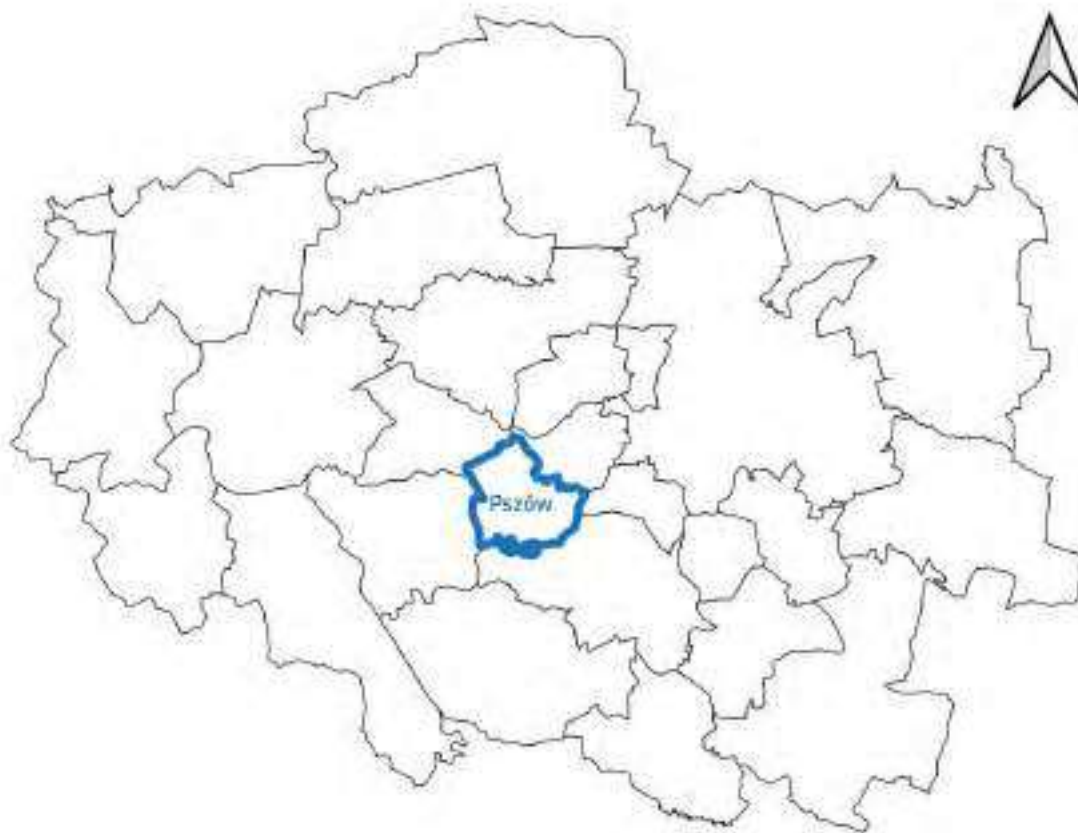
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



PSZÓW



Położenie Pszowa w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Pszów jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy głównymi ośrodkami – Rybnikiem, Raciborzem i Wodzisławiem Śląskim. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 933.

W roku 2021 gminę Pszów zamieszkiwało 13 218 osób, co stanowiło 2,2% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 646 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na stopniowy spadek liczby mieszkańców.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej oraz w centrum Pszowa. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na dobrym poziomie BRD.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację organizowaną przez powiaty raciborski i wodzisławski, MZK w Jastrzębiu Zdroju, komunikacje miejskie z Rybnika oraz Wodzisławia Śląskiego, zapewniając w ten sposób szeroki wachlarz połączeń o charakterze międzygminnym.

W zakresie infrastruktury rowerowej na terenie gminy znajduje się około 2 km dróg dla rowerów wzdłuż ulic: Traugutta oraz Kraszewskiego.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię Rozwoju Gminy Pszów do roku 2030, której zapisy są częściowo zgodne z ideą zrównoważonej mobilności, niemniej zdawkowo odnoszą się do kwestii transportowych. Proponowane zmiany w dokumencie dotyczą szerszego ujęcia kwestii związanych z komunikacją zbiorową oraz działań związanych z infrastrukturą rowerową i pieszą.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Pszów przyporządkowano do gmin położonych w głównych korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej

- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojścia/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych

Cel		Działanie
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Pszów**














LEGENDA

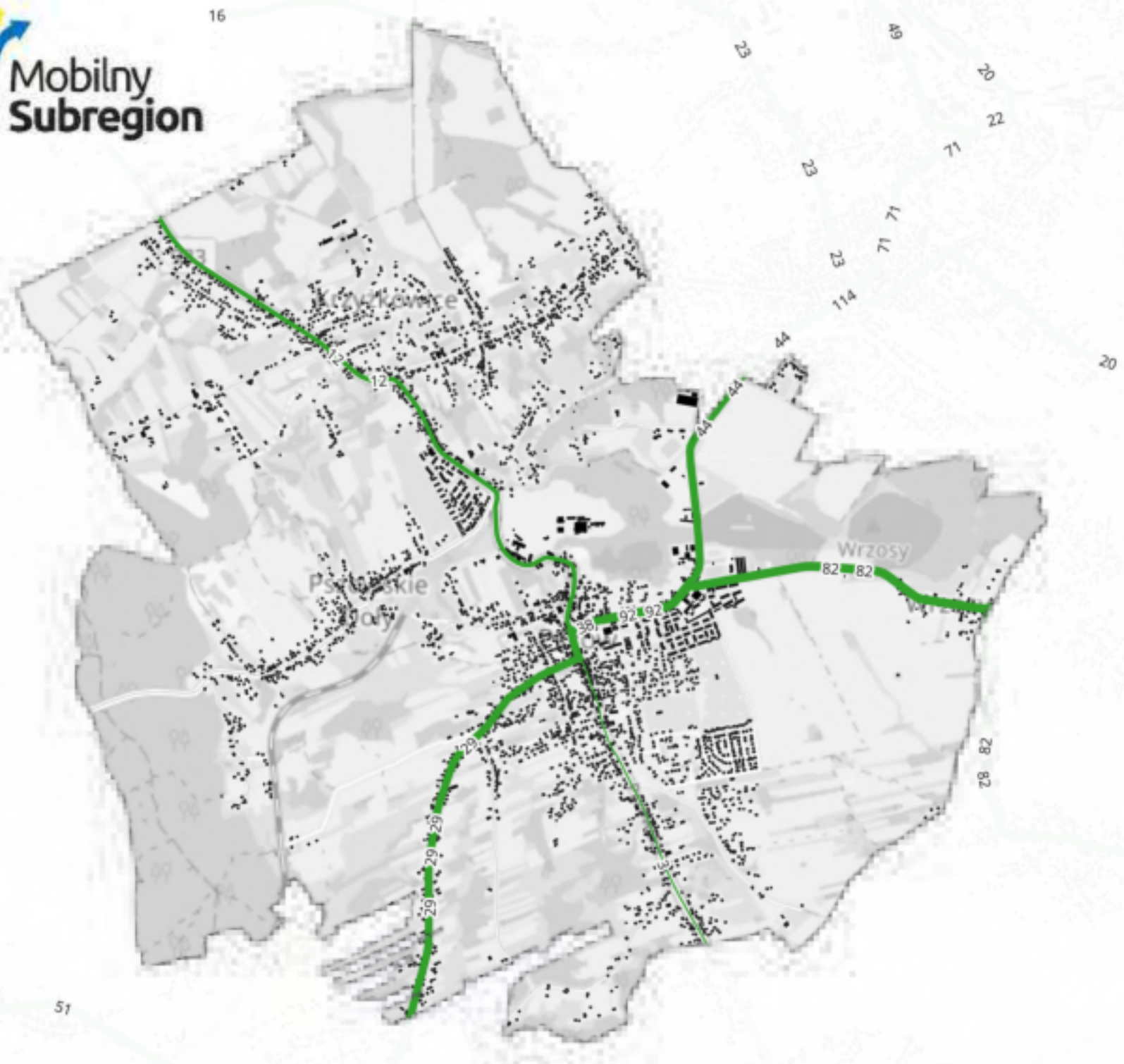
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Pszów**














LEGENDA

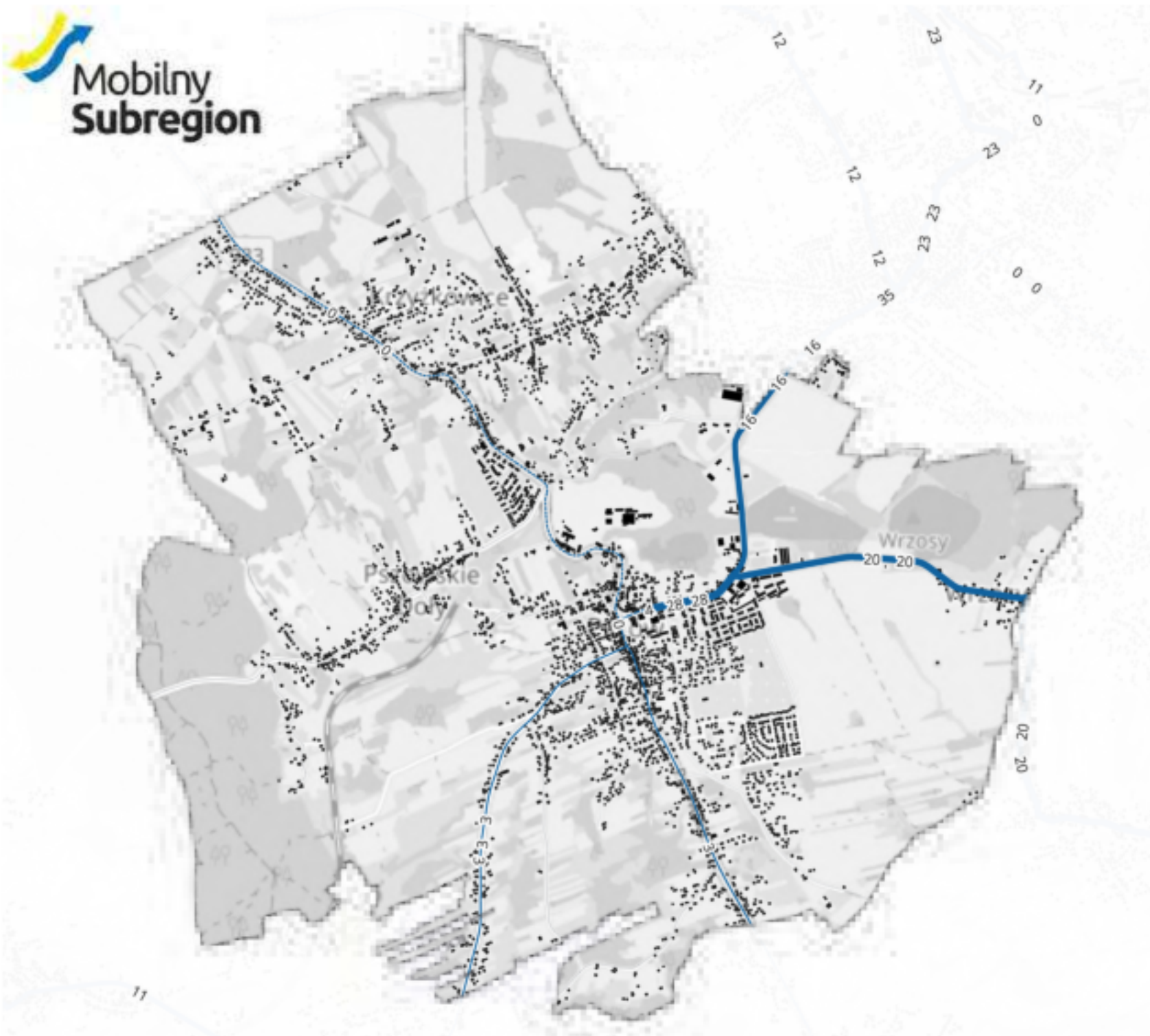
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Pszów**














LEGENDA

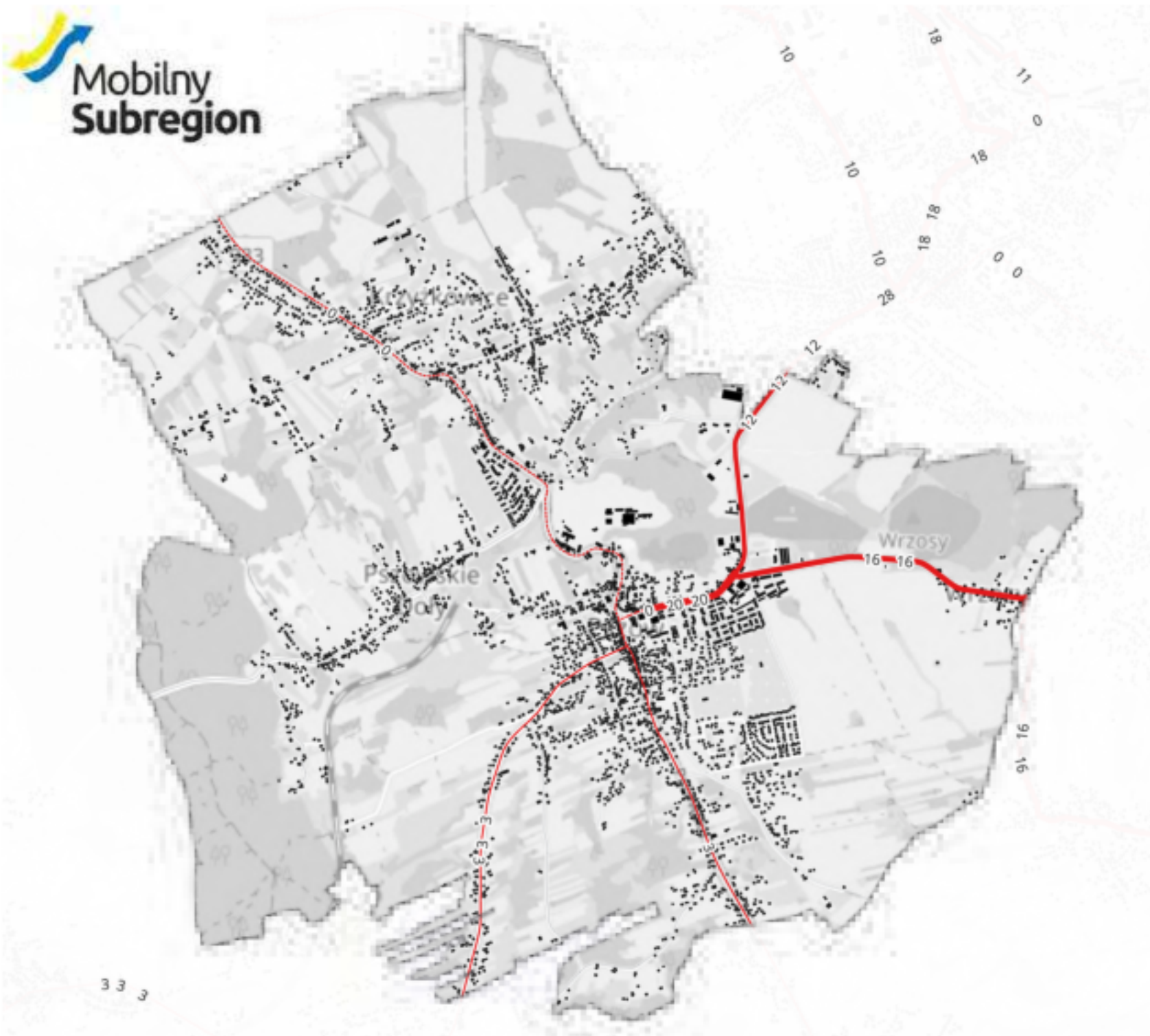
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne**
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro**
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

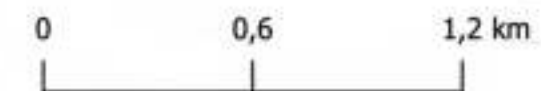
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogowa**
 - krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
- Sieć kolejowa

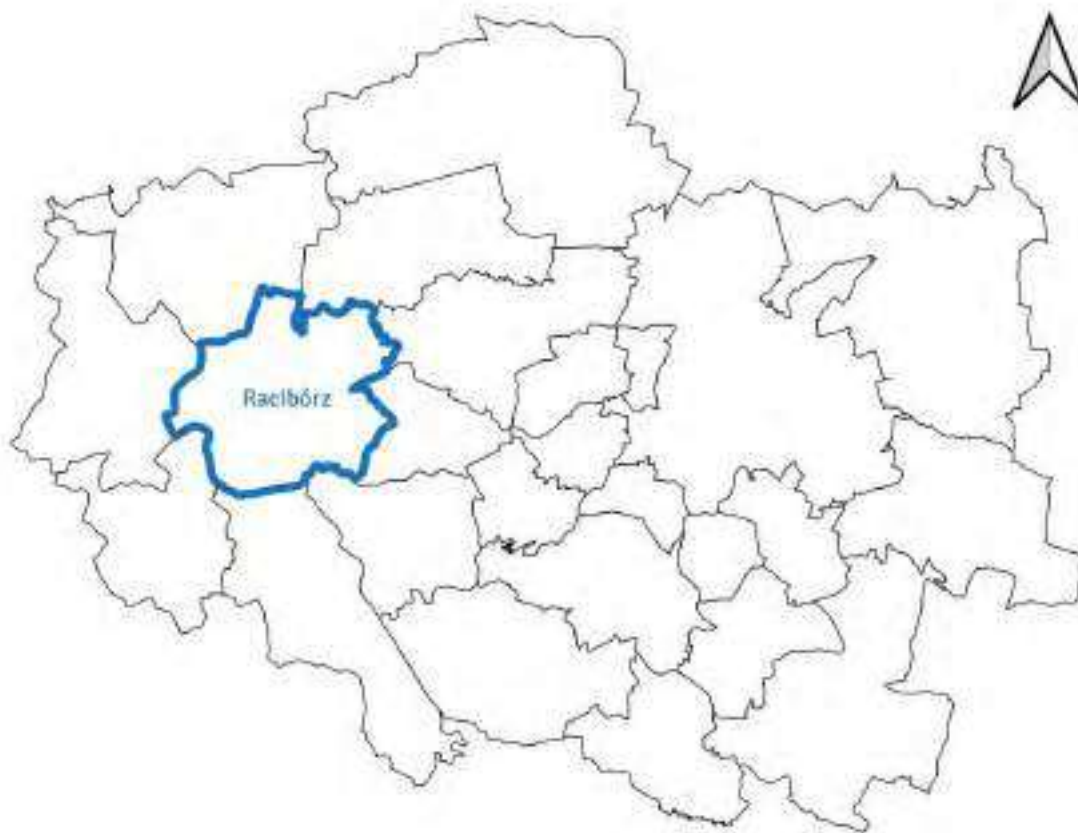


Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



RACIBÓRZ



Położenie Raciborza w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Miasto Racibórz jest położone w zachodniej części Subregionu Zachodniego i stanowi centralny ośrodek powiatu raciborskiego. Gmina stanowi lokalny węzeł komunikacyjny zarówno w ujęciu drogowym (droga krajowa nr 45, wojewódzkie: 416, 935, 919, 916 i 915) oraz kolejowym – linie kolejowe nr 140, 177, 151).

W roku 2021 Racibórz zamieszkiwało 50 743 osób, co stanowiło 8,3% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 676 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na stopniowe wyludnianie się miasta do roku 2030.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim w centrum miasta oraz wzdłuż głównych ciągów drogowych. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją do cyklicznych zmian rok do roku).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację miejską obsługiwaną przez PK w Raciborzu, a także komunikację regionalną organizowaną przez powiat raciborski.

W zakresie infrastruktury rowerowej, na terenie miasta zlokalizowano 45 km dróg rowerowych, które są w niektórych miejscach nieciągłe.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Strategia rozwoju Miasta Racibórz do roku 2030 jest zgodna z ideą zrównoważonej mobilności i przewiduje szereg działań zarówno o charakterze inwestycyjnym, organizacyjnym oraz „miękkim” w zakresie rozwoju alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu. Dokument ten, wskazał także na potrzebę opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności, plany transportowe

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Racibórz z uwagi na swoją rangę i rolę w skali Subregionu Zachodniego stanowi osobną strefę interwencji dla której przyporządkowano pakiet działań. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - wdrożenie priorytetów dla autobusów poprzez rozwiązania ITS
 - zakup ekologicznego taboru
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
 - uruchomienie systemu roweru miejskiego lub subregionalnego
 - rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerowego
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
 - wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;
 - opracowanie dedykowanego miastu SUMP

Działaniami, które przy względnie niskim koszcie i szybkim czasie wdrożenia, przyczyniającymi się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na bardziej zrównoważone są:

- rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania wraz z podwyższeniem stawek za parkowanie,
- rozwój preferencji dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego w obszarze centralnym Raciborza.

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C23	2.12	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast
C23	2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP

Cel	Działanie	
C24	2.20	Interwencja w logistykę miejską
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C42	4.5	Współpraca z inwestorami
C42	4.6	Opracowywanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu
C42	4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Racibórz**
















LEGENDA

Sieć drogowa

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



**gmina
Racibórz**














LEGENDA

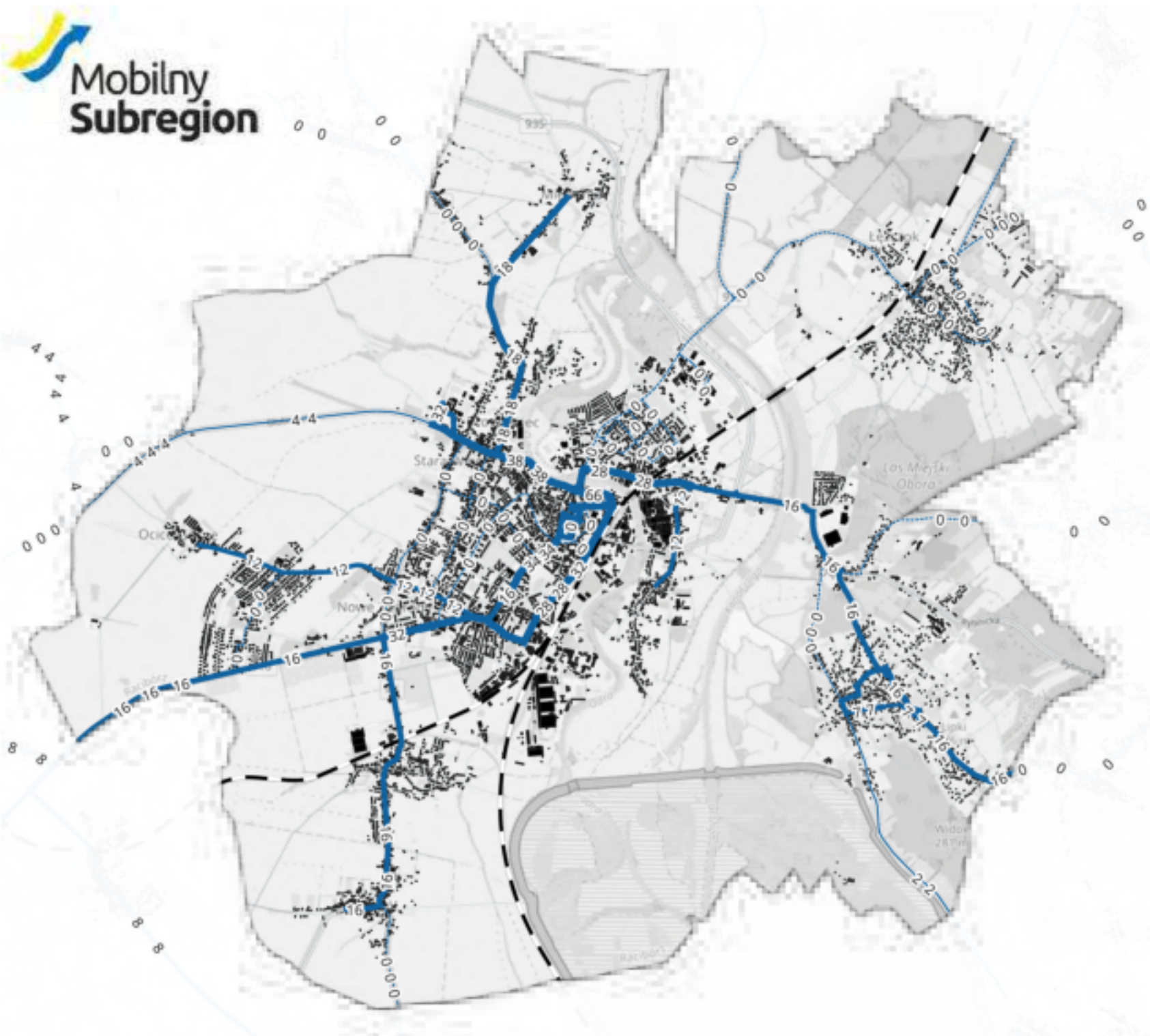
Sieć drogową

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Racibórz**














LEGENDA

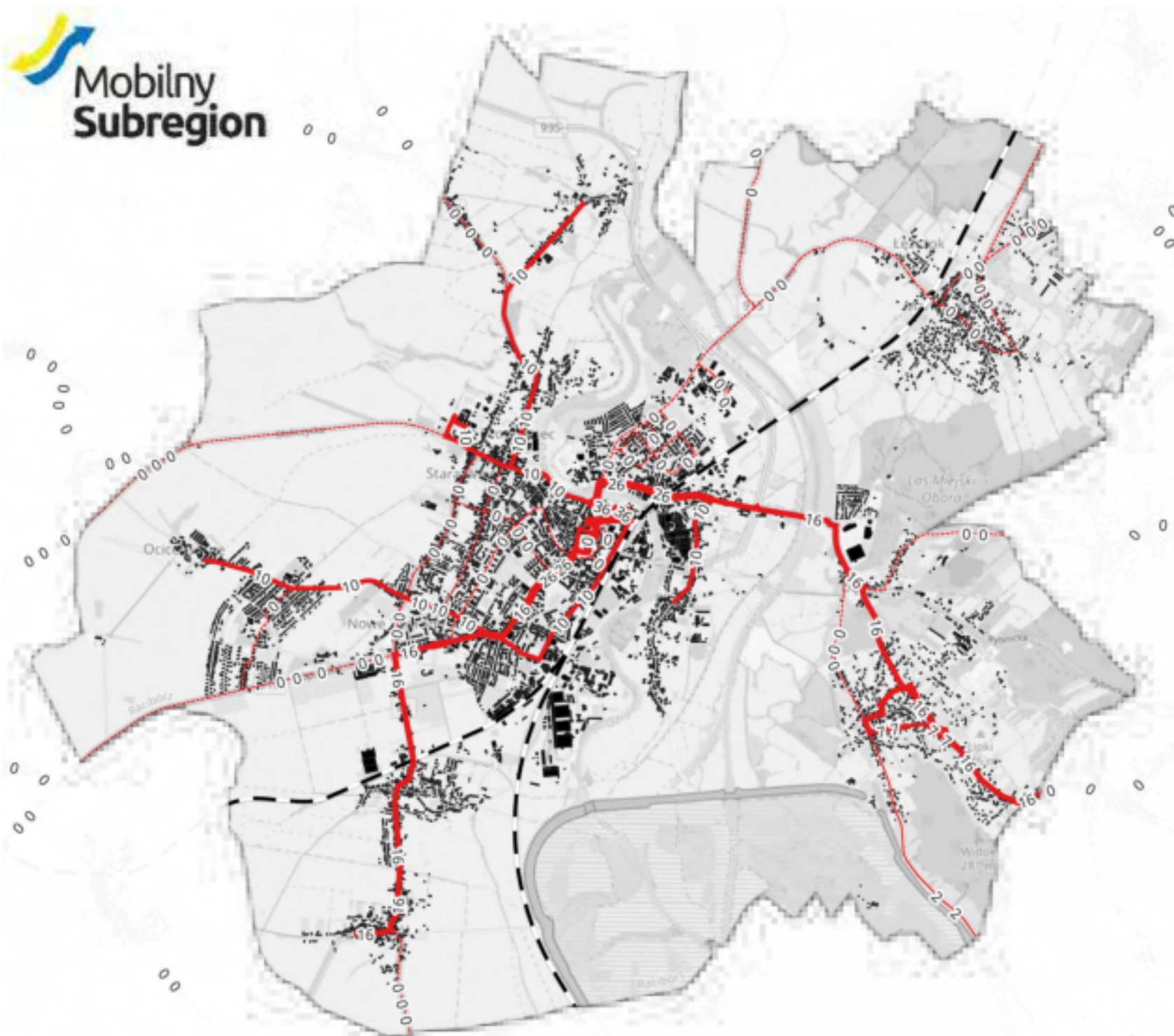
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

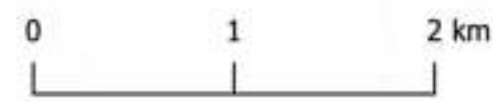
-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

- Działania z zakresu transportu publicznego
- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
 - Linie ponadsubregionalne
 - Linie subregionalne
 - Linie transgraniczne
 - Linie dowozowe do kolei
- Węzły przesiadkowe
- subregionalne
 - główne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
 - lokalne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
 - mikro
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- Kierunki pogłębionych analiz BRD
- punktowe
 - odcinkowe
 - Przekształcenia ulic
- Działania o charakterze obszarowym
- Obszary intensyfikacji zabudowy
 - Obszary ograniczeń w centrach miast
 - Rewitalizacja centrów gminnych
 - Proponowany obszar SPP
- Korytarze rozwoju dróg dla rowerów
- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
 - Subregionalne trasy rowerowe
 - Zbiorcze trasy rowerowe
- Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa





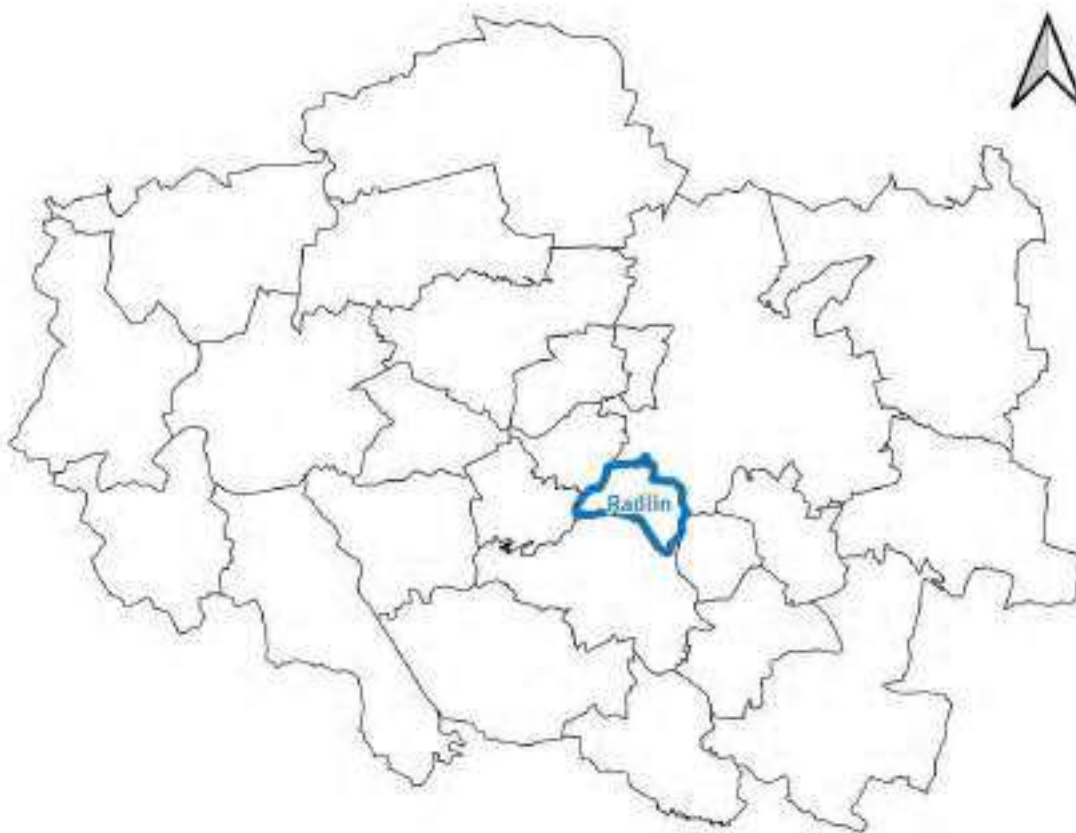
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



RADLIN



Położenie Radlina w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Radlin jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy głównymi ośrodkami - Rybnikiem i Wodzisławiem Śląskim. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa wojewódzka nr 923 oraz linia kolejowa nr 158 z przystankiem kolejowym.

W roku 2021 gminę Radlin zamieszkiwało 17 067 osób, co stanowiło 2,8% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 1361 os./km² (jedna z najwyższych w Subregionie Zachodnim). Prognoza liczby ludności wskazuje na tendencję spadkową liczby ludności.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi krajowej oraz ulicy Korfantego i centrum miasta. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją do spadku).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez autobusy komunikacji miejskiej w Rybniku oraz MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych w kierunku m.in. Wodzisławia Śląskiego, Rybnika, Rydułtów.

W zakresie infrastruktury rowerowej, istnieje ona w formie szczątkowej, na długości około 1,23 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

W zakresie dokumentów, które mogą zostać poddane aktualizacji wskazano Strategię Rozwoju Gminy Radlin do roku 2030. Proponowane zmiany w dokumencie dotyczą szerszego ujęcia kwestii związanych z integracją komunikacji zbiorowej oraz działań związanych z infrastrukturą rowerową.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategię elektromobilności

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Radlin przyporządkowano do gmin położonych w głównych korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej

- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Radlin**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Radlin**














LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753


















**gmina
Radlin**

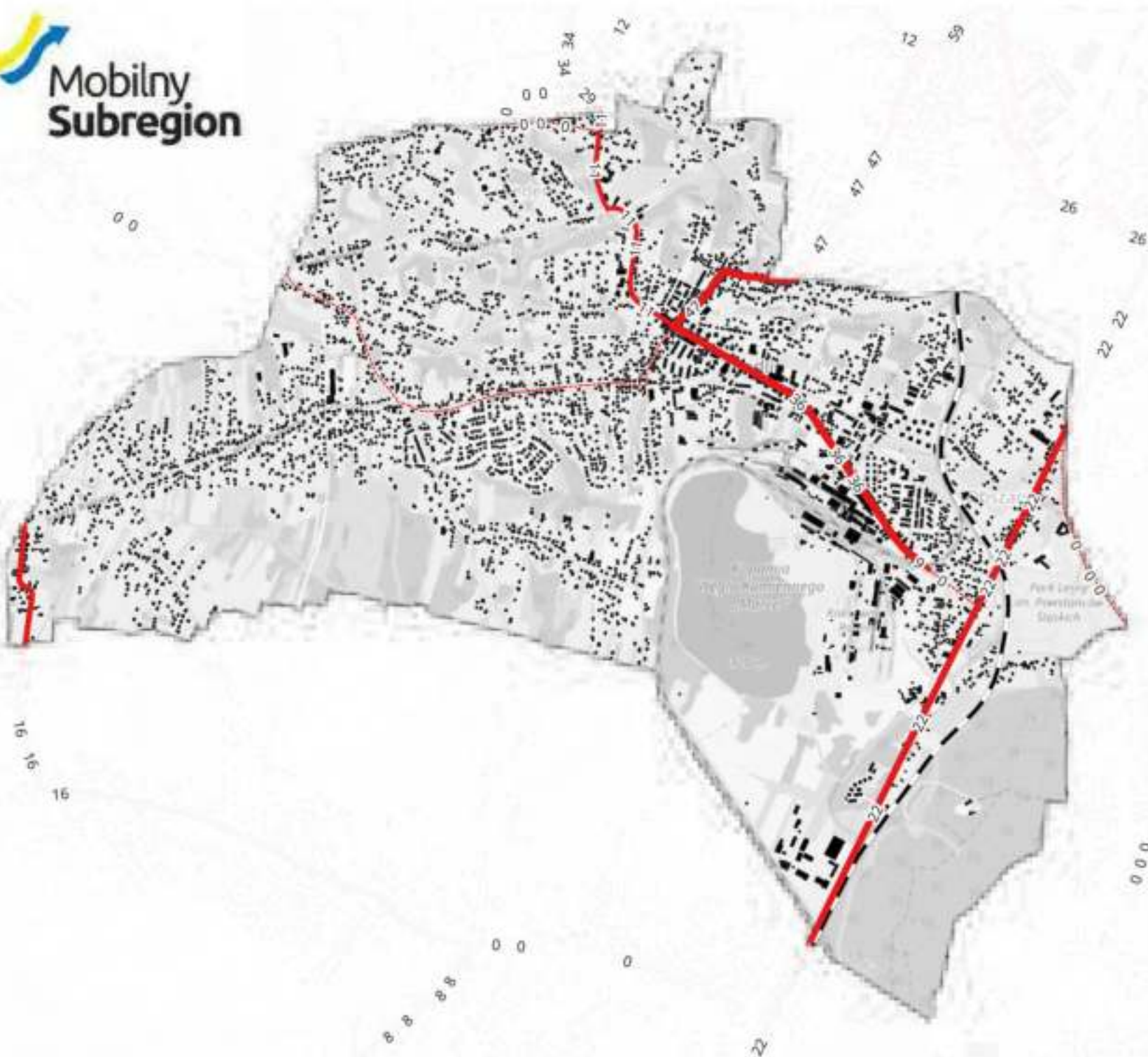
LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

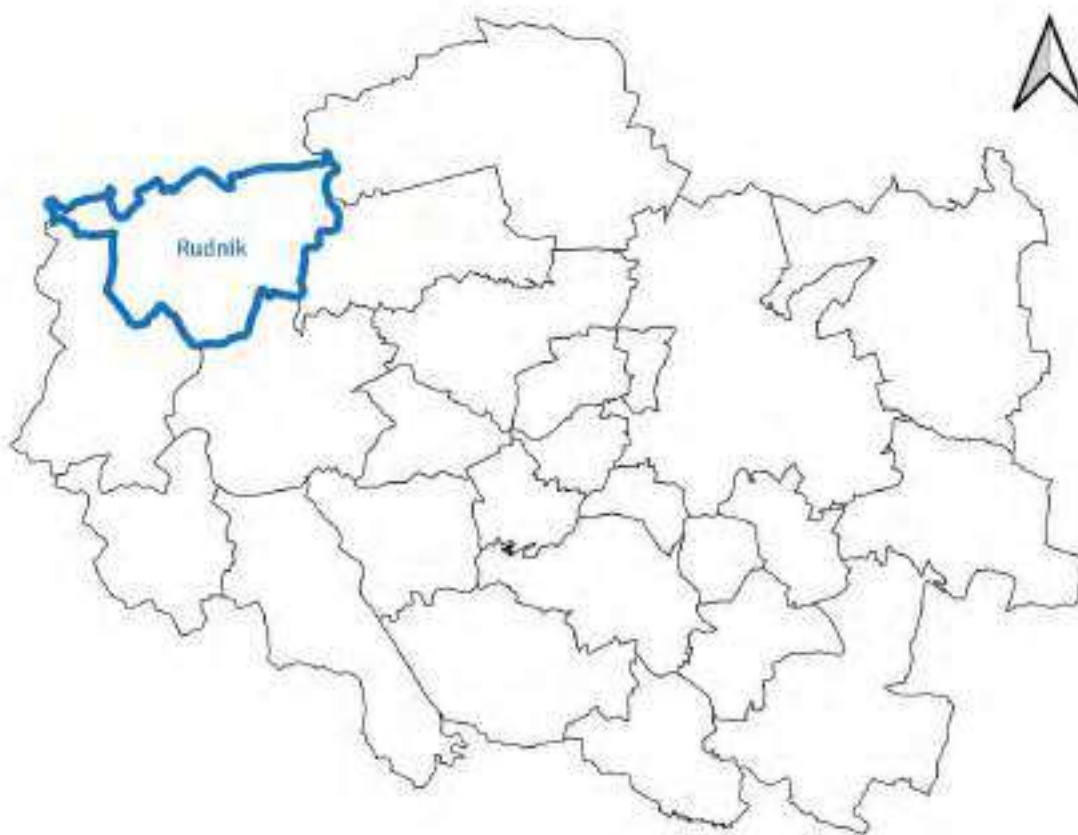
- Sieć drogowa
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



RUDNIK



Położenie Rudnika w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Rudnik jest położona w północno-zachodniej części Subregionu Zachodniego w powiecie raciborskim i graniczy z Raciborzem. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr krajowa nr 45.

W roku 2021 gminę Rudnik zamieszkiwało 4 849 osób, co stanowiło 0,8% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 66 os./km² (najmniejsza w skali całego obszaru analiz). Prognoza liczby ludności wskazuje na tendencję spadkową liczby mieszkańców.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi krajowej. W ostatnich latach wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wzrosła.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację organizowaną przez powiat raciborski.

W zakresie infrastruktury rowerowej, istnieje jej niewielki fragment o łącznej długości 0,71 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Rudnik przyporządkowano do gmin położonych poza głównymi korytarzami. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gminnych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych

- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych

Cel	Działanie	
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Rudnik**














LEGENDA

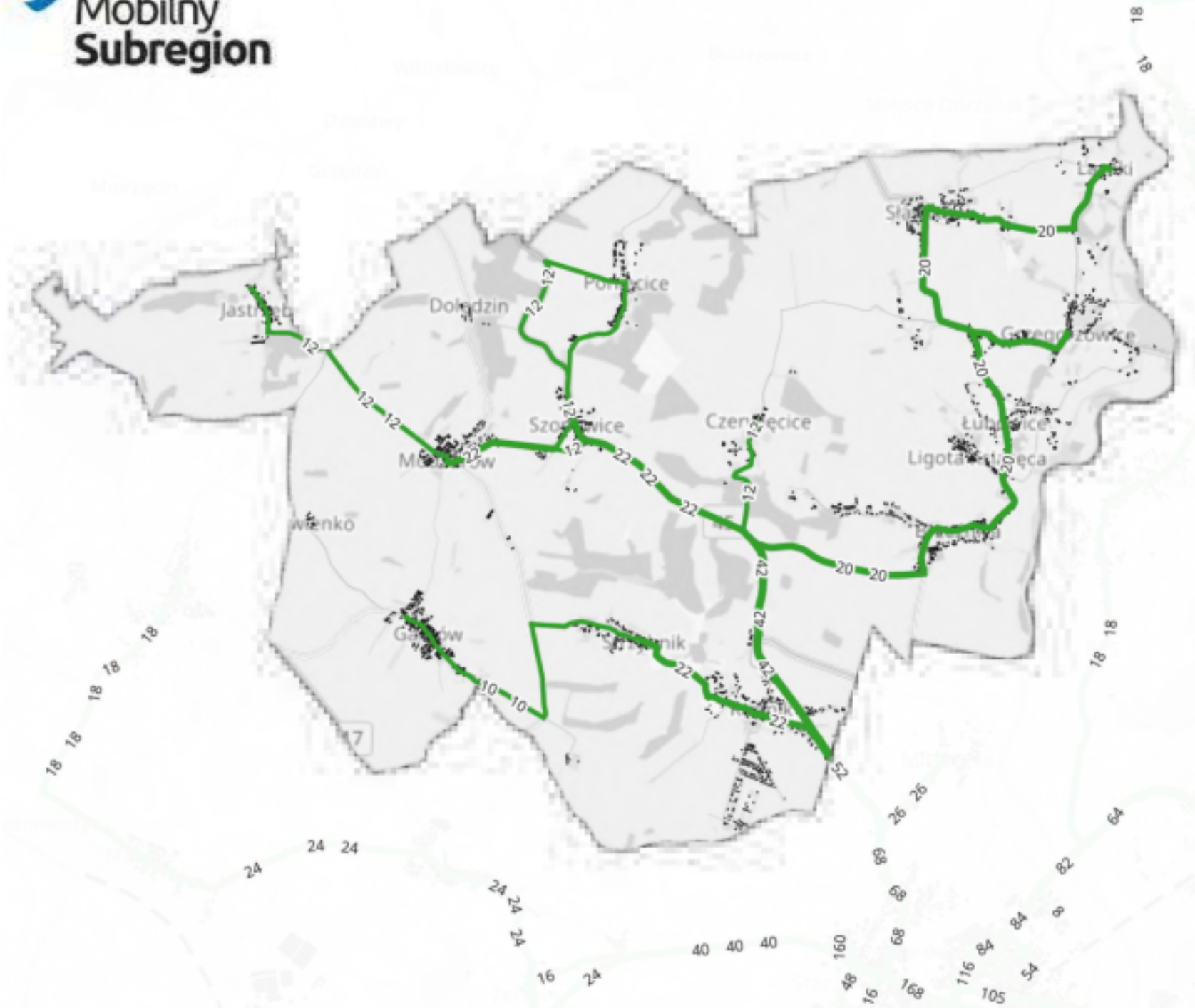
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Rudnik**













LEGENDA

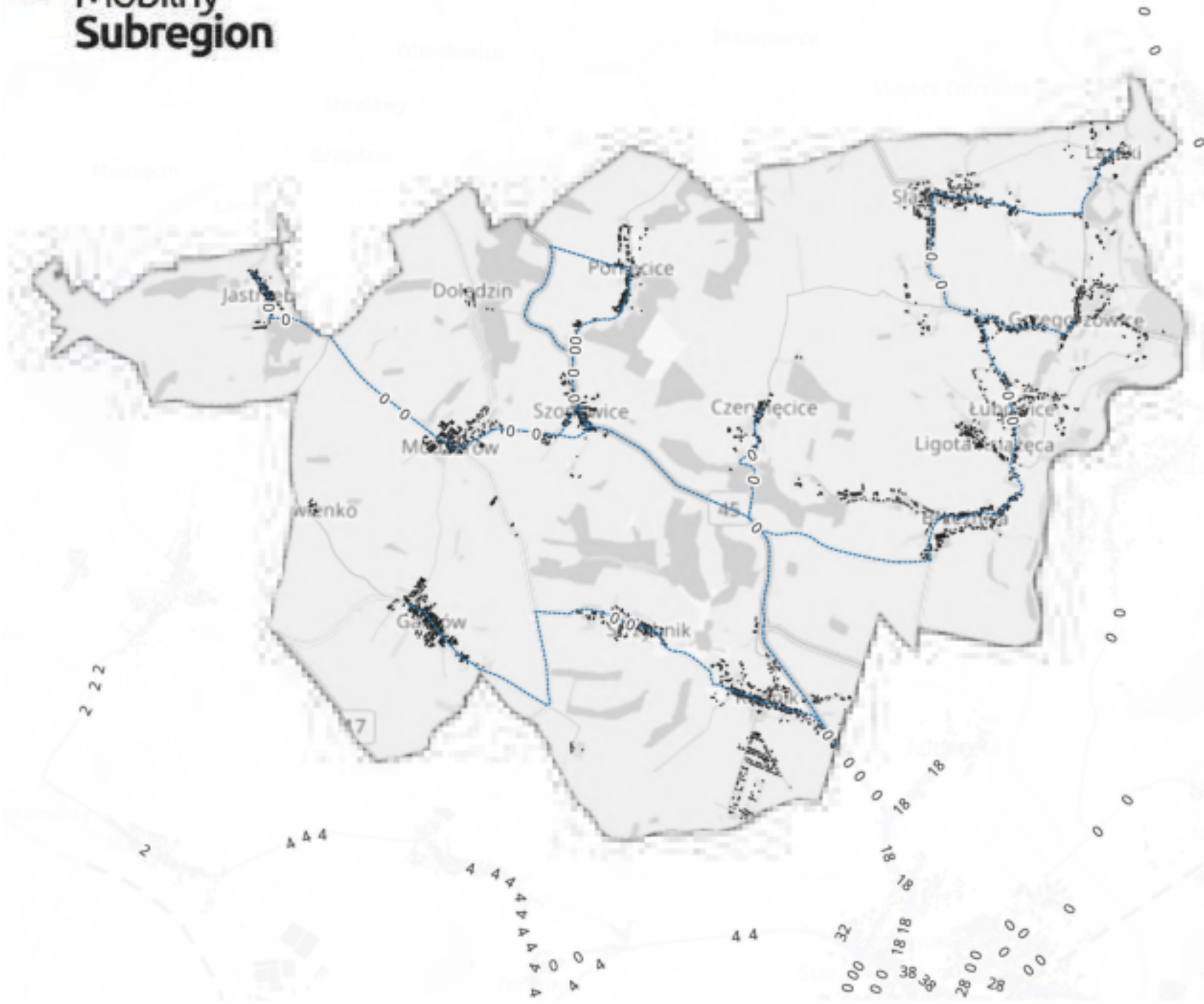
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Rudnik**














LEGENDA

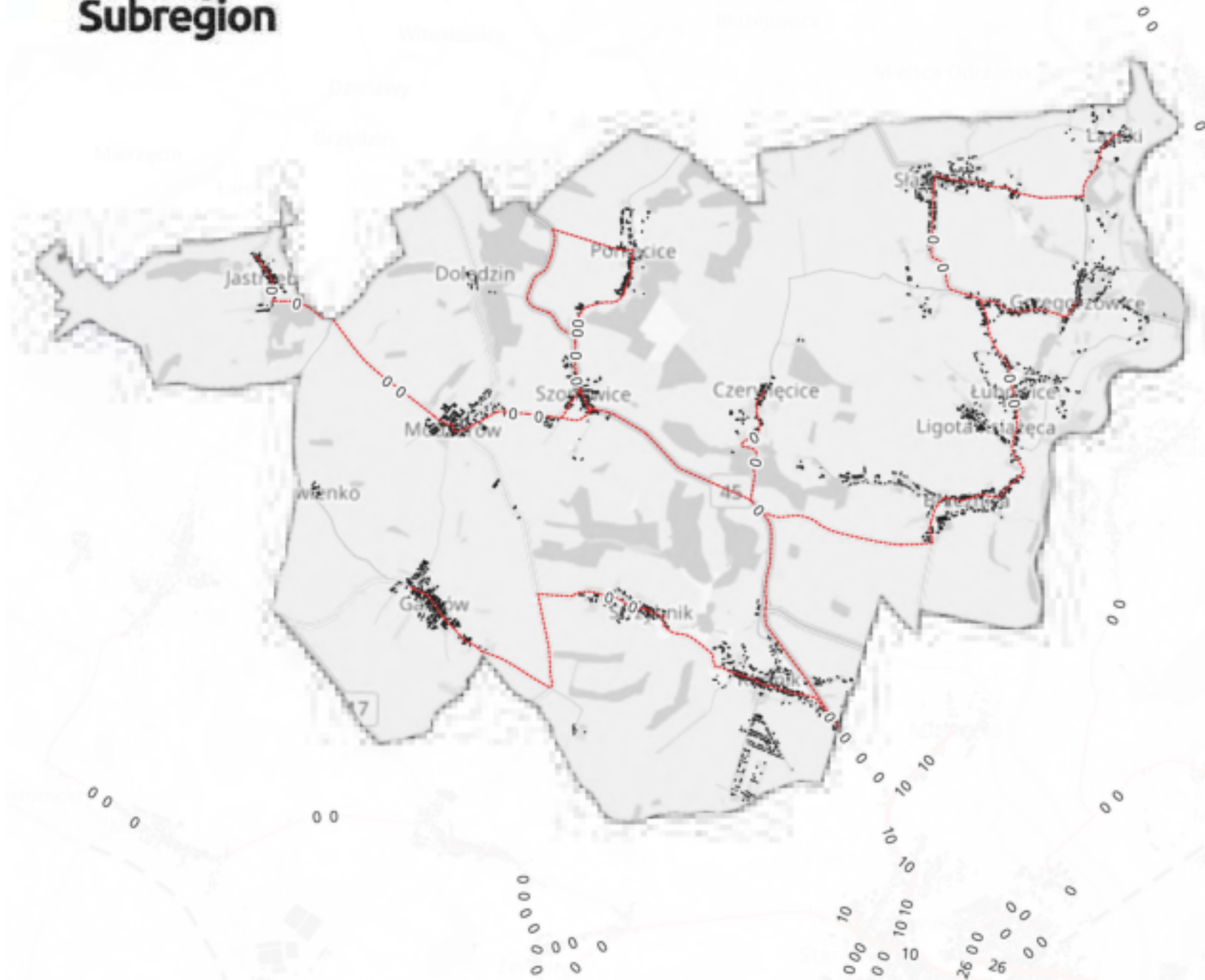
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)






-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

-  Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
-  Linie ponadsubregionalne
-  Linie subregionalne
-  Linie transgraniczne
-  Linie dowozowe do kolei





Węzły przesiadkowe

-  subregionalne
- główne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- lokalne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- mikro**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa




Kierunki pogłębionych analiz BRD

-  punktowe
-  odcinkowe
-  Przekształcenia ulic






Działania o charakterze obszarowym

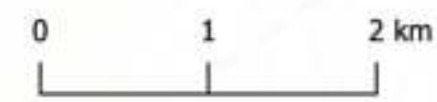
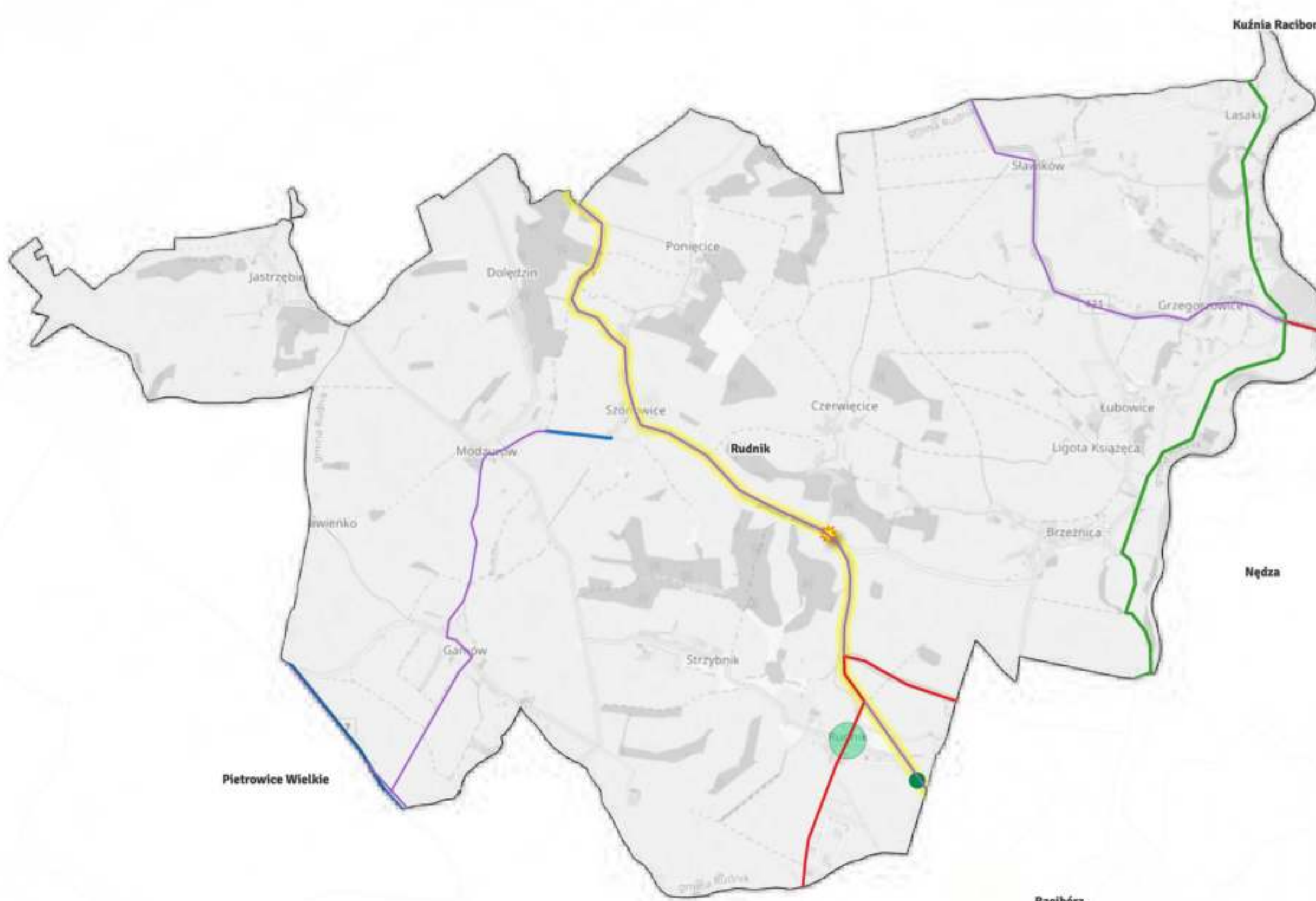
-  Obszary intensyfikacji zabudowy
-  Obszary ograniczeń w centrach miast
-  Rewitalizacja centrów gminnych
-  Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

-  Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
-  Subregionalne trasy rowerowe
-  Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową
-  krajowa
 -  wojewódzka
 -  powiatowa
 -  gminna
 -  Sieć kolejowa





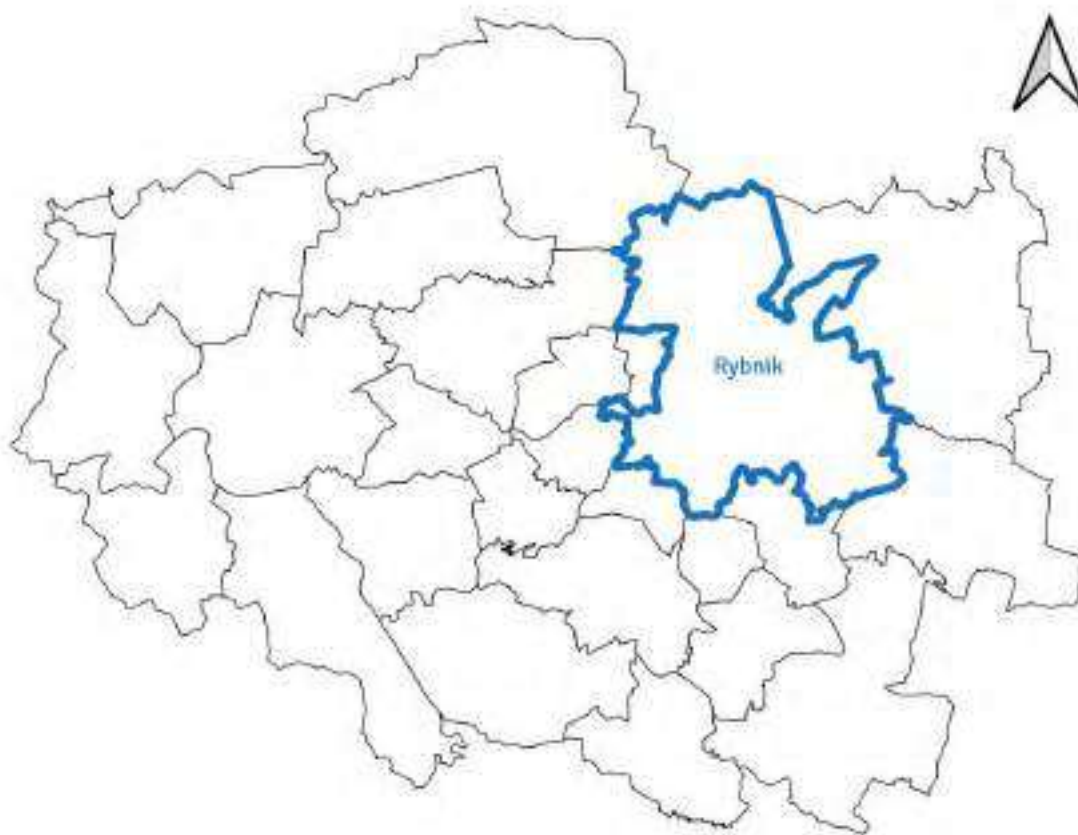
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



RYBNIK



Położenie Rybnika w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Rybnik położony w północnej części obszaru jest rdzeniem obszaru Subregionu Zachodniego. Stanowi jeden z głównych węzłów komunikacyjnych na jego obszarze. Przez obszar gminy przebiega droga krajowa nr 78, liczne drogi wojewódzkie oraz linie kolejowe nr 140, 148, 158, 173.

W roku 2021 Rybnik zamieszkiwało 132 923 osób, co stanowiło 21,9% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 897 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na tendencję spadkową liczby mieszkańców.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim w obszarze centrum oraz głównych korytarzy komunikacyjnych. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat jest niska i wskazuje na tendencję spadkową.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację miejską w Rybniku oraz autobusy MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie także w połączeniach międzygminnych w kierunku Żor, Wodzisławia Śląskiego i Jastrzębia-Zdroju.

W Rybniku funkcjonuje rozwinięta sieć dróg dla rowerów o łącznej długości 44,65 km, niemniej należy dalej dążyć do jej rozwoju, w szczególności biorąc pod uwagę spójność sieci.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności, plany transportowe

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Rybnik z uwagi na jego rangę w skali Subregionu Zachodni wydzielono jako osobną strefę z dedykowanym pakietem działań. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - wdrożenie priorytetów dla autobusów poprzez rozwiązania infrastrukturalne i ITS
 - zakup ekologicznego taboru
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
 - uruchomienie systemu roweru miejskiego lub subregionalnego
 - rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerowego
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
 - opracowanie dokumentu planu zrównoważonej logistyki miejskiej

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania lub Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;
 - aktualizacja rybnickiego SUMP

Działaniami, które przy względnie niskim koszcie i szybkim czasie wdrożenia, przyczyniającymi się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na bardziej zrównoważone są:

- rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania lub Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania wraz z podwyższeniem stawek za parkowanie,
- rozwój preferencji dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego w obszarze centralnym Rybnika (w tym pasy autobusowe i rowerowe).

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.3	Integracja taryfowa z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej
C12	1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.21	Budowa lub wydzielenie pasów autobusowych
C13	1.22	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich

Cel	Działanie	
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C23	2.12	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast
C23	2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP
C23	2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych
C23	2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji
C23	2.17	Rewitalizacja centrów gminnych w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne
C24	2.19	Dopłaty do zakupu rowerów towarowych dla przedsiębiorców
C24	2.20	Interwencja w logistykę miejską
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C42	4.5	Współpraca z inwestorami
C42	4.6	Opracowywanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu
C42	4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego

Cel	Działanie	
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne
















LEGENDA

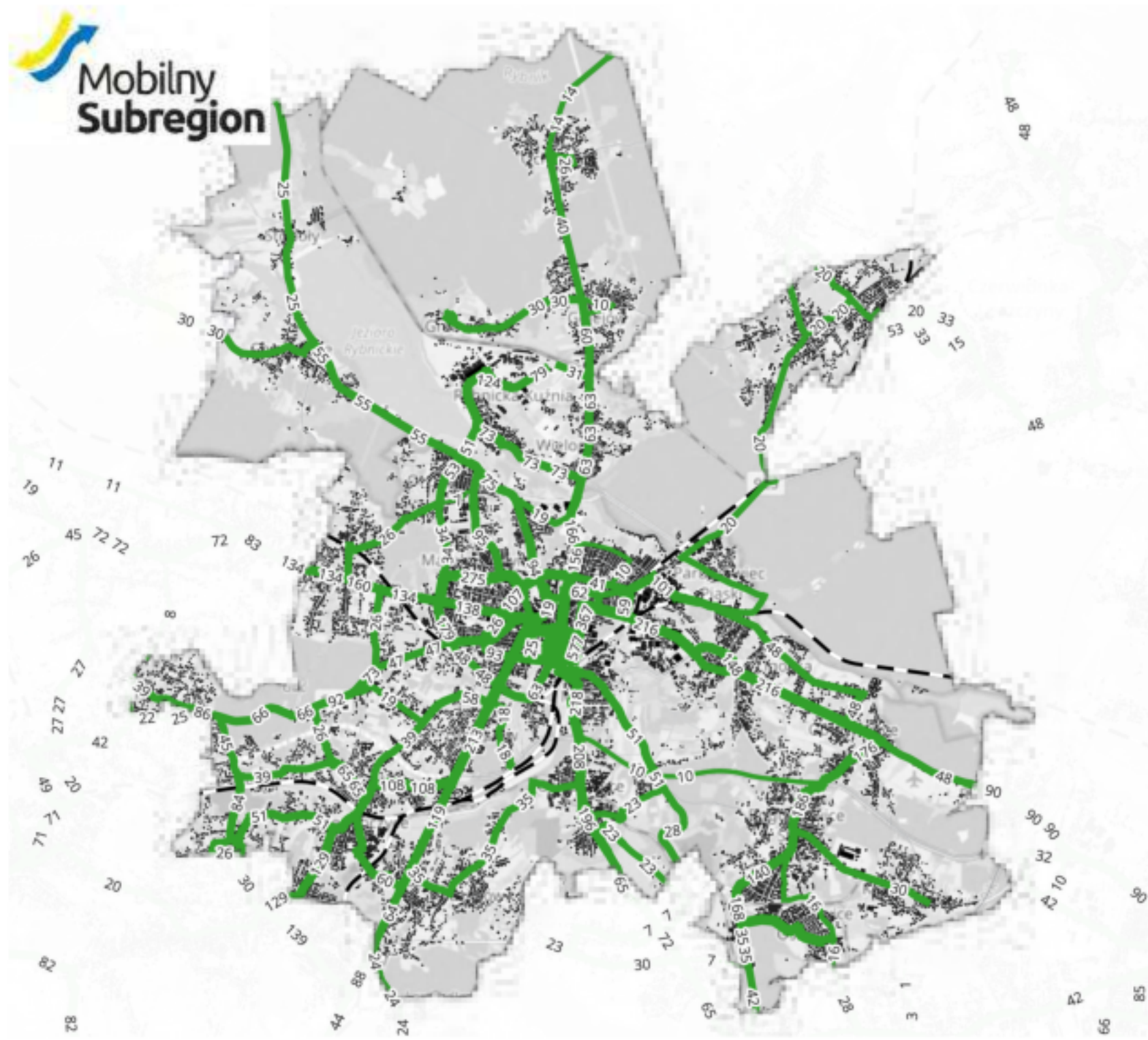
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753

















LEGENDA

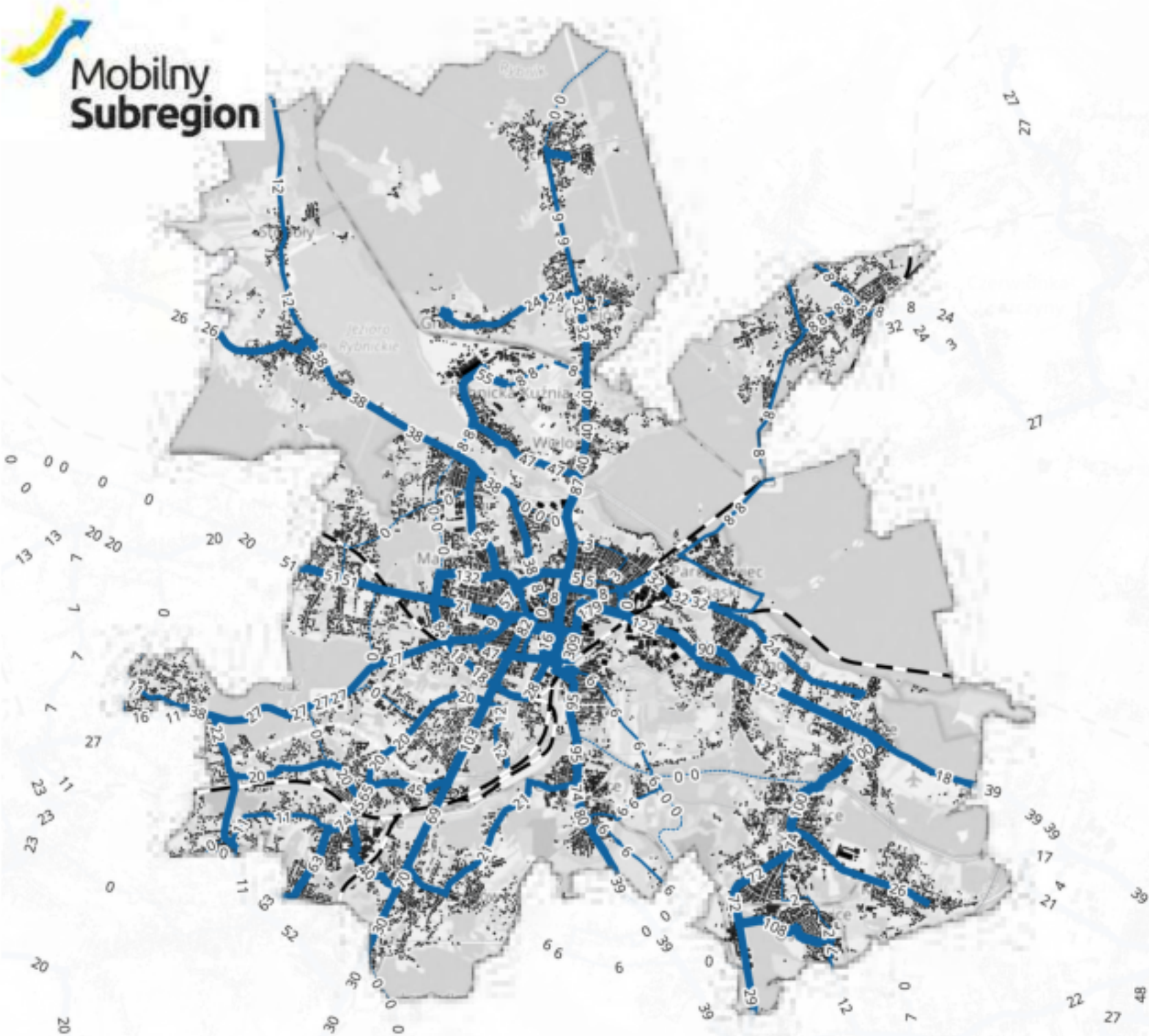
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753


















LEGENDA

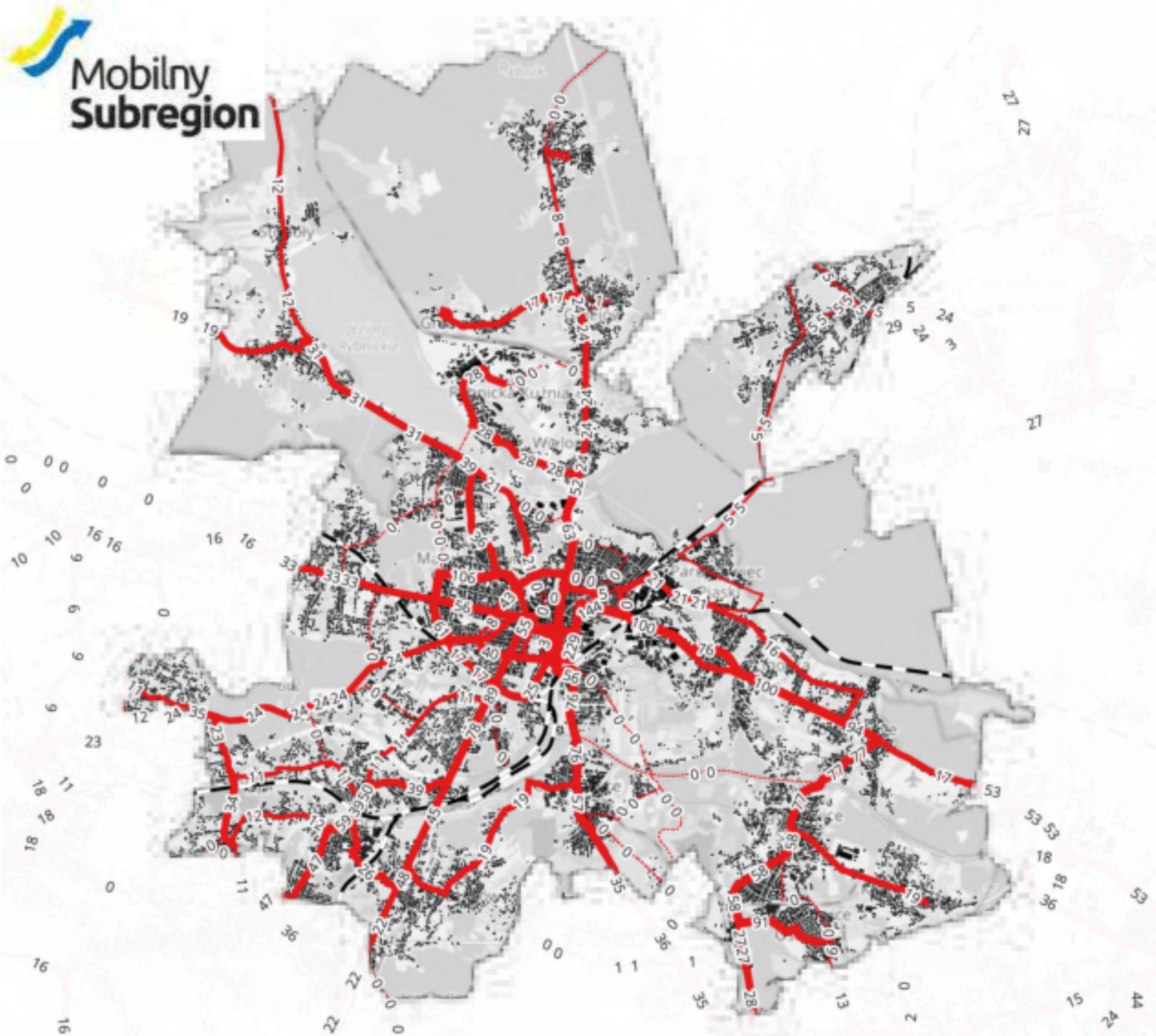
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

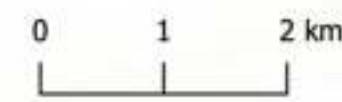
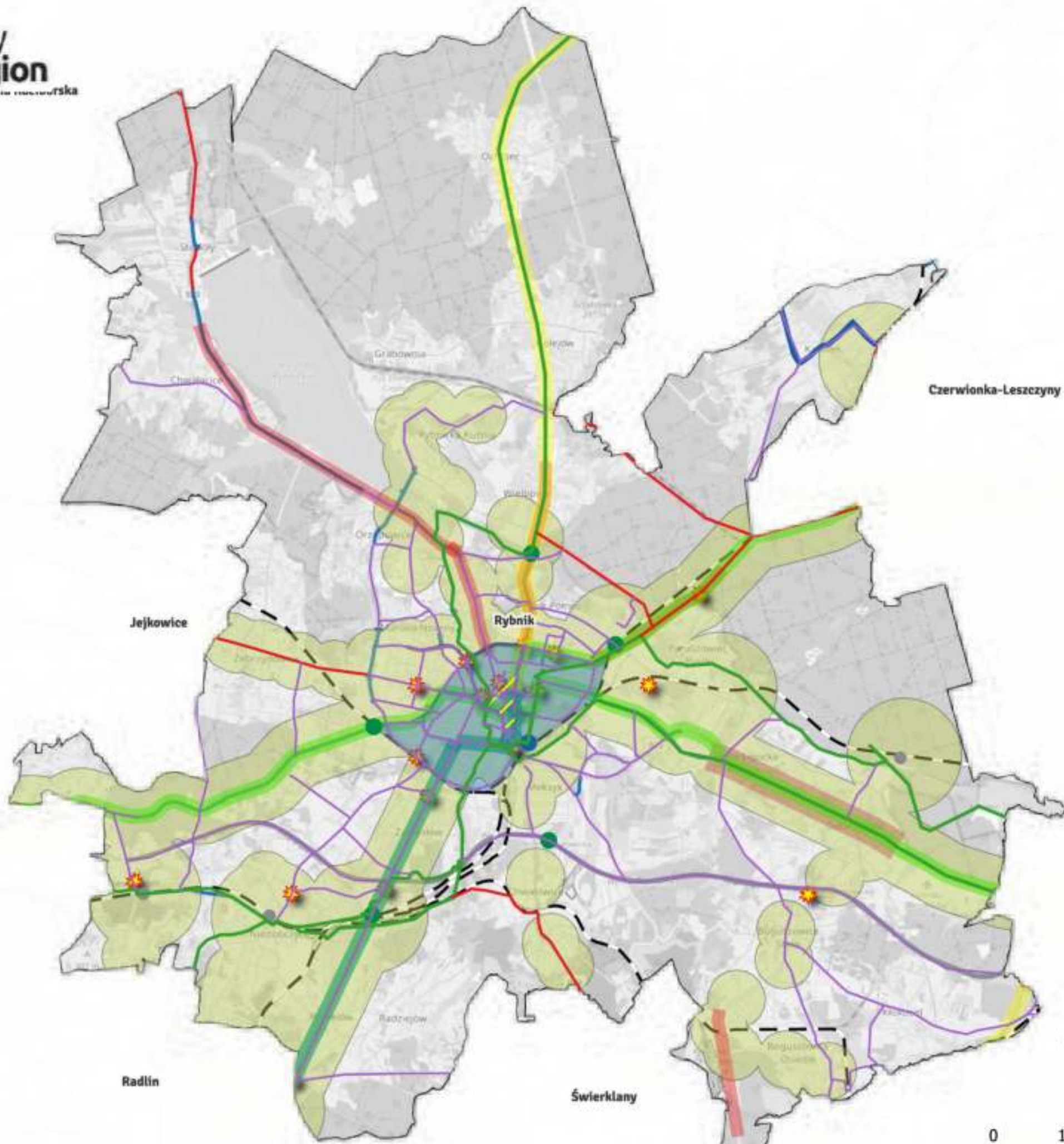
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową**
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa





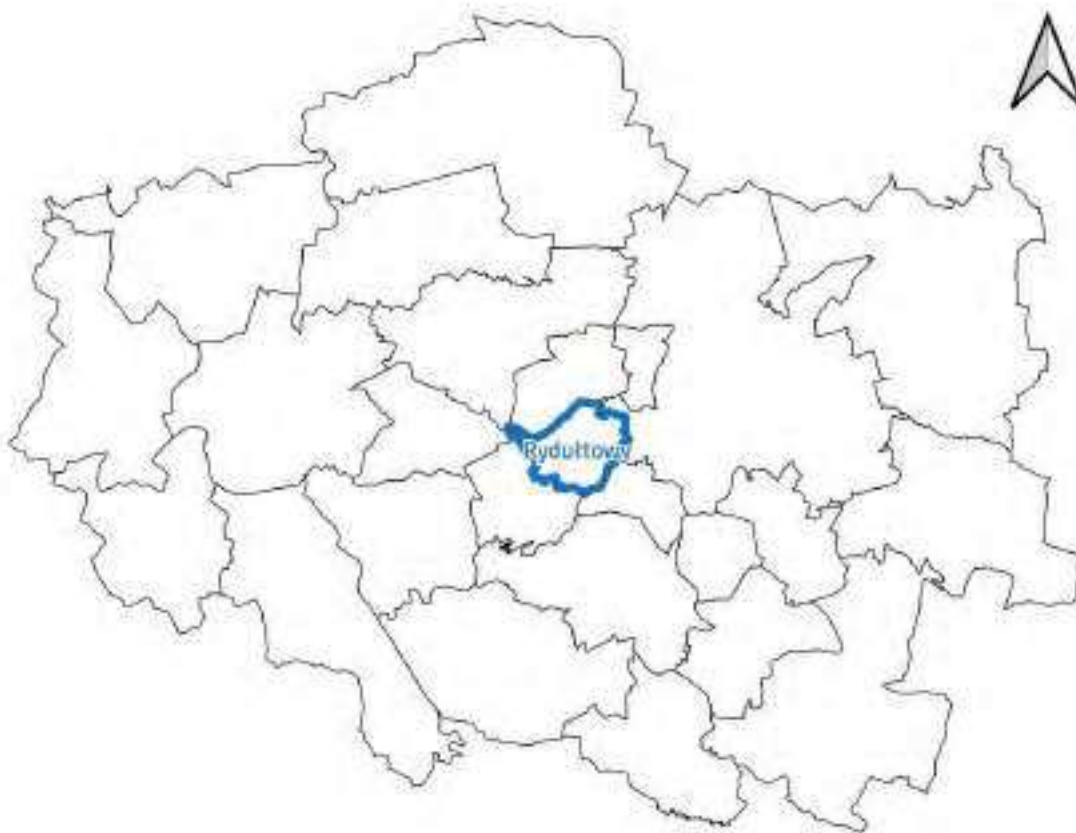
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



RYDUŁTOWY



Położenie Rydułtów w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Rydułtowy jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy głównymi ośrodkami – Rybnikiem, Raciborzem i Wodzisławiem Śląskim. Przez obszar gminy przebiega droga wojewódzka nr 935 oraz linia kolejowa nr 140.

W roku 2021 Rydułtowy zamieszkiwało 20 561 osób, co stanowiło 3,4% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 1 376 os./km², co było wartością największą w całym obszarze objętym analizami. Prognoza liczby ludności wskazuje na jej spadek w najbliższych latach.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej oraz w ciągu ul. Ofiar Terroru. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wskazuje na tendencję spadkową.

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację miejską z Rybnika oraz MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Linie autobusowe umożliwiają skomunikowanie w połączeniach międzygminnych w kierunku Wodzisławia Śląskiego oraz Rybnika.

W zakresie infrastruktury rowerowej, na terenie gminy zidentyfikowano 3 km dróg dedykowanych temu środkowi transportu.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowernie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Rydułtowy, z uwagi na dogodne położenie przy linii kolejowej nr 140, przyporządkowano do gmin położonych w korytarzach kolejowych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w szczególności przy stacjach kolejowych
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - uruchamianie linii dowozowych pomiędzy osiedlami/sołectwami a stacjami kolejowymi
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych

- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w okolicach stacji kolejowych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

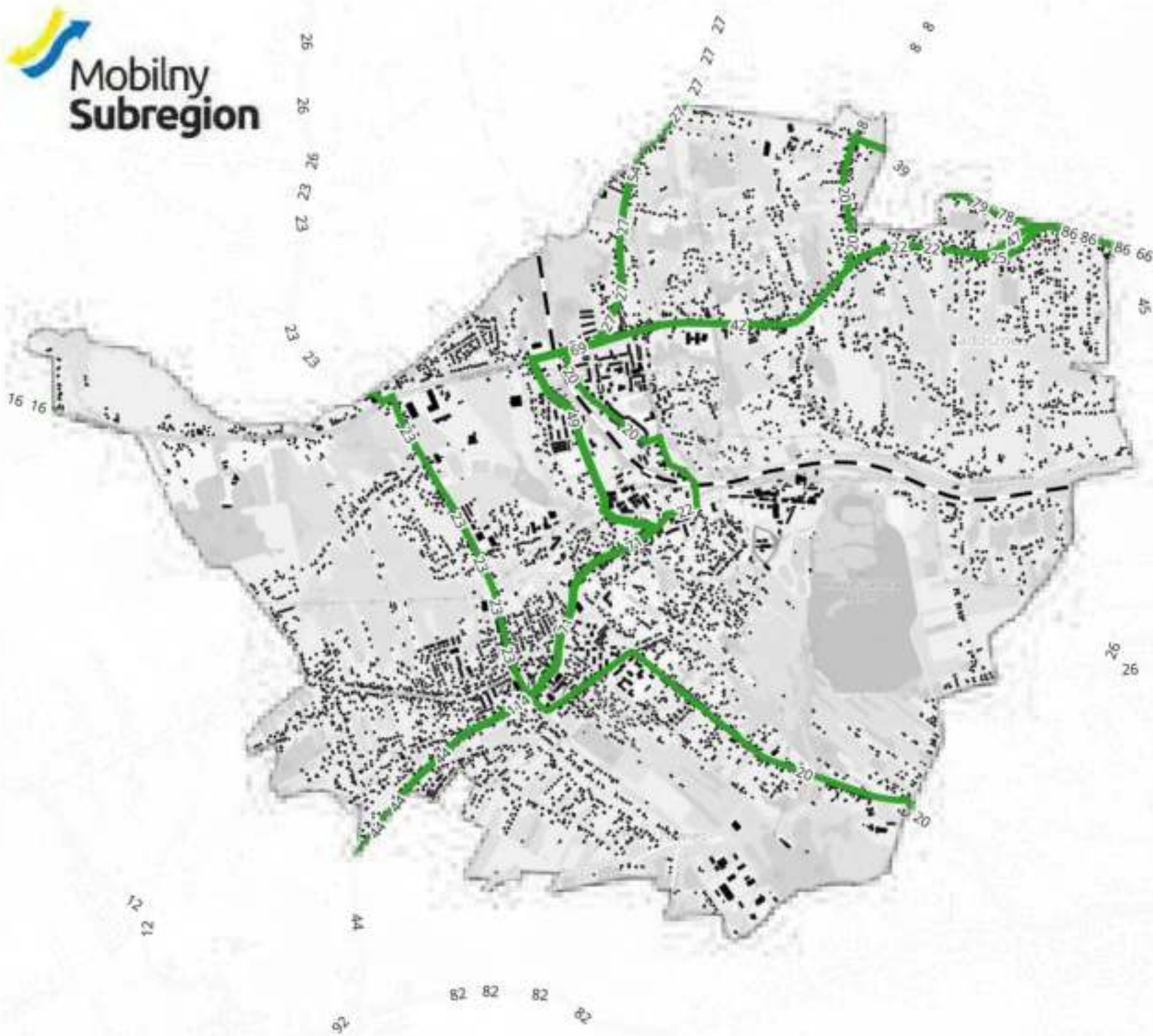
Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości

Cel	Działanie	
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Rydułtowy**



LEGENDA

- Sieć drogowa**
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Lokalizacja zabudowy
- Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE**
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów w obie strony)
- brak obsługi
 - 1 - 4
 - 4 - 6
 - 6 - 8
 - 8 - 12
 - 12 - 16
 - 16 - 24
 - 24 - 48
 - 48 - 96
 - 96 - 192
 - 192 - 288
 - 288 - 480
 - 480 - 753



gmina
Rydułtowy














LEGENDA

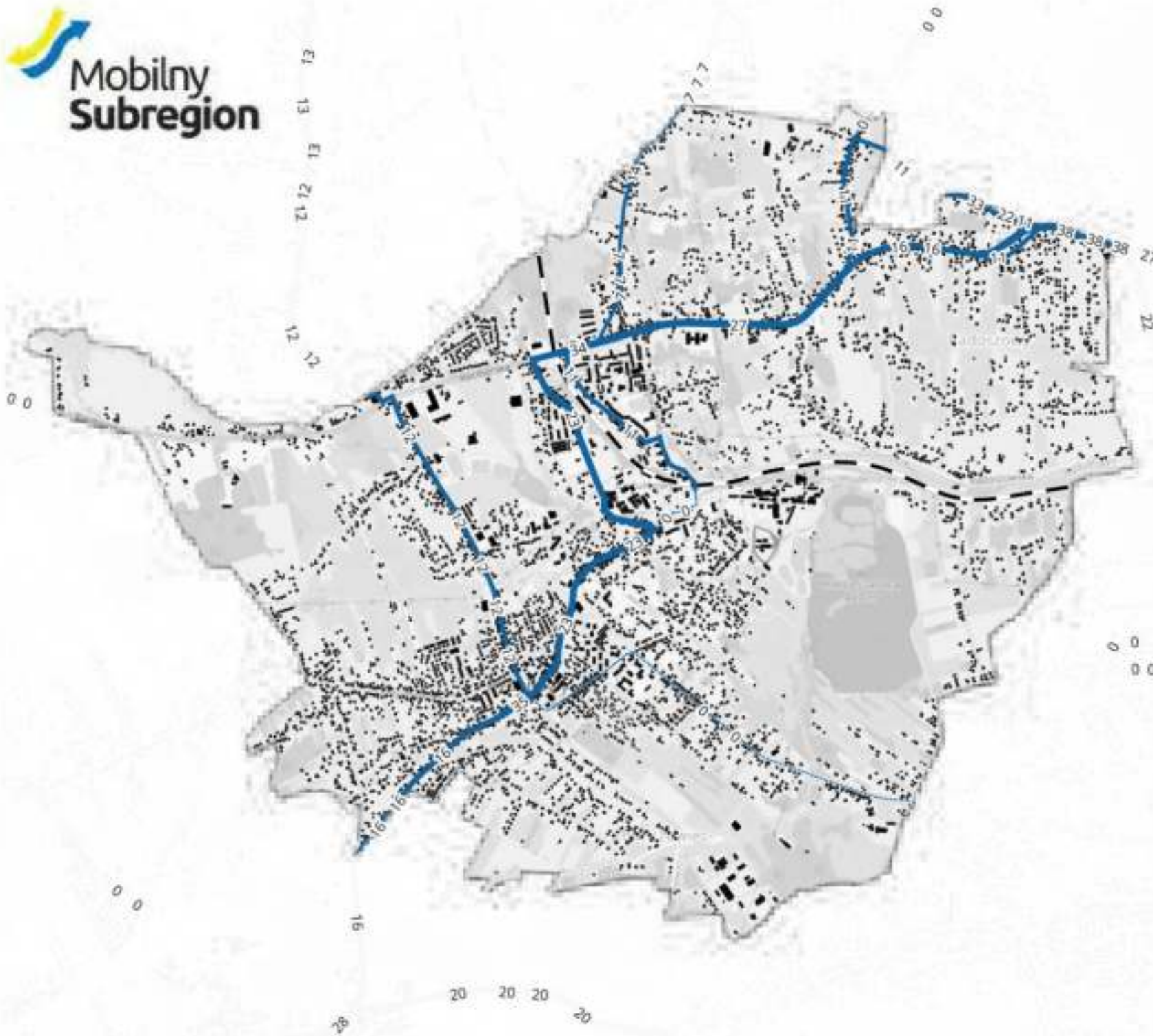
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





gmina
Rydułtowy














LEGENDA

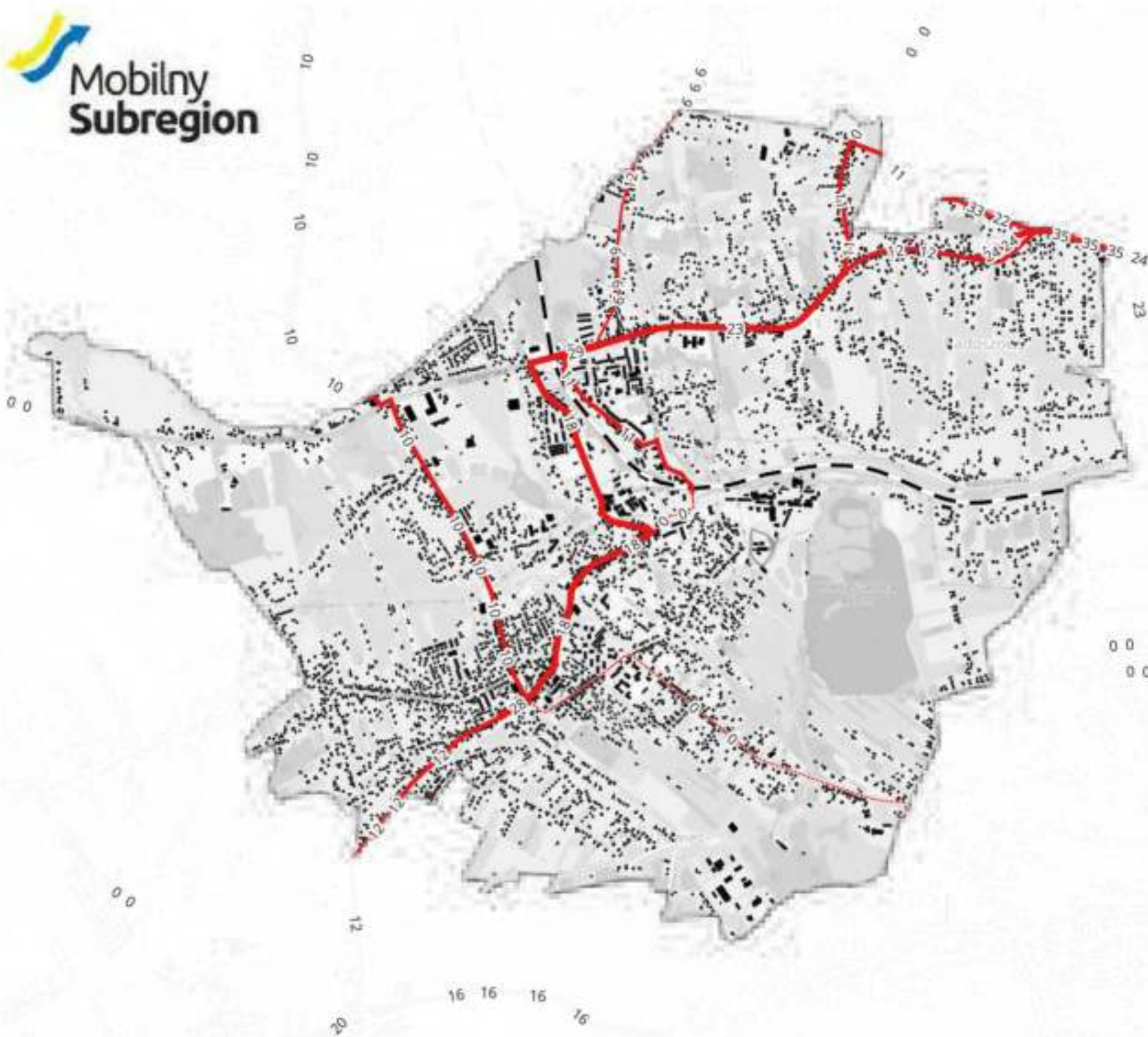
Sieć drogową

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy






Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

-  Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
-  Linie ponadsubregionalne
-  Linie subregionalne
-  Linie transgraniczne
-  Linie dowozowe do kolei





Węzły przesiadkowe

-  subregionalne
- główne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- lokalne**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa
- mikro**
-  lokalizacja alternatywna
-  lokalizacja podstawowa




Kierunki pogłębionych analiz BRD

-  punktowe
-  odcinkowe
-  Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

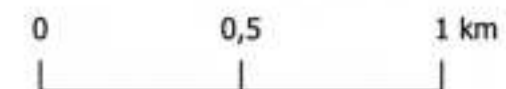
-  Obszary intensyfikacji zabudowy
-  Obszary ograniczeń w centrach miast
-  Rewitalizacja centrów gminnych
-  Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

-  Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
-  Subregionalne trasy rowerowe
-  Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową
-  krajowa
 -  wojewódzka
 -  powiatowa
 -  gminna
 -  Sieć kolejowa





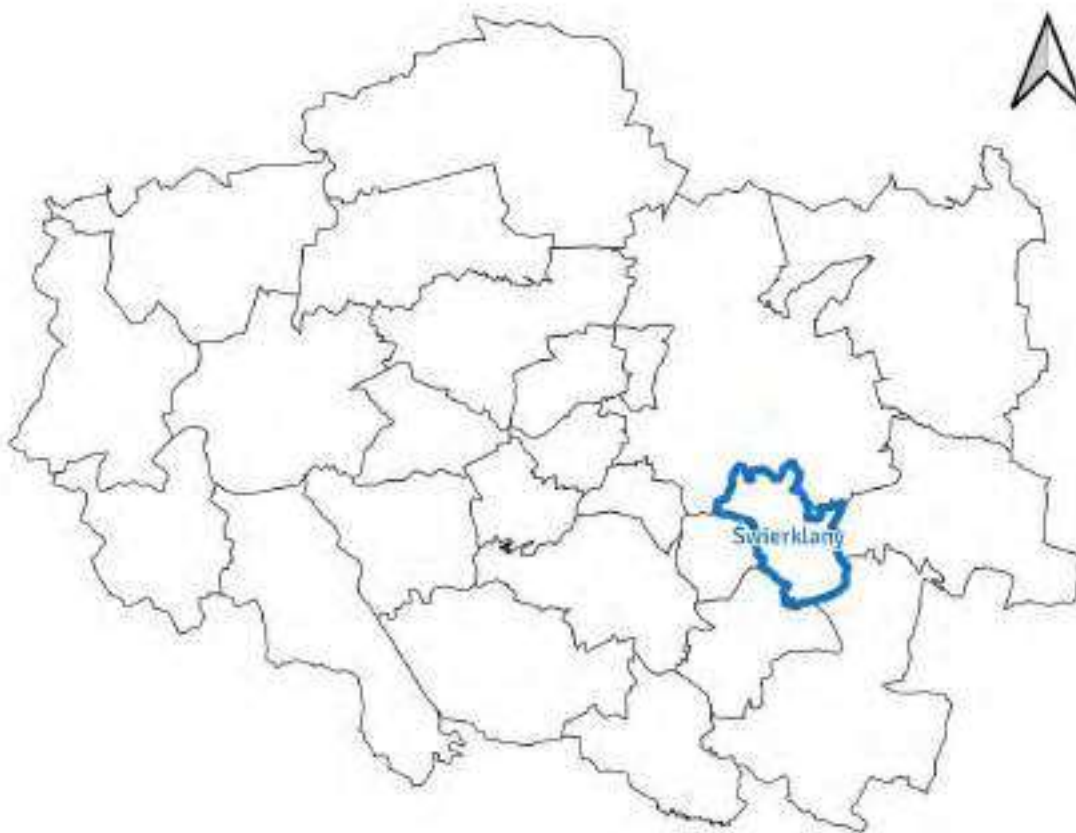
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



ŚWIERKLANY



Położenie Świerklan w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Gmina Świerklany jest położona w centralnej części Subregionu Zachodniego pomiędzy Rybnikiem, Żorami i Jastrzębiem-Zdrojem. Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie 929 i 932 oraz autostrada A4.

W roku 2021 gminę Świerklany zamieszkiwało 12 580 osób, co stanowiło 2,1% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 521 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na jej wzrost do roku 2030 o 4,5% względem 2021.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 932. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją do cyklicznych zmian rok do roku).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez komunikację miejską z Rybnika oraz MZK w Jastrzębiu-Zdroju (w tym z Żor).

W zakresie infrastruktury rowerowej, istnieje jej fragment wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 929. Łączna długość tej infrastruktury to ok. 3,9 km.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZEC SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Gminę Świerklany przyporządkowano do gmin położonych w głównych korytarzach subregionalnych. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R w centrach gmin
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - funkcjonowanie linii subregionalnych łączących najważniejsze ośrodki Subregionu Zachodniego
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych w szczególności w powiązaniu z przystankami i stacjami transportu publicznego
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych

- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym – w korytarzach linii subregionalnych;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych

Cel	Działanie	
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbingowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne



**gmina
Świerklany**














LEGENDA

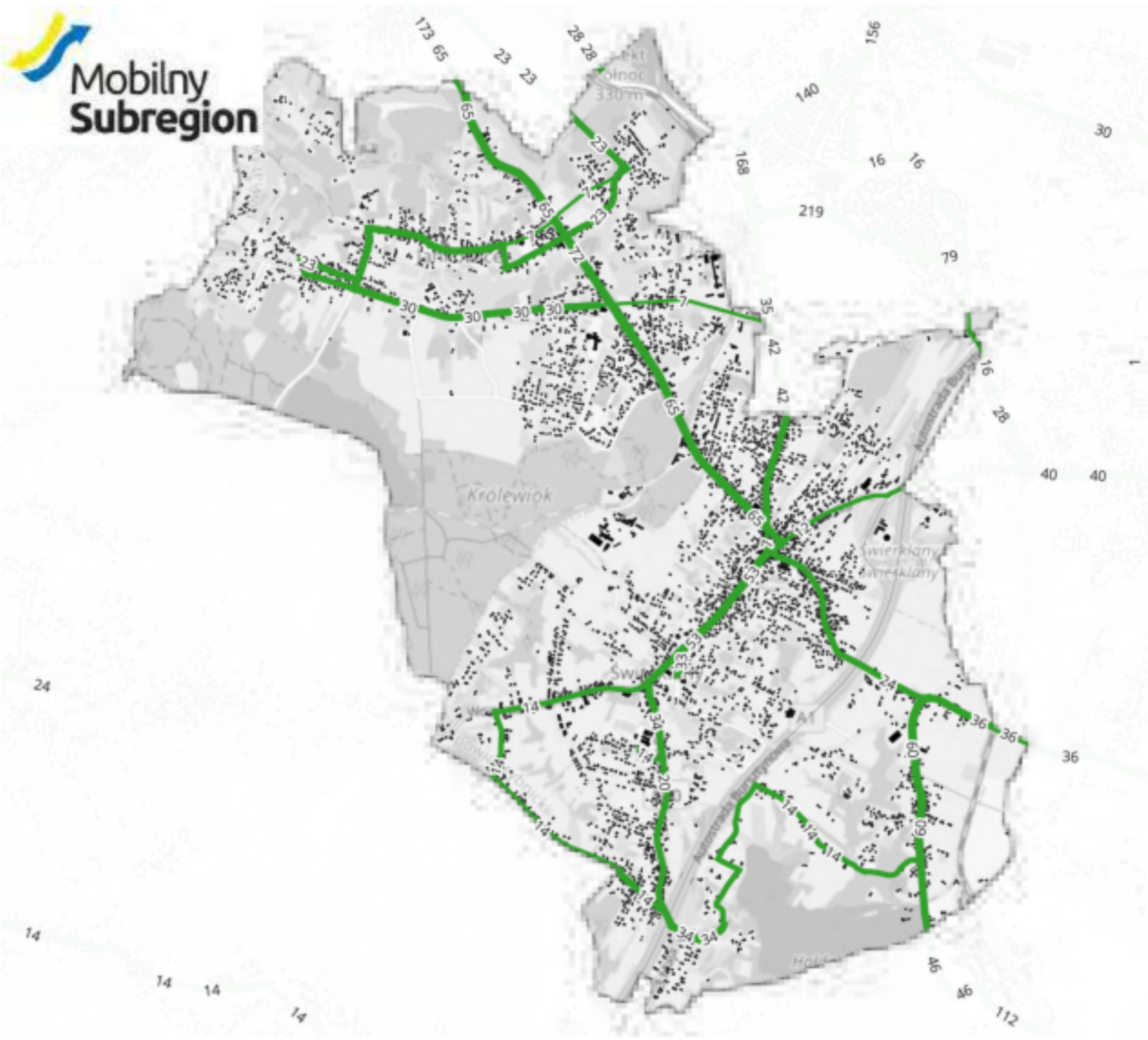
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Świerklany**














LEGENDA

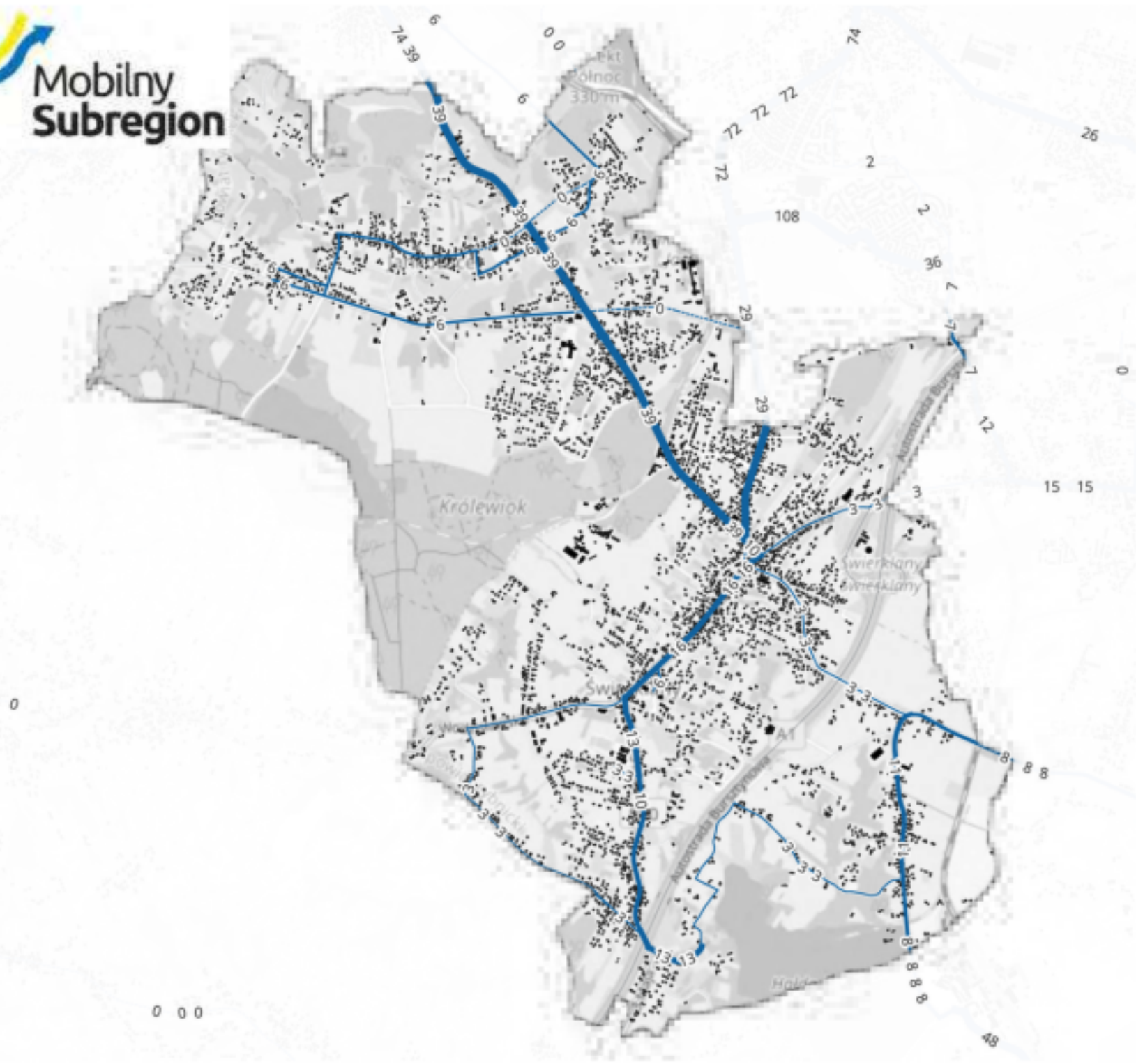
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Świerklany**














LEGENDA

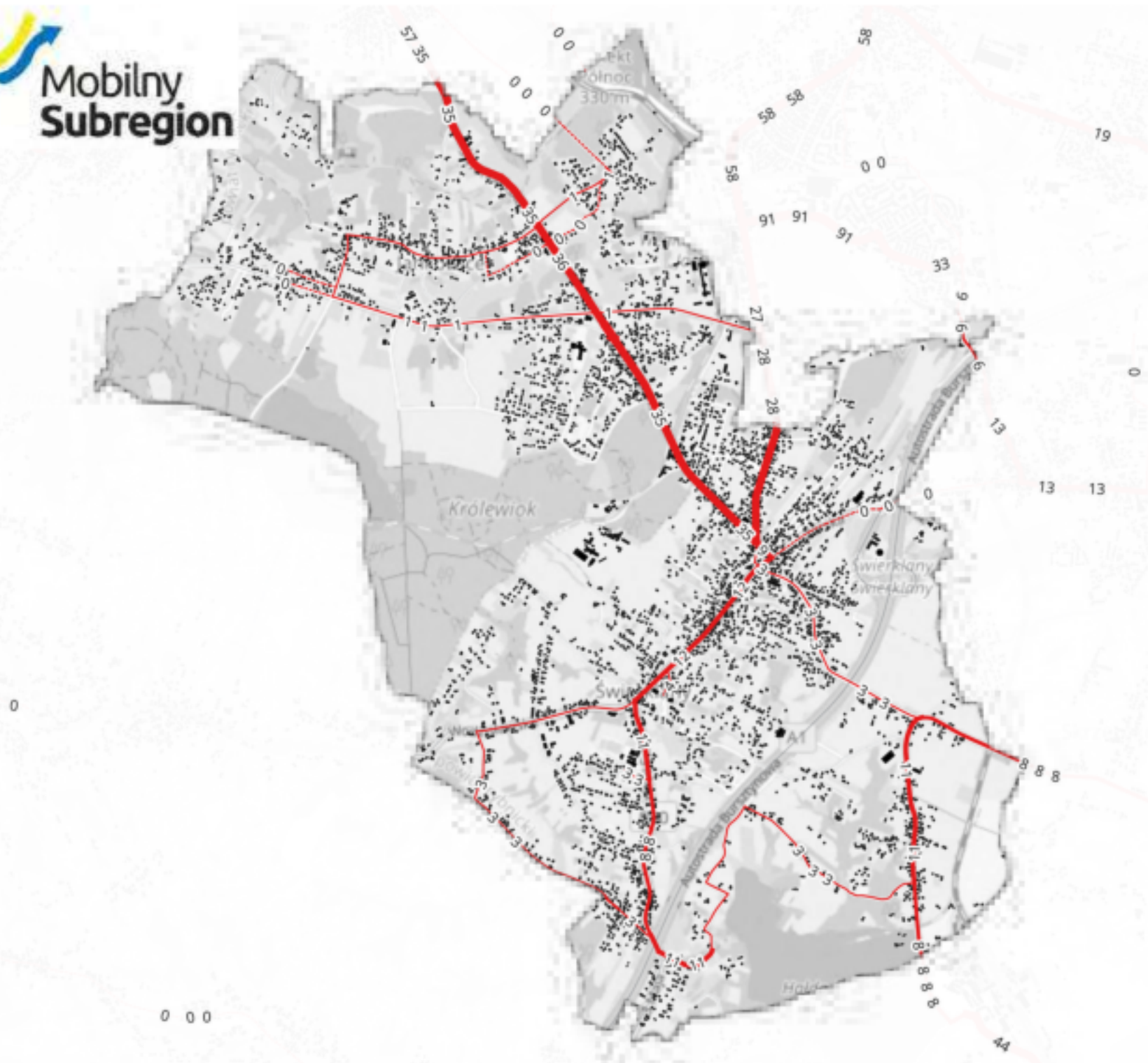
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- lokalne
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa
- mikro
 - lokalizacja alternatywna
 - lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

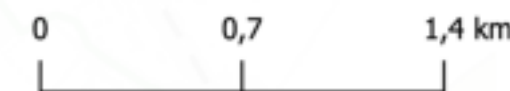
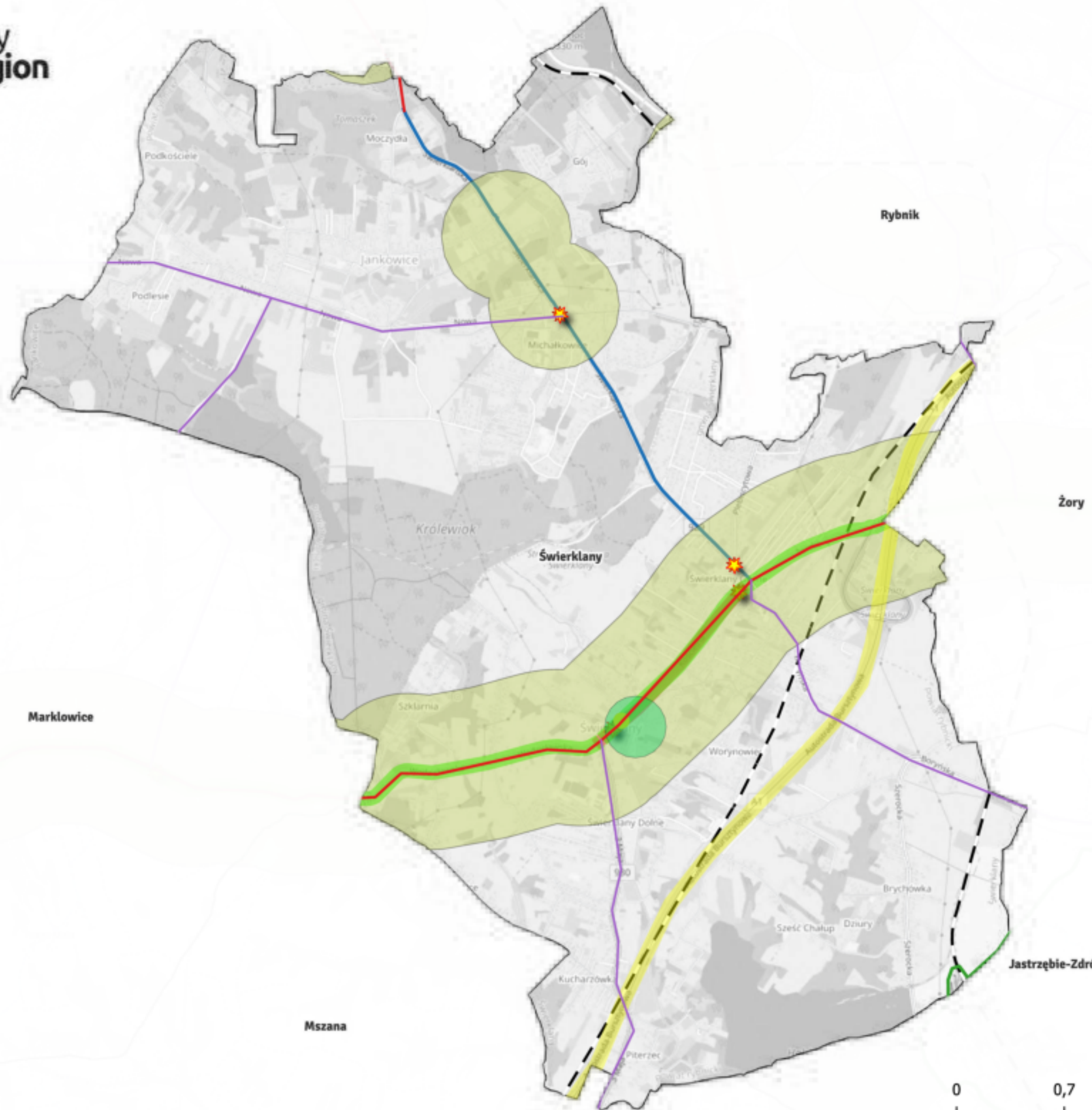
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową
- krajowa
 - wojewódzka
 - powiatowa
 - gminna
 - Sieć kolejowa





Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



WODZISŁAW ŚLĄSKI



Położenie Wodzisławia Śląskiego w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Wodzisław Śląski położony jest w południowo-centralnej części Subregionu Zachodniego i stanowi najważniejszy ośrodek powiatu wodzisławskiego. Miasto położone jest przy drodze krajowej nr 78, oraz na przecięciu dróg wojewódzkich nr 933 i 932.

W roku 2021 Wodzisław Śląski zamieszkiwało 45 571 osób, co stanowiło 7,5% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 920 os./km². Prognoza liczby ludności wskazuje na spadek liczby mieszkańców do roku 2030.

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż drogi krajowej oraz wojewódzkiej nr 933. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją spadkową).

Na terenie Wodzisławia Śląskiego funkcjonuje komunikacja miejska. Kursują także autobusy organizowane przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju oraz komunikacji powiatu wodzisławskiego.

W mieście zidentyfikowane ok. 11,5 km dróg dla rowerów. Poważnym mankamentem jest brak jej spójności.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie) zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

¹ M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności, plany transportowe

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Wodzisław Śląski posiada dedykowany pakiet działań. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R
 - rozwój systemów: dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej
 - wdrożenie priorytetów dla autobusów poprzez rozwiązania ITS
 - zakup ekologicznego taboru
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
 - uruchomienie systemu roweru miejskiego lub subregionalnego
 - rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerowego
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:
 - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych

- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;
 - opracowanie dedykowanego miastu SUMP

Działaniami, które przy względnie niskim koszcie i szybkim czasie wdrożenia, przyczyniającymi się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na bardziej zrównoważone są:

- rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania wraz z podwyższeniem stawek za parkowanie,
- rozwój preferencji dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego w obszarze centralnym Wodzisławia Śląskiego.

Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.22	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych

Cel	Działanie	
C23	2.12	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast
C23	2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP
C23	2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych
C23	2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji
C24	2.20	Interwencja w logistykę miejską
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C42	4.5	Współpraca z inwestorami
C42	4.6	Opracowywanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu
C42	4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.14	Działania lobbujące w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych




Źródło: opracowanie własne



**gmina
Wodzisław Śląski**














LEGENDA

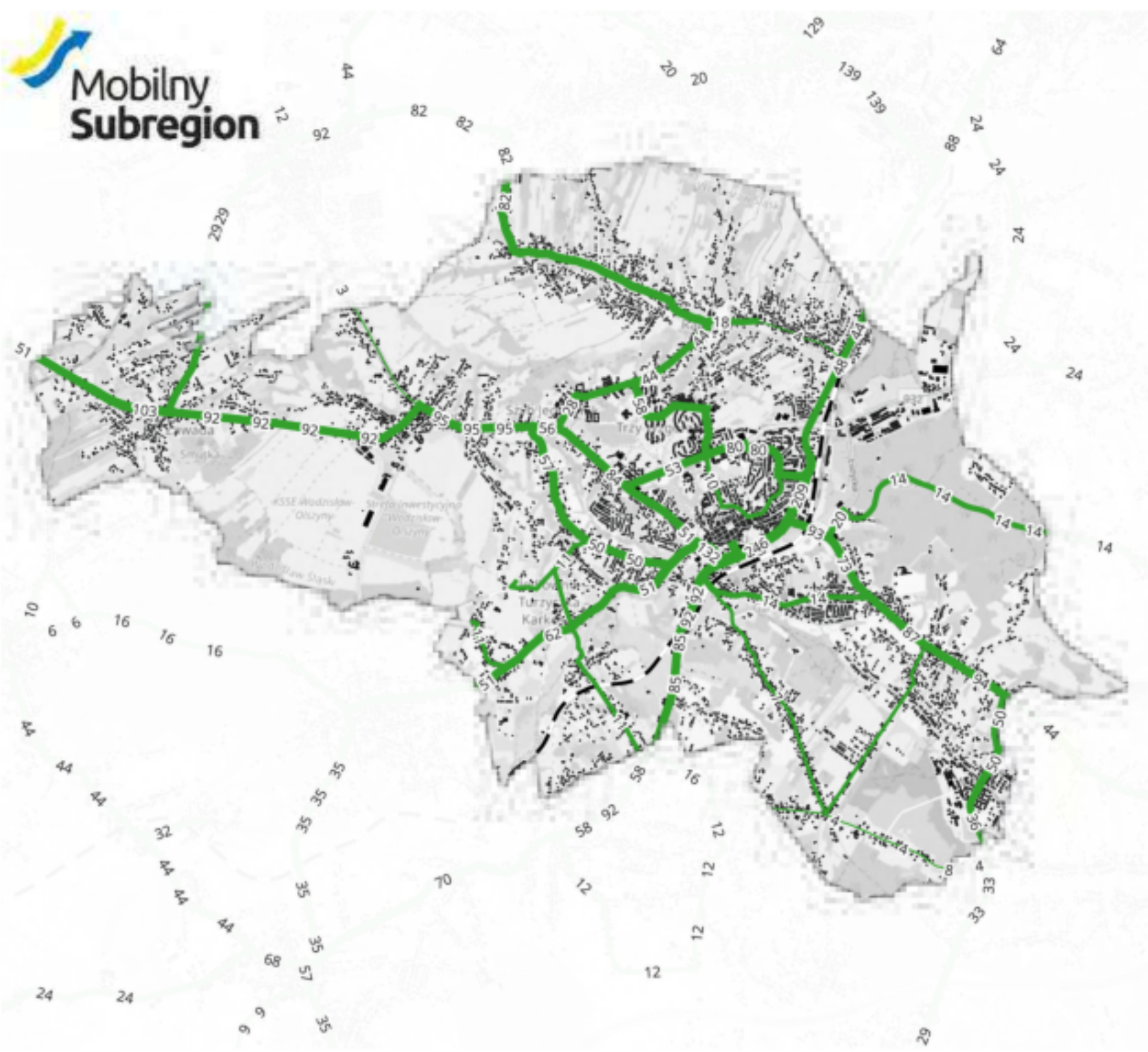
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Wodzisław Śląski**













LEGENDA

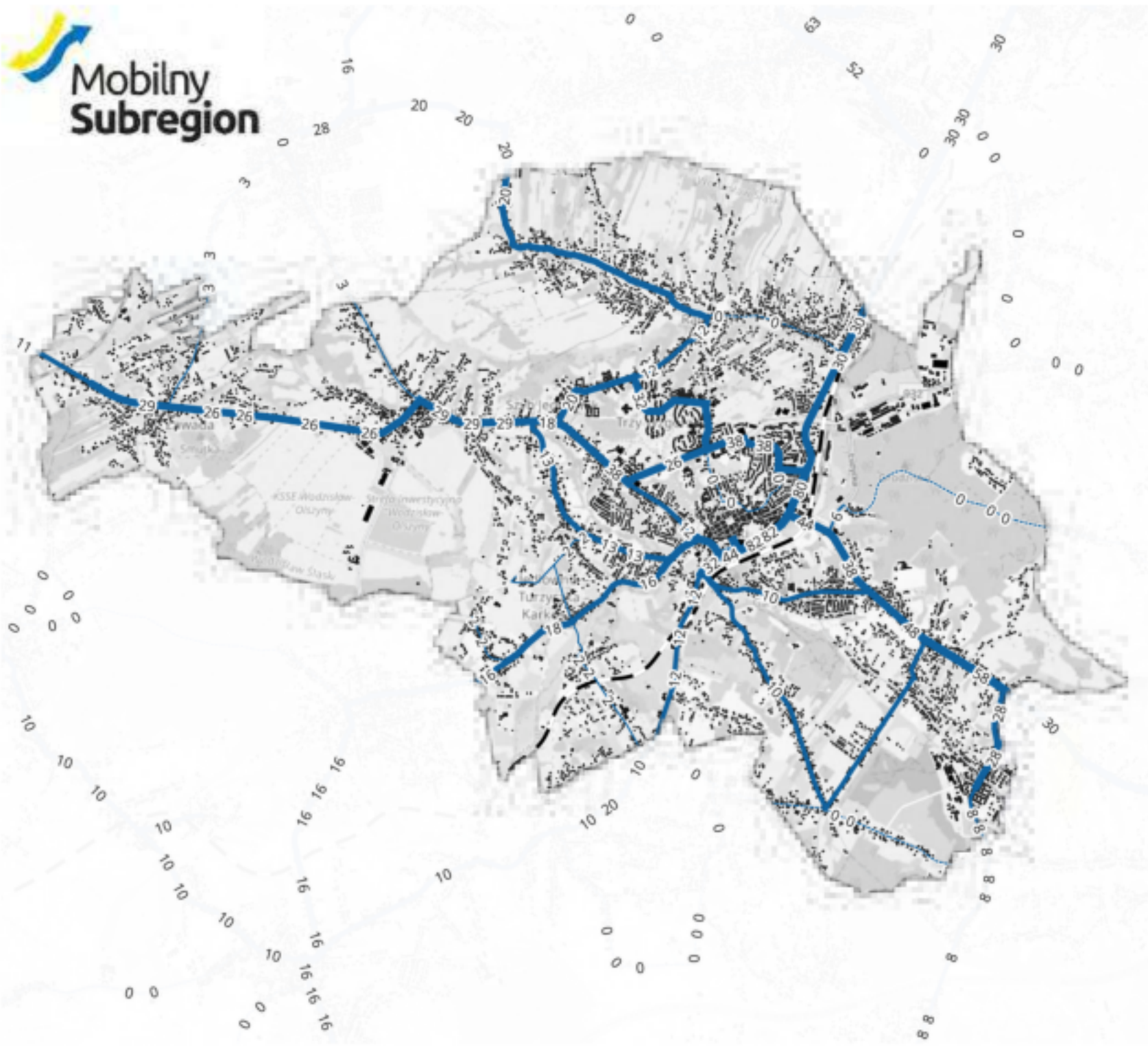
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





**gmina
Wodzisław Śląski**














LEGENDA

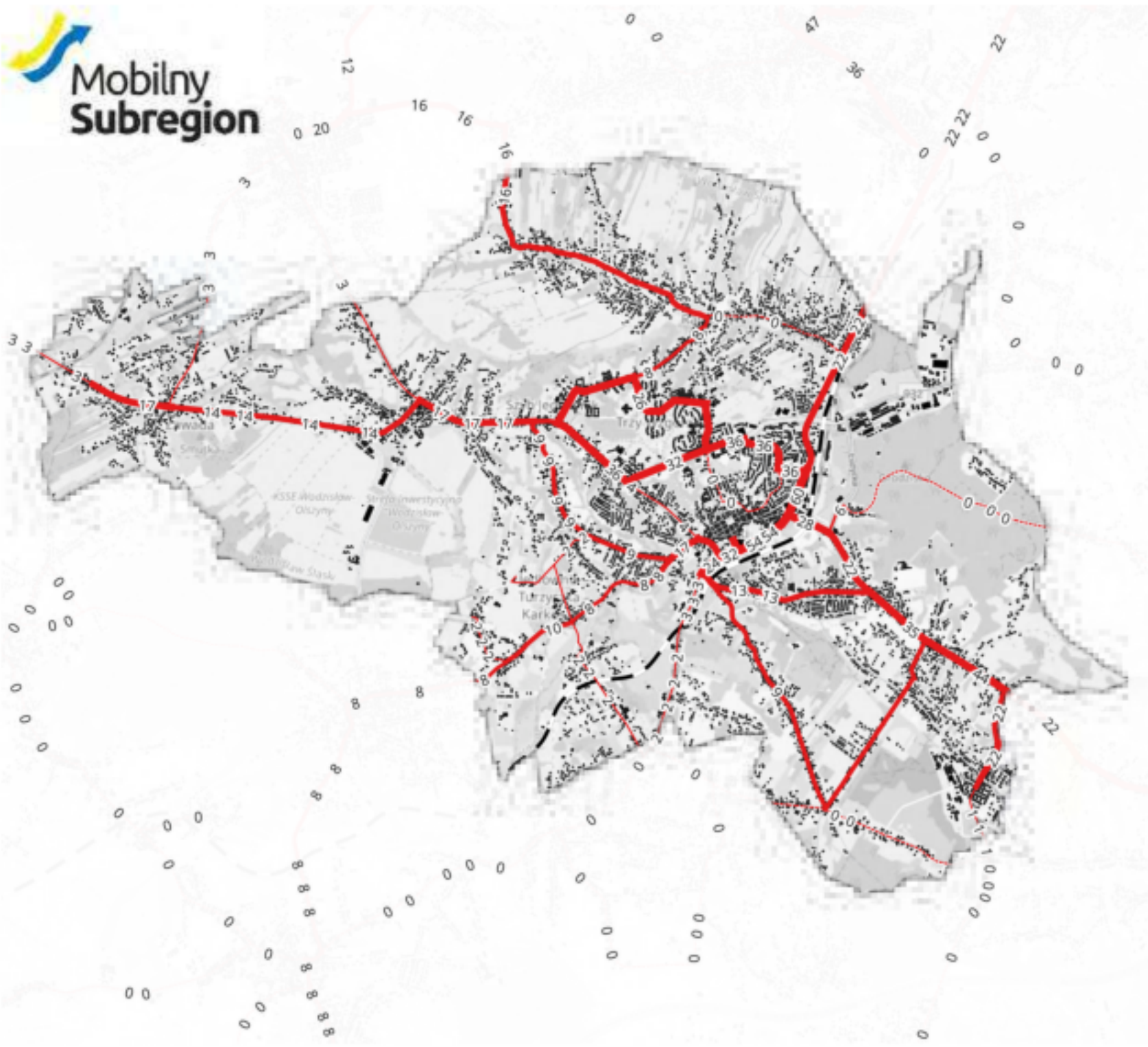
Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753





LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro**
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

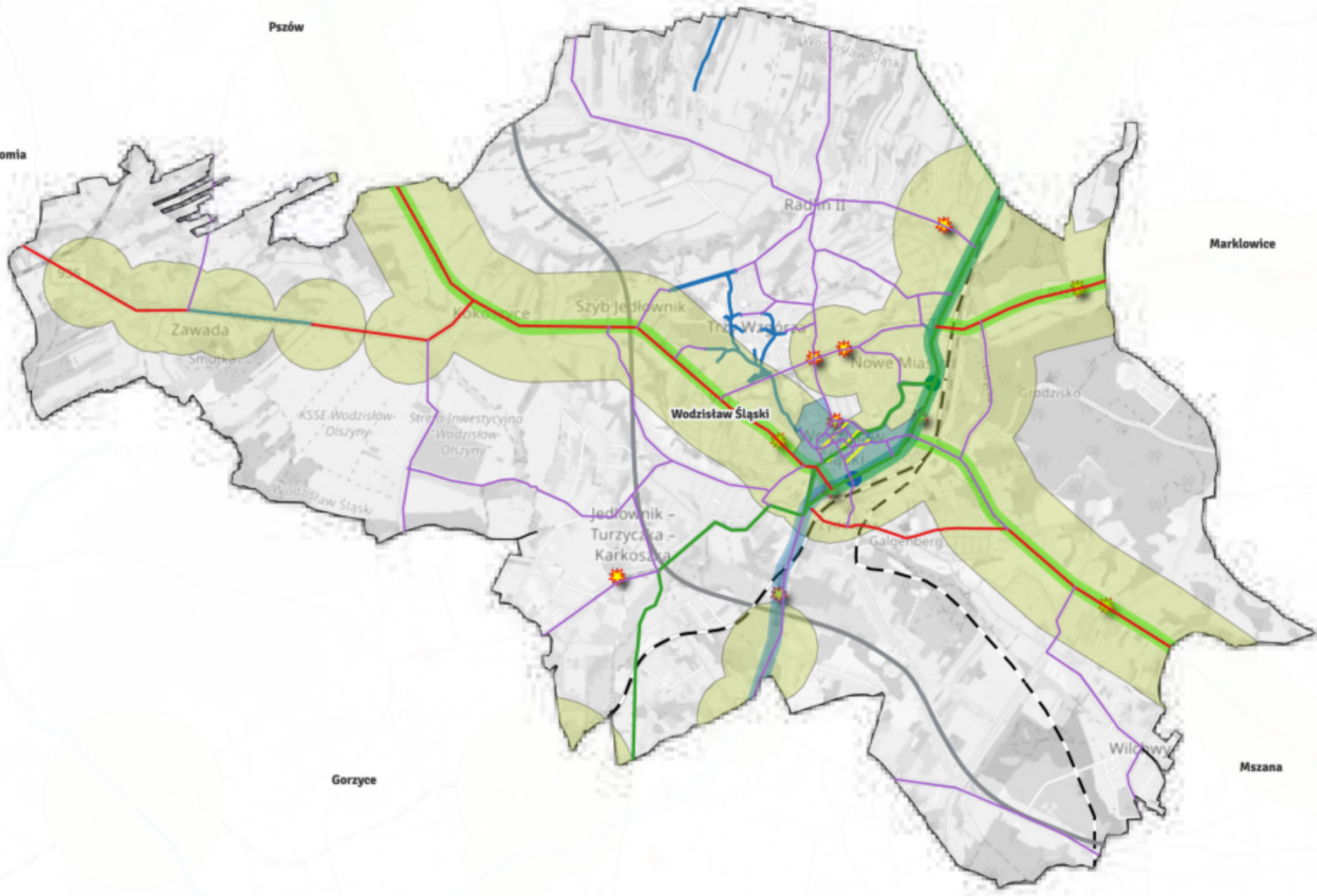
- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową**
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa





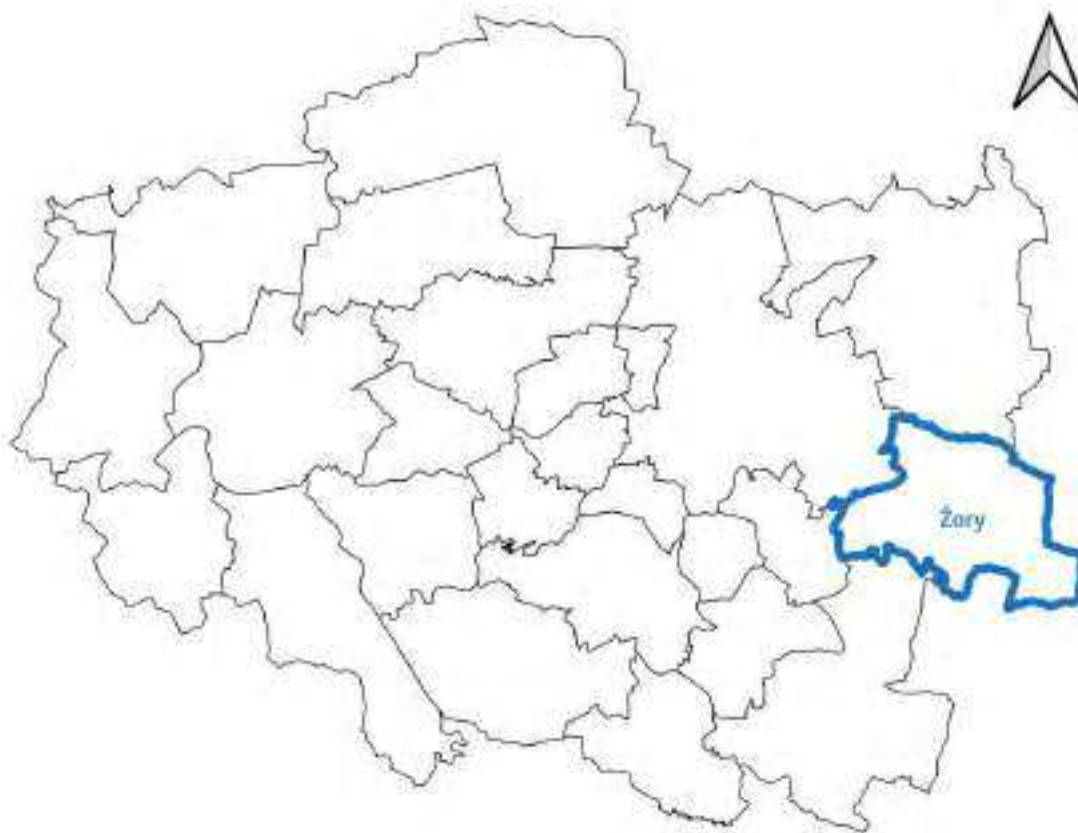
Mobilny
Subregion

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Fiszka działań SUMP



ŻORY



Położenie Żor w Subregionie Zachodnim

Źródło: opracowanie własne

Fiszka Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego dla gmin jest podzielona na dwie części. Pierwsza zawiera streszczenie najważniejszych zapisów znajdujących się w Planie. Druga część przedstawia działania, wyszczególnione dla gminy znajdującej się w danej strefie interwencji w formie tabelarycznej oraz graficznej. Działania zostały przedstawione na mapie w celu lepszego zobrazowania proponowanych w gminie działań.

Fiszki stanowią pewnego rodzaju kompendium wiedzy dla poszczególnych gmin w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań, wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego.

Fiszki są integralną częścią Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego, odwołują się do propozycji pakietów działań dla poszczególnych stref interwencji zapisanych w Planie ukierunkowując je na poszczególne gminy, dlatego też nie należy traktować ich jako osobnego opracowania.

Pełne pakiety działań znajdują się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mapy przedstawione w fiszkach to proponowane rozwiązania dotyczące usprawnienia transportu zbiorowego w Subregionie Zachodnim, sytuacji związanej ze zrównoważoną mobilnością w obszarze oraz sieci infrastruktury pieszej i rowerowej. Wskazanie konkretnych przebiegów i opracowanie projektów budowlanych dotyczących tego typu działań i inwestycji powinny

wynikać z zapisów SUMP-a i stanowić kolejny etap prac w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności w analizowanym obszarze.

ZAŁOŻENIA SUMP

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

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

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

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

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Żory są położone we wschodniej części Subregionu Zachodniego pomiędzy Rybnikiem a Jastrzębiem-Zdrojem. Przez obszar ich obszar przebiega autostrada A1, droga krajowa nr 81 oraz drogi wojewódzkie 924, 932 i 935. Przez teren miasta przebiegają także linie kolejowe: 148 i 159.

W roku 2021 Żory zamieszkiwało 61 839 osób, co stanowiło 10,2% mieszkańców Subregionu Zachodniego. Gęstość zaludnienia wynosiła 957 os./km².

Analiza zdarzeń drogowych wskazała, że koncentrują się one przede wszystkim wzdłuż dróg wyższych kategorii przebiegających promieniście w kierunku centrum miasta. Wartość wskaźnika zdarzeń drogowych i wypadków w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców z ostatnich lat, plasuje gminę na średnim poziomie BRD (z tendencją do cyklicznych zmian rok do roku).

Drogowy transport zbiorowy jest zapewniony przez Bezpłatną Komunikację Miejską oraz inne linie organizowane przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju. Ponadto do miasta docierają autobusy komunikacji miejskiej z Rybnika, Zarządu Transportu Metropolitalnego w Katowicach (linia do Mikołowa) oraz komunikacji powiatu pszczyńskiego.

W zakresie infrastruktury mobilności aktywnej na terenie Żor istnieje 14,70 km dróg dla rowerów, co w porównaniu do innych gmin Subregionu Zachodniego plasuje miasto w dobrej pozycji, niemniej sieć wymaga uzupełnień w zakresie poprawy jej spójności oraz bezpieczeństwa.

W odniesieniu do istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu wojewódzkim i powiatowym są one zgodne z polityką zrównoważonej mobilności. W dokumentach szczebla lokalnego/gminnego¹ zaleca się zastosowanie poniższych wytycznych:

- realizację dróg dla pieszych wzdłuż każdej drogi/ulicy przynajmniej po jednej stronie;
- realizację wydzielonych dróg dla rowerów na obszarach, gdzie dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h;
- realizację infrastruktury rowerowej segregującej ruch samochodowy i rowerowy oraz pozostałej infrastruktury punktowej (stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, przechowalnie rowerów, rowerownie), zarówno w nowych budynkach mieszkalnych jak i w rejonie generatorów ruchu oraz przystanków komunikacji publicznej;
- realizację infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (przystanki, dodatkowe perony, węzły przesiadkowe, parkingi przesiadkowe, zajezdnie i stacje tankowania/ładowania taboru) zapewniającej dogodną obsługę obszaru;
- promowanie zrównoważonych środków transportu (transportu publicznego, ruchu rowerów, ruchu pieszych).

¹ [1] M.in. Strategie rozwoju gmin, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozwolenia na budowę, gminne plany zrównoważonej mobilności, strategie elektromobilności, plany transportowe

Obszary problemowe Subregionu Zachodniego pokrywają się z celami horyzontalnymi i operacyjnymi zestawionymi w poniższej tabeli. Zostały one wypracowane na etapie tworzenia niniejszego dokumentu we współpracy z mieszkańcami i interesariuszami.

Tabela 1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Z uwagi na zróżnicowanie sytuacji mobilności i cech poszczególnych gmin dokonano podziału obszaru analizy na strefy interwencji. Dla Żor przygotowano dedykowany pakiet działań. Zestawienie proponowanych działań dedykowanych dla gminy przedstawiono w tabeli poniżej.

Najważniejsze działania dla strefy interwencji:

- z zakresu transportu publicznego:
 - integracja taryfowa w Subregionie Zachodnim i z Metropolią Górnośląsko-Zagłębiowską poprzez promowanie idei Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej
 - budowa węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R
 - rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
 - zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
 - wdrożenie priorytetów dla autobusów poprzez rozwiązania ITS
 - zakup ekologicznego taboru
- z zakresu ruchu pieszego i rowerowego:
 - dalszy rozwój sieci dróg dla rowerów i pieszych
 - wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
 - uruchomienie systemu roweru miejskiego lub subregionalnego
 - rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerowego
- z zakresu elektromobilności i logistyki miejskiej:

- zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów w szczególności w dni wolne od pracy
- budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- z zakresu transportu drogowego i BRD:
 - rozwój obszaru Strefy Płatnego Parkowania
 - analiza i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych
- z zakresu działań „miękkich” i planistycznych:
 - sprzyjanie rozwojowi zabudowy w miejscach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
 - edukacja mieszkańców z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zrównoważonej mobilności;
 - aktualizacja żorskiego SUMP

Działaniami, które przy względnie niskim koszcie i szybkim czasie wdrożenia, przyczyniającymi się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców na bardziej zrównoważone są:

- objęcie działaniem BKM (Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej) obszarów dotychczas nie obsługiwanych przez transport publiczny
- rozwój preferencji dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego w obszarze centralnym Żor.

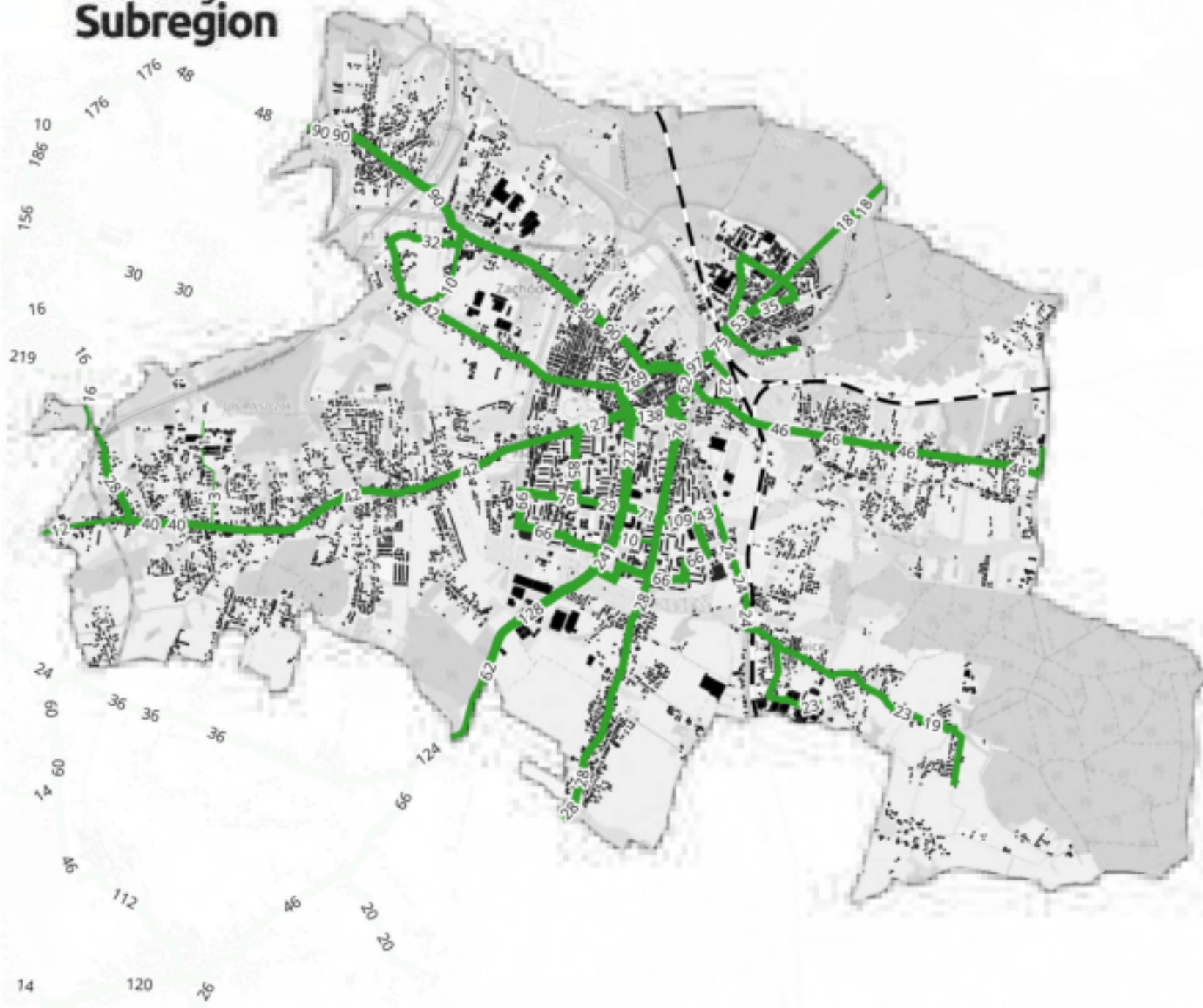
Mapy prezentujące stan istniejący i proponowane rozwiązania zostały przedstawione w załączniku.

DZIAŁANIA DLA GMINY

Cel	Działanie	
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego
C11	1.3	Integracja taryfowa z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych
C12	1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego
C13	1.22	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych
C21	2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojścia rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych
C23	2.12	Wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast

Cel	Działanie	
C23	2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP
C23	2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych
C23	2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji
C24	2.20	Interwencja w logistykę miejską
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport
C42	4.5	Współpraca z inwestorami
C42	4.6	Opracowywanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu
C42	4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków/uwag dot. zrównoważonej mobilności (np. konieczność nowych połączeń, stojaków itp.)
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych

Źródło: opracowanie własne
















LEGENDA

Sieć drogowa

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

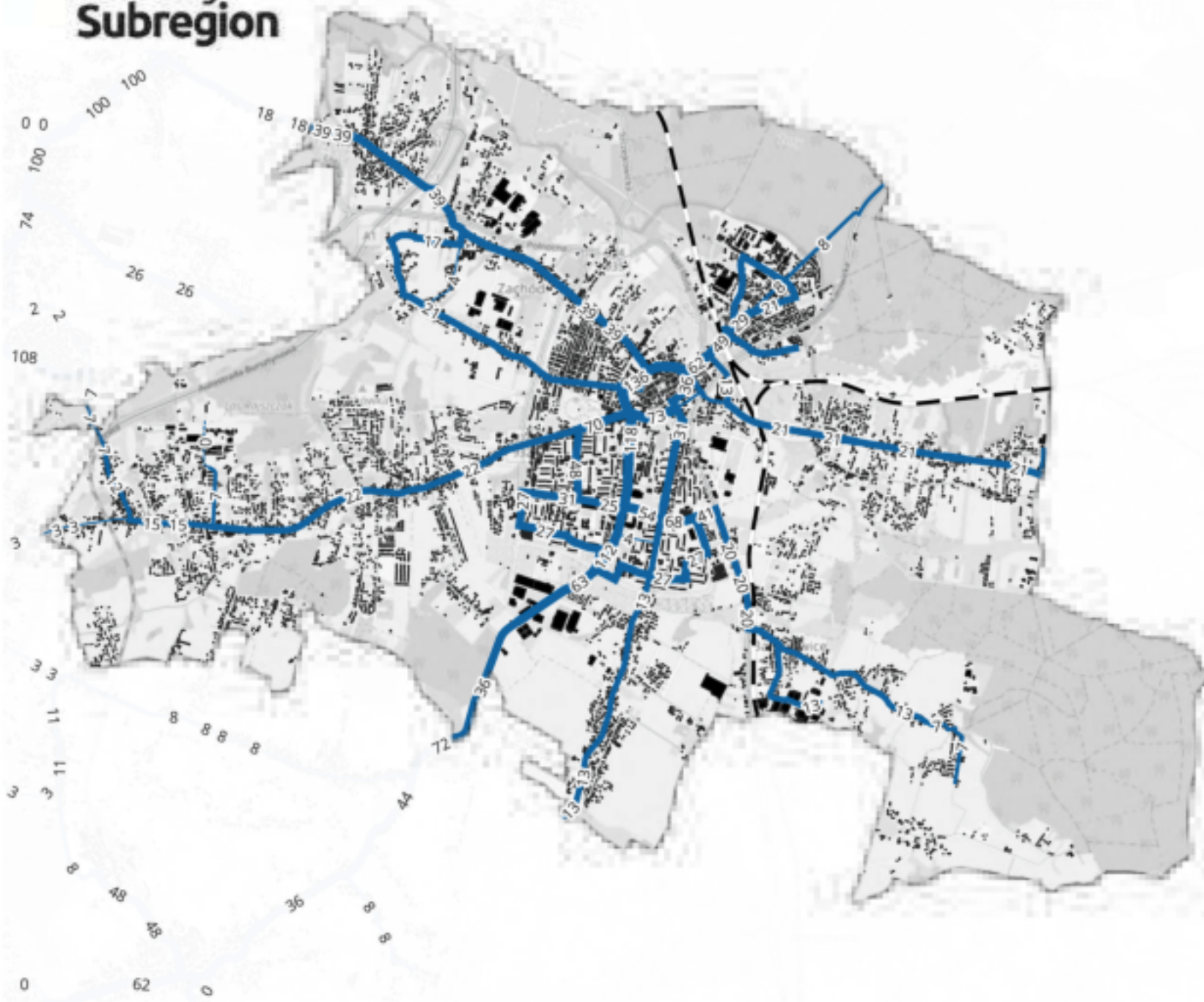
 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI SZKOLNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  1 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



gmina
Żory















LEGENDA

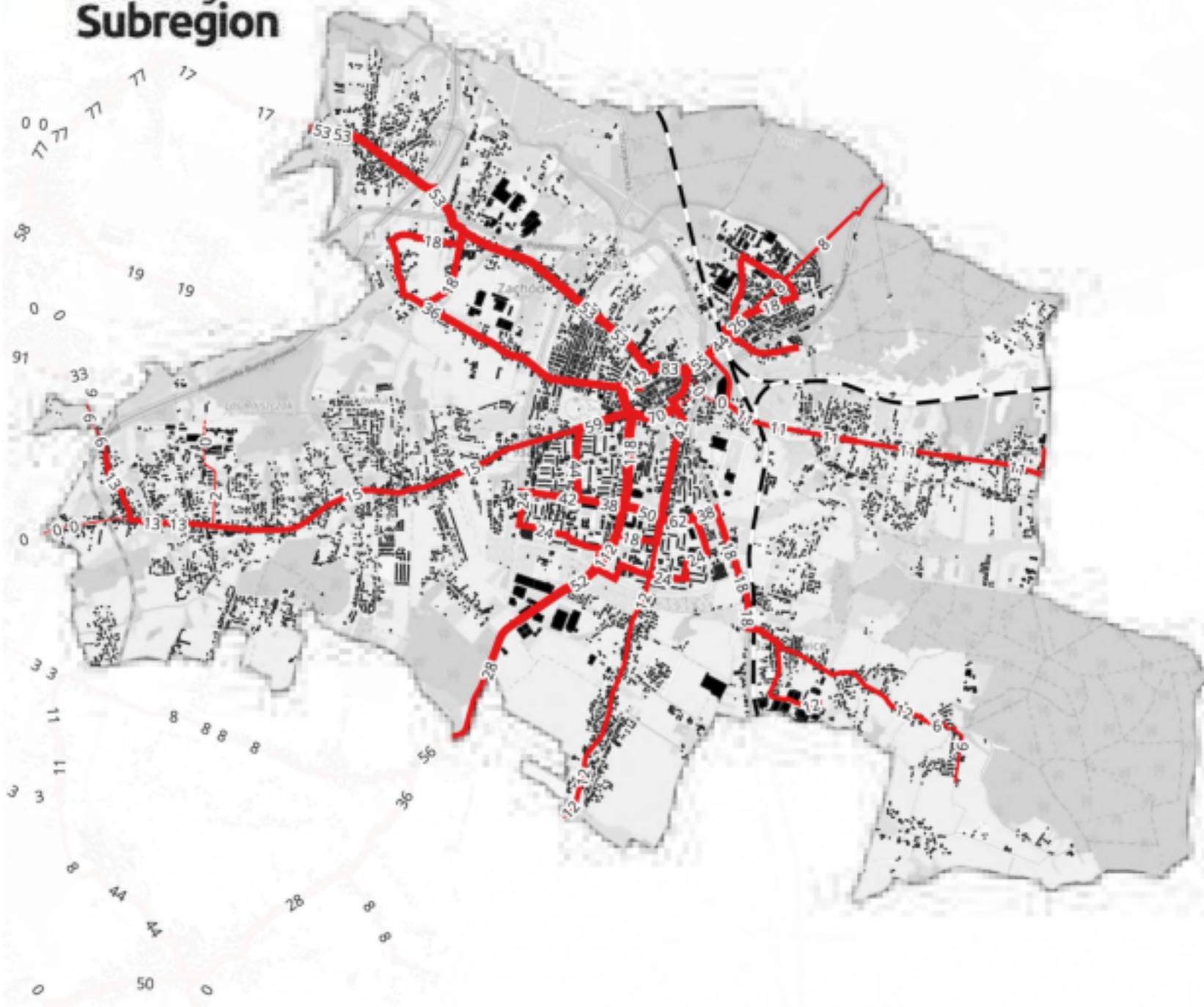
Sieć drogowa

- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna

 Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w SOBOTY
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753
















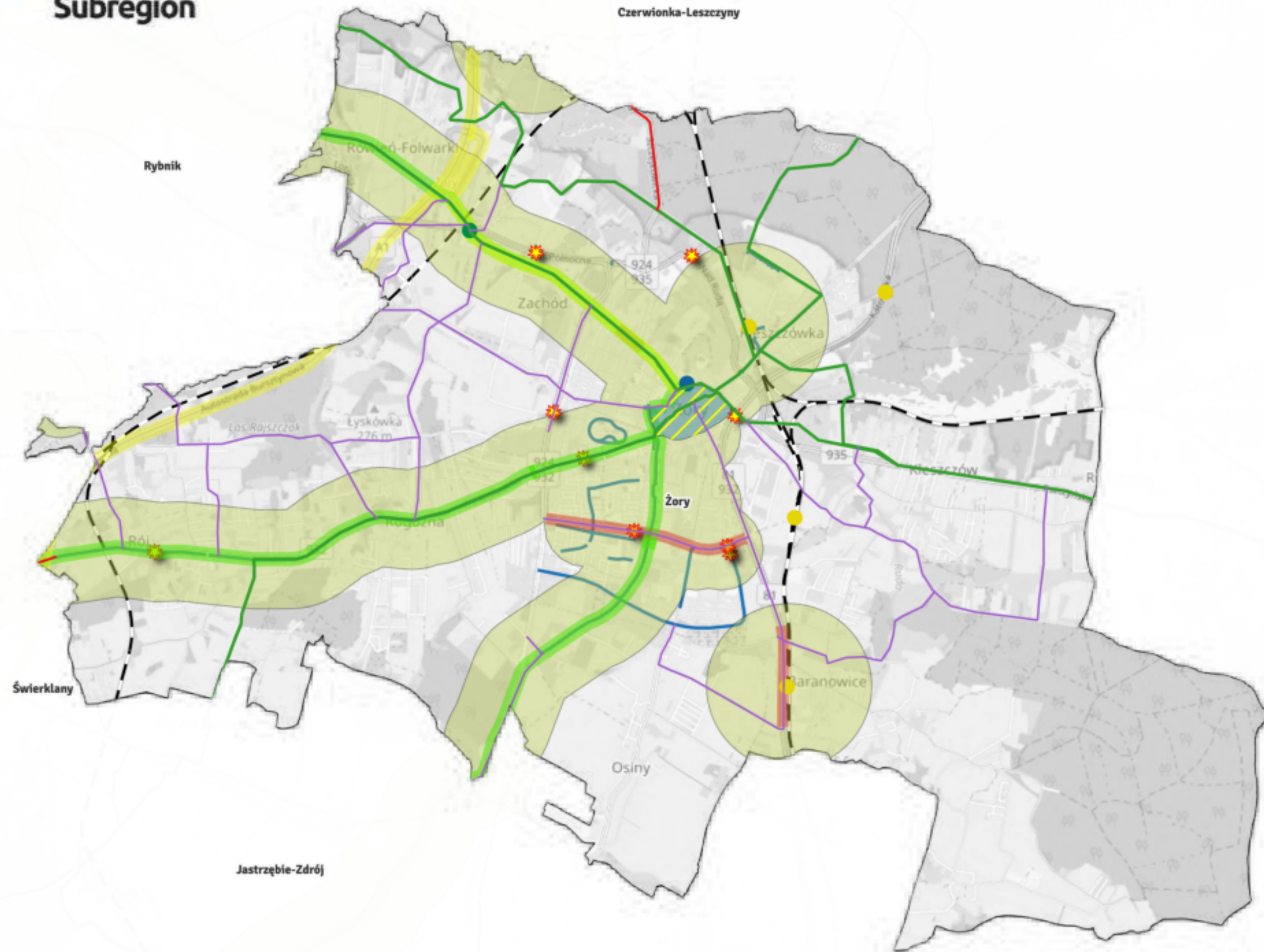
LEGENDA

Sieć drogowa

-  krajowa
-  wojewódzka
-  powiatowa
-  gminna
-  Lokalizacja zabudowy

Liczba kursów autobusów w DNI ŚWIĄTECZNE
(na odcinkach podano łączną liczbę kursów
w obie strony)

-  brak obsługi
-  0 - 4
-  4 - 6
-  6 - 8
-  8 - 12
-  12 - 16
-  16 - 24
-  24 - 48
-  48 - 96
-  96 - 192
-  192 - 288
-  288 - 480
-  480 - 753



LEGENDA

Działania z zakresu transportu publicznego

- Korytarze z priorytetem dla transportu publicznego
- Linie ponadsubregionalne
- Linie subregionalne
- Linie transgraniczne
- Linie dowozowe do kolei

Węzły przesiadkowe

- subregionalne
- główne
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- lokalne
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa
- mikro
- lokalizacja alternatywna
- lokalizacja podstawowa

Kierunki pogłębionych analiz BRD

- punktowe
- odcinkowe
- Przekształcenia ulic

Działania o charakterze obszarowym

- Obszary intensyfikacji zabudowy
- Obszary ograniczeń w centrach miast
- Rewitalizacja centrów gminnych
- Proponowany obszar SPP

Korytarze rozwoju dróg dla rowerów

- Krajowe i Regionalne Trasy Rowerowe
- Subregionalne trasy rowerowe
- Zbiorcze trasy rowerowe

Docelowy kształt układu drogowo-kolejowego

- Sieć drogową
- krajowa
- wojewódzka
- powiatowa
- gminna
- Sieć kolejowa

