

**Protokół nr 48/23**

**ze wspólnego posiedzenia Komisji Oświaty, Zdrowia, Kultury  
oraz Sportu i Spraw Społecznych oraz Komisji Budżetu i Spraw Komunalnych,  
które odbyło się dnia 27 listopada 2023 r.  
w budynku remizy Ochotniczej Straży Pożarnej w Rybarzowicach.**

**Obecni na posiedzeniu:**

- 15 radnych Rady Gminy Buczkowice: Jerzy Foltyniak, Jadwiga Górna, Jerzy Jakubiec, Renata Komarnicka, Wiesław Kopacz, Barbara Magiera-Sadlik, Janusz Matlak, Mieczysław Moczek, Józef Pawlik, Stanisław Sowa, Maria Sternal, Jan Świerczek, Zdzisław Świerczek, Jerzy Więcek, Roman Wrona,
- Wójt Gminy, Pan Józef Caputa,
- Zastępca Wójta, Pan Jerzy Kanik,
- Skarbnik Gminy, Pani Magdalena Mendrok,
- Prezes Ochotniczej Straży Pożarnej w Rybarzowicach Pan Stanisław Górny (jednocześnie Komendant Gminny OSP).

**Porządek posiedzenia:**

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Analiza stanu gotowości bojowej Ochotniczej Straży Pożarnej w Rybarzowicach.
3. Opiniowanie projektów uchwał w sprawach:
  - 1) zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41,
  - 2) przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+,
  - 3) zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej gminy Buczkowice,
  - 4) zmiany budżetu gminy Buczkowice na rok 2023,
  - 5) zmiany uchwały dotyczącej Regulaminu udzielania dotacji na zadania objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV,
  - 6) zmiany uchwały dotyczącej wdrożenia Programu Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV,
  - 7) zmiany Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii na lata 2023 - 2026,
  - 8) zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała na naukę religii Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę Buczkowice,
  - 9) zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała na naukę religii Kościoła Zielonoświątkowego Zbór Filadelfia dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę Buczkowice,

- 10) programu współpracy gminy Buczkowice z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2024,
  - 11) wieloletniego planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2023-2028 w gminie Buczkowice.
4. Przedstawienie zagadnień dotyczących zimowego utrzymania dróg gminnych.
  5. Przyjęcie protokołu z poprzedniego wspólnego posiedzenia Komisji Oświaty, Zdrowia, Kultury oraz Sportu i Spraw Społecznych oraz Komisji Budżetu i Spraw Komunalnych.
  6. Sprawy bieżące, wolne wnioski.
  7. Zamknięcie posiedzenia.

#### **Ad 1. Otwarcie posiedzenia.**

**Przewodnicząca Komisji Oświaty, Budżetu i Spraw Komunalnych, Radna Maria Sternal** otworzyła posiedzenie komisji o godz. 15.07 i stwierdziła prawomocność podejmowanych decyzji (w momencie otwarcia posiedzenia obecnych było 15 radnych).

#### **Ad 2. Analiza stanu gotowości bojowej Ochotniczej Straży Pożarnej w Rybarzowicach.**

**Prezes OSP Rybarzowice** oprowadził osoby obecne na posiedzeniu po budynku remizy celem pokazania sprzętu pożarniczego. Następnie przedstawił i omówił kwestie dotyczące historii i działalności OSP Rybarzowice. Jako osoba pełniący funkcję Komendanta Gminnego OSP, zwrócił się z prośbą o zwiększenie środków na ekwiwalenty dla członków poszczególnych jednostek OSP z terenu gminy Buczkowice w związku z licznymi działaniami OSP z terenu naszej gminy (akcje gaśnicze, zagrożenia miejscowe, czy zabezpieczanie różnych imprez między innymi rajdów rowerowych, wyścigów kolarskich takich jak Tour de Pologne).

**Ad 3. Opiniowanie projektów uchwał** (opiniowane projekty wraz z uzasadnieniami zał. do protokołu).

#### **Ad 3.1. Projekt uchwały w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41.**

**Wójt Gminy** przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

#### **Ad 3.2. Projekt uchwały w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+.**

**Wójt Gminy** przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.



**Ad 3.3-4. Projekt uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej gminy Buczkowice. Projekt uchwały w sprawie zmiany budżetu gminy Buczkowice na rok 2023.**

Skarbnik Gminy przedstawiła projekty uchwał, informując, że w projekcie budżetu ujęto zwiększenie środków na ekwiwalenty dla członków OSP o kwotę 12.000 zł (o co wniosowała Komendant Gminny OSP).

Radny Więcek zapytał czy kwestia zabezpieczania wyścigu Tour de Polonge wynika z jakichś przepisów. Radny podkreślił, że oczywiście jest za zwiększeniem środków na ekwiwalenty, ale jego zdaniem w tym przypadku to organizator imprezy powinien pokrywać koszty zabezpieczenia wyścigu.

Komendant Gminny OSP wyjaśnił, iż tak się przyjęło, że władze gmin zgadzają się na tego typu działania OSP, przy czym są to też kwestie wizerunkowe.

Wobec braku dalszych zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektów uchwał.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej gminy Buczkowice - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej gminy Buczkowice - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.5. Projekt uchwały w sprawie zmiany uchwały dotyczącej Regulaminu udzielania dotacji na zadania objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV.**

Wójt Gminy przedstawił projekt uchwały.

Radna Górna zapytała czy dotyczy to listy rezerwowej osób zgłaszających się do programu.

Wójt Gminy wyjaśnił, że jest jeszcze 12 wolnych miejsc dla osób chcących wymienić piec na kotły gazowe.

Wobec braku dalszych zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.6. Projekt uchwały w sprawie zmiany uchwały dotyczącej wdrożenia Programu Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV.**

Wójt Gminy przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.7. Projekt uchwały w sprawie zmiany Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii na lata 2023 - 2026.**

Zastępca Wójta przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.8. Projekt uchwały w sprawie zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała na naukę religii Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę Buczkowice.**

Wójt Gminy przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.9. Projekt uchwały w sprawie zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała na naukę religii Kościoła Zielonoświątkowego Zbór Filadelfia dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę Buczkowice.**

Wójt Gminy przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.10. Projekt uchwały w sprawie programu współpracy gminy Buczkowice z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2024.**

Zastępca Wójta przedstawił projekt uchwały.

Radna Górna zapytała czy w programie są jakieś zmiany w odniesieniu do tegorocznego.

Zastępca Wójta wyjaśnił, iż są drobne korekty zapisów, które wynikają z rozstrzygnięć nadzorczych Wojewody, jest też zmiana dotycząca uznania programu za akt prawa miejscowego i skierowania go do publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Wobec braku dalszych zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 3.11. Projekt uchwały w sprawie wieloletniego planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2023-2028 w gminie Buczkowice.**

Wójt Gminy przedstawił projekt uchwały.

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie opiniowanie projektu uchwały.

W wyniku głosowania komisje pozytywnie zaopiniowały projekt uchwały - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 4. Przedstawienie zagadnień dotyczących zimowego utrzymania dróg gminnych.**

**Wójt Gminy** omówił zagadnienia dotyczące zimowego utrzymania dróg gminnych (zał. do protokołu).

**Ad 5. Przyjęcie protokołu z poprzedniego wspólnego posiedzenia Komisji Oświaty, Zdrowia, Kultury oraz Sportu i Spraw Społecznych oraz Komisji Budżetu i Spraw Komunalnych.**

Wobec braku zgłoszeń Radna Sternal poddała pod głosowanie przyjęcie protokołu.

W wyniku głosowania komisje przyjęły protokół - głosowało 15 radnych, w tym 15 „za”.

**Ad 6. Sprawy bieżące, wolne wnioski.**

Radny Wrona podziękował Wójtowi Gminy i pracownikom Urzędu Gminy za realizację zadania dotyczącego budowy drogi Jagodowej w Buczkowicach.

**Radna Górna** zwróciła się o posypanie chodników koło kościoła w Rybarzowicach.

**Wójt Gminy** wyjaśnił, iż odśnieżanie chodników jest uruchomiane gdy zalega tam śnieg, a obecnie nie ma jeszcze dużo śniegu.

**Ad 7. Zamknięcie posiedzenia.**

**Przewodnicząca Komisji Budżetu i Spraw Komunalnych, Radna Maria Sternal** zamknęła posiedzenie komisji.

Posiedzenie komisji zakończyło się o godz. 17.42.

Na tym protokół zakończono.

Przewodniczyła:

Przewodnicząca Komisji Budżetu i Spraw Komunalnych, Maria Sternal.

Protokołował: Jerzy Kanik

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), art. 3 ust. 1, art. 20 ust. 1 i art. 27 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 ze zm.), w związku z art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1688)

**Rada Gminy Buczkowice**

**stwierdza, że projekt zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41 nie narusza ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Buczkowice (uchwała Nr III/19/15 Rady Gminy Buczkowice z dnia 28 stycznia 2015 r. ze zmianami), stwierdza, że nie wpłynęły uwagi do projektu zmiany planu miejscowego, oraz uchwała, co następuje:**

§ 1. 1. W uchwale Nr XXXVI/272/17 Rady Gminy Buczkowice z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2017 r. poz. 7424 ze zm.), wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 9 ust. 2 (maksymalna powierzchnia zabudowy) kropkę po pkt 7 zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „dla terenów ME.39, ME.40 i ME.41: 46% powierzchni działki budowlanej.”;
- 2) w § 9 ust. 4 (minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej) kropkę po pkt 9 zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu: „dla terenów ME.39, ME.40 i ME.41: 25% powierzchni działki budowlanej.”;
- 3) w § 9 ust. 7 (maksymalna intensywność zabudowy) po kropce dodaje się nowe zdanie w brzmieniu: „W terenach ME.39, ME.40 i ME.41: 1,6.”;
- 4) w § 9 ust. 18 pkt 1 (linie zabudowy nie dotyczą) średnik po lit. c zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu: „budyneków mieszkalnych w terenach ME.39, ME.40 i ME.41;”.

2. Pozostała treść planu miejscowego oraz rysunek planu miejscowego nie ulegają zmianie.

§ 2. Integralną częścią niniejszej uchwały są:

- 1) rozstrzygnięcie w sprawie uwag wniesionych do projektu zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – stanowiące załącznik nr 1;
- 2) rozstrzygnięcie w sprawie sposobu realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz o zasadach ich finansowania – stanowiące załącznik nr 2;
- 3) dane przestrzenne, o których mowa w art. 67a ust. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w formie pliku cyfrowego - stanowiące załącznik nr 3.

§ 3. Wykonanie niniejszej uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

§ 4. Uchwała podlega opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr .....

Rady Gminy Buczkowice

z dnia 29 listopada 2023 r.

**Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia nieuwzględnionych uwag wniesionych do projektu zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41**

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 ze zm.), Rada Gminy Buczkowice rozstrzyga, co następuje:

**§ 1.** Stwierdza się brak uwag wniesionych do projektu zmiany planu miejscowego.

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr .....

Rady Gminy Buczkowice

z dnia 29 listopada 2023 r.

**Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji zapisanych w zmianie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41 inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz o zasadach ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych**

Na podstawie art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 ze zm.), Rada Gminy Buczkowice rozstrzyga, co następuje:

**§ 1.** Na podstawie prognozy skutków finansowych zmiany planu miejscowego sporządzonej przez Wójta Gminy Buczkowice, nie przewiduje się realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy.

**§ 2.** Prognoza, o której mowa w § 1, stanowi integralną część dokumentacji prac planistycznych sporządzanej zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr .....

Rady Gminy Buczkowice

z dnia 29 listopada 2023 r.

Zalacznik3.xml

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

## Uzasadnienie

W związku z art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (j.t. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 ze zm.), przedstawia się do uchwalenia projekt zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Buczkowice w zakresie niektórych zasad kształtowania zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41.

Przystąpienie do sporządzania niniejszej zmiany planu miejscowego nastąpiło na podstawie uchwały Rady Gminy Buczkowice nr XLIV/378/23 z dnia 28 czerwca 2023 r.

Obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego został przyjęty uchwałą Rady Gminy Buczkowice nr XXXVI/272/17 Rady Gminy Buczkowice z dnia 20 grudnia 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2017 r. poz. 7424). Wojewoda Śląski rozstrzygnięciem nadzorczym nr IFIII.4131.1.10.2018 z dnia 1 lutego 2018 r. (publik. w Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 6 lutego 2018 r. poz. 845) stwierdził nieważność planu miejscowego w części. Plan miejscowy został zmieniony uchwałą Rady Gminy Buczkowice nr XLV/324/18 z dnia 29 sierpnia 2018 r. (publik. w Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 3 września 2018 r. poz. 5316). Plan miejscowy został zmieniony uchwałą Rady Gminy Buczkowice nr XIV/115/20 z dnia 29 stycznia 2020 r. (publik. w Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 3 lutego 2020 r. poz. 1016). Plan miejscowy został zmieniony uchwałą Rady Gminy Buczkowice nr XXXV/243/21 z dnia 27 października 2021 r. (publik. w Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 8 listopada 2021 r. poz. 7009).

Zmiana planu obejmuje zwiększenie wskaźników powierzchni zabudowy i intensywności zabudowy w terenach: ME.39, ME.40 i ME.41, wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu miejscowego. Powierzchnia tych terenów jest nadzwyczaj mała, ponieważ nie obejmuje całych powierzchni działek ewidencyjnych zagospodarowanych jako działki budowlane. W terenach tych obecnie zlokalizowane są budynki mieszkalne oraz garaże. Obecnie ustalone w planie wskaźniki pozwalają wyłącznie na remont i przebudowę istniejących budynków, ale nie pozwalają na ich rozbiórkę i budowę nowych budynków o nieznacznie większej powierzchni. Stan techniczny istniejących budynków jest zły, a ich dalszy remont nieuzasadniony. Dwaj właściciele tych terenów wnoszą o budowę w każdym z nich po jednym nowym budynku mieszkalnym jednorodzinny o typowych gabarytach i tradycyjnej formie architektonicznej. Wnioskodawcy posiadają prawo do dysponowania na cele budowlane wymienionym terenem budowlanym oraz przyległym terenem rolnym, dlatego pragną utworzyć siedliska rodzinne. Konsekwencją zmiany maksymalnej powierzchni zabudowy jest zmiana udziału powierzchni biologicznie czynnej. Prywatna droga wewnętrzna pomiędzy tymi terenami stanowi tzw. ślepy sięgacz obsługujący tereny wnioskodawców, dlatego brak jest uzasadnienia dla stosowania wobec planowanych budynków mieszkalnych ustalonej nieprzekraczalnej linii zabudowy.

Dokonane zmiany wskaźników w terenach "ME" dotyczą treści uchwały w części tekstowej i nie dotyczą rysunku planu miejscowego.

Na podstawie art. 27 u.p.z.p. zmiany planu miejscowego dokonano w takim trybie, w jakim jest on uchwalany.

### 1. Sposób realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2-4 ustawy:

- 1) Projekt zmiany planu miejscowego nie wpływa na ustalone w tym planie lub przepisach odrębnych:
- wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury,
  - walory architektoniczne i krajobrazowe,
  - wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych,
  - wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej,
  - wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych,
  - walory ekonomiczne przestrzeni,
  - prawo własności,
  - potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa,
  - potrzeby interesu publicznego,
  - potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych,
  - zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad planem miejscowym, w tym przy użyciu środków elektronicznych,
  - zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych,



- potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody do celów zaopatrzenia ludności.

Zmiana planu miejscowego nie wpływa na ustalone w tym planie:

- inne obszary zagrożenia powodzią,
- strefy sanitarne cmentarza,
- obszary osuwisk nieaktywnych i obszary potencjalnie zagrożone osuwiskami,
- pasy drogowe ani inne warunki, wskaźniki lub parametry zabudowy i zagospodarowania.

W trakcie sporządzania zmiany planu miejscowego została wykonana prognoza skutków oddziaływania ustaleń planu na środowisko. Zarówno projekt planu, jak i prognoza zostały pozytywnie uzgodnione i zaopiniowane przez wymagane organy. W terminie od 10.10.2023 r. Do 31.10.2023 r. projekt zmiany planu został wyłożony do publicznego wglądu. W dniu 27.10.2023 r. zorganizowano dyskusję publiczną nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie zmiany planu. Dyskusja nie odbyła się z powodu braku zainteresowanych osób.

2) Sporządzając projekt zmiany planu miejscowego, Wójt Gminy zważył interes publiczny i interesy prywatne, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. W ustalonym terminie od 10.10.2023 r. Do 14.11.2023 r. nie wpłynęły uwagi do projektu zmiany planu.

#### 2. Zgodność z wynikami analizy, o której mowa w art. 32 ust. 1 ustawy:

Rada Gminy Buczkowice przyjęła uchwałę Nr XXVI/183/21 z dnia 27 stycznia 2021 r. w sprawie aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Buczkowice. Na podstawie wyników analizy sporządzonej przez Wójta Gminy Buczkowice w listopadzie 2020 r. uznano, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Buczkowice przyjęte uchwałą Rady Gminy Buczkowice Nr III/19/15 z dnia 28 stycznia 2015 r., zmienione uchwałą Rady Gminy Nr XI/91/19 z dnia 30 października 2019 r., było w części nieaktualne i wymagało zmiany w części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego sołectwa Rybarzowice oraz odpowiednio w części dotyczącej uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego dla obszaru całej gminy. Uchwałą nr XLVII/321/22 z dnia 30.11.2022 r. Rada Gminy Buczkowice zmieniła studium.

#### 3. Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy:

Sporządzono Prognozę skutków finansowych uchwalenia zmiany planu, która wykazuje brak wpływu na wydatki i przychody w budżecie gminy Buczkowice. Nie przewiduje się negatywnego wpływu uchwalenia zmiany planu miejscowego na finanse publiczne.

#### 4. Brak naruszenia ustaleń studium.

Projekt zmiany planu miejscowego nie narusza ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Buczkowice przyjętego uchwałą Rady Gminy Nr III/19/15 Rady Gminy Buczkowice z dnia 28 stycznia 2015 r. ze zmianami. Analizę i oświadczenie w tym zakresie włączono do dokumentacji planistycznej.

#### 5. Zgoda rolna i leśna.

Projekt zmiany planu miejscowego nie wymaga uzyskania zgody na zmianę przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na inne cele. Oświadczenie w tym zakresie włączono do dokumentacji planistycznej.

Urbanista, mgr inż. arch. Marcin Ulewicz

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

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

Na podstawie art. 10 ust. 1, art. 18 ust. 1 i 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**



**Plan Zrównoważonej Mobilności  
dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+**



**Plan  
Zrównoważonej Mobilności  
Aglomeracji Beskidzkiej**



## Wykonawca



LPW Sp. z o.o.  
ul. Żeliwna 38  
40-599 Katowice

## Zamawiający



Stowarzyszenie Gmin i Powiatów  
Subregionu Południowego Województwa Śląskiego  
Aglomeracja Beskidzka  
ul. Cieszyńska 15  
43-300 Bielsko-Biała



**Spis treści**

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





## WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW/SŁOWNICZEK

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



## SYNTEZA

---

## Scenariusz ewolucyjny rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej

### Główne kierunki zmian

*powstanie kolej aglomeracyjna zintegrowana z komunikacją autobusową*



*nastąpi poprawa sposobu organizowania i świadczenia usług w komunikacji autobusowej*

*w każdej gminie Aglomeracji Beskidzkiej powstanie przynajmniej jeden węzeł przesiadkowy*



*usługi transportowe częściowo realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi*

*pilotażowo uruchamiane będą nowe usługi transportowe (np. transport na żądanie)*



*rozwijane będą ciągi piesze i rowerowe*

*nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego*





*podejmowane będą działania na rzecz uspokojenia ruchu (głównie w centach miast)*

*stopniowo wdrażane będą zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, dotyczące lokowania nowej zabudowy*







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

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

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

**Cel horyzontalny 1:**

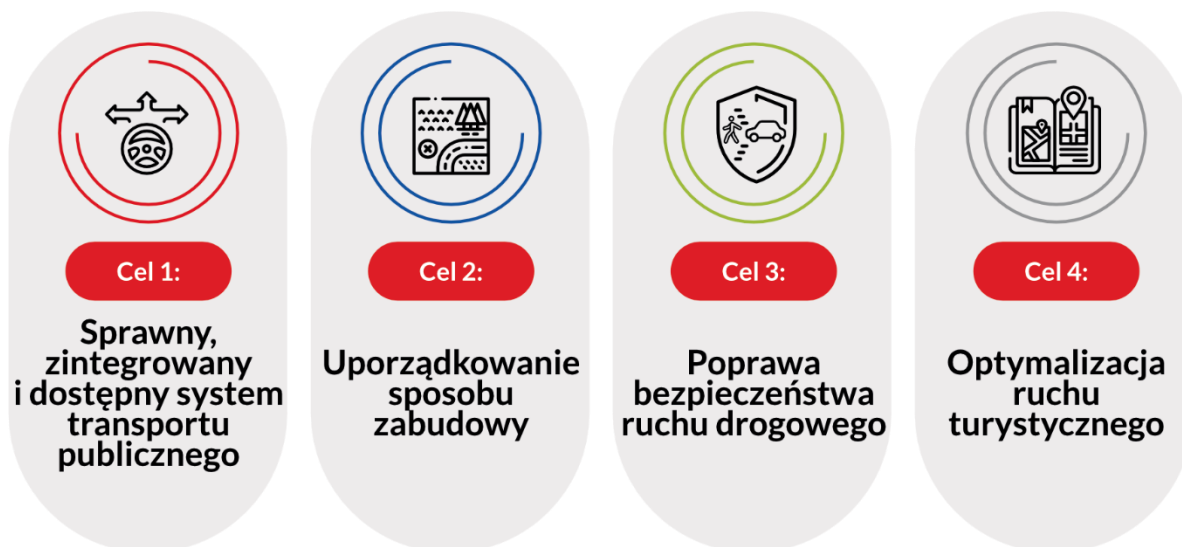
**Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko**



**Cel horyzontalny 2:**

**Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo**

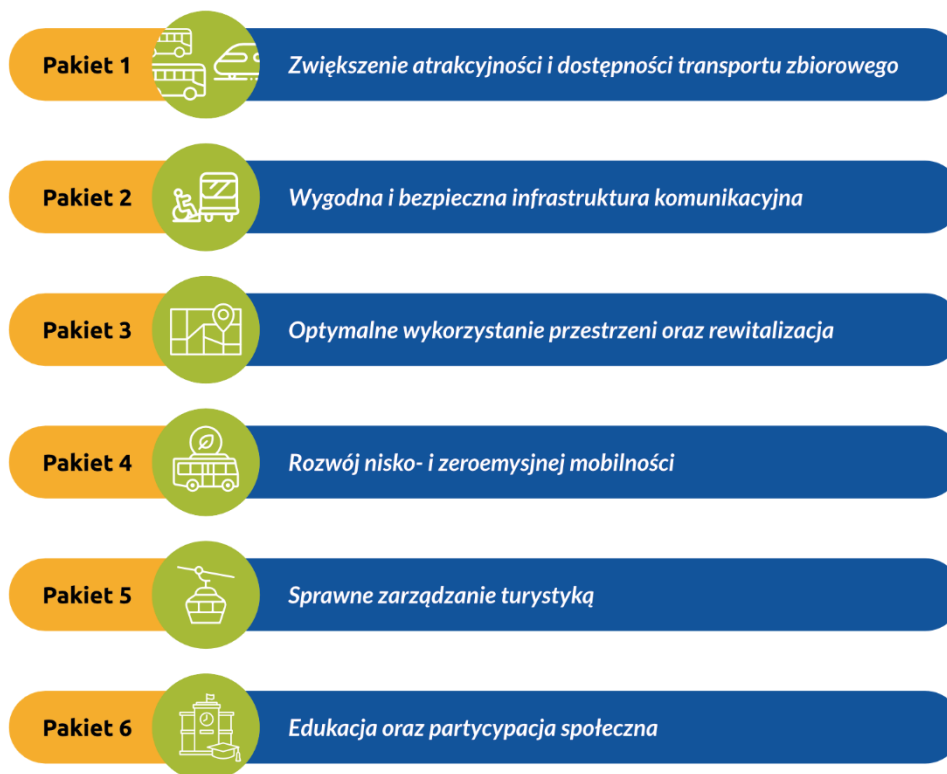




Cele operacyjne są powiązane z celami horyzontalnymi (nie są one od siebie odseparowane). Cele horyzontalne powinny zostać osiągnięte do roku 2040, natomiast dla celów operacyjnych przyjmuje się horyzont czasowy roku 2030.

Poniżej pokazano wzajemne zależności między celami horyzontalnymi i operacyjnymi

| Cele operacyjne   |  |                                 |  |                                   |
|---|--|---------------------------------|--|-----------------------------------|
|   | Cel 1:   | Cel 2:                          | Cel 3:                                 | Cel 4:                            |
|   | Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego | Uporządkowanie sposobu zabudowy | Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | Optymalizacja ruchu turystycznego |
| <b>Cel horyzontalny 1:</b><br>Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko            | ✓  | ✓                               | ✓                                      | ✓                                 |
| <b>Cel horyzontalny 2:</b><br>Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo |  | ✓                               |  | ✓                                 |



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

## WPROWADZENIE

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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





## 1. METODYKA TWORZENIA SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

---

### 1.1. PROCES OPRACOWANIA SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Proces opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej oparto o cykl dwunastu kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Realizacja określonych kroków i działań jest wykonywana w ramach czterech etapów:

- Etap I: Dobrze przygotowanie;
- Etap II: Racjonalne i klarowne określenie celów;
- Etap III: Określenie planu działania;
- Etap IV: Wdrażanie planu.

Wskazane etapy nie mają charakteru sekwencyjnego i mogą trwać częściowo równoległe lub w pętłach sprzężenia zwrotnego.

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



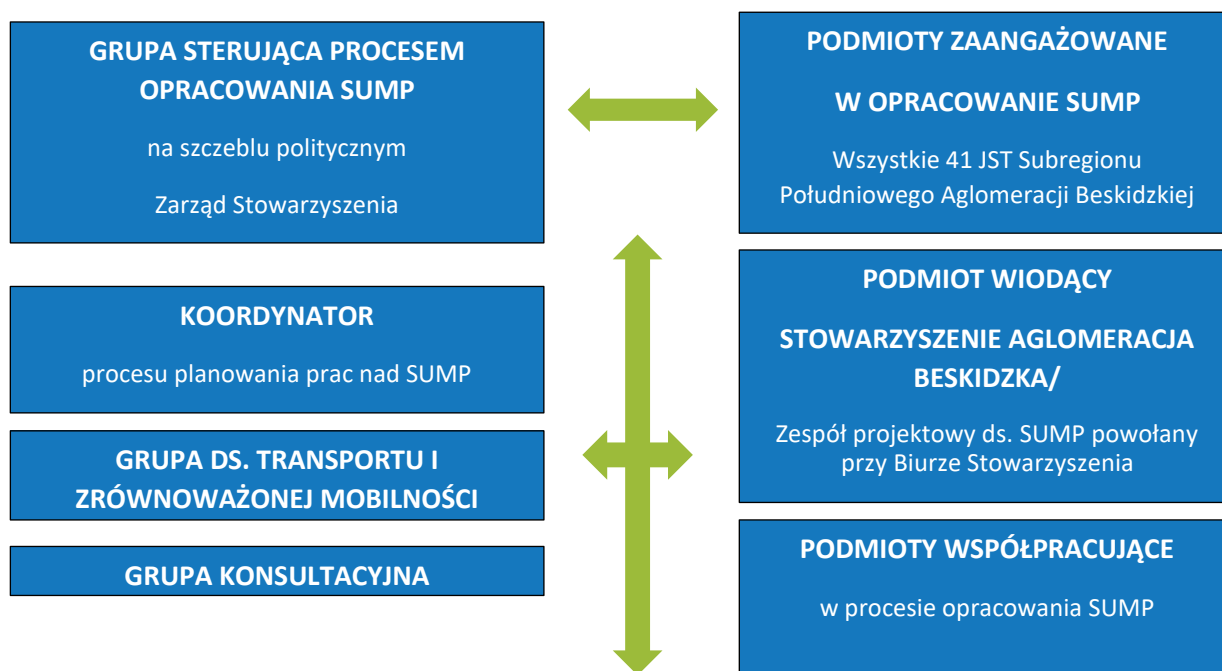
Rysunek 1.1 Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

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

Punktem wyjścia dla opracowania Planu była chęć poprawy nie tylko mobilności, ale również jakości życia mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej. Zadanie dotyczące kształtowania zintegrowanego systemu transportu i zrównoważonej mobilności wynika ze statutu<sup>1</sup> Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka” z siedzibą w Bielsku-Białej. Cele statutowe Stowarzyszenia są zgodne z logiką SUMP również w zakresie kształtowania zintegrowanego systemu transportu, w tym m.in. poprzez integrację oraz unowocześnianie systemu transportowego i komunikacyjnego w subregionie, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, czy też działań na rzecz kształtowania ładu przestrzennego i skoordynowanego zagospodarowania terenu subregionu oraz poprawy jakości środowiska przyrodniczego ze szczególnym uwzględnieniem poprawy jakości powietrza.

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

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



**Rysunek 1.2 Schemat struktury organizacyjnej SUMP**

Źródło: opracowanie własne

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

<sup>2</sup> <https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwaly>.

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

Kolejnym krokiem było opracowanie koncepcji mobilnościowej, wypracowanie scenariuszy rozwoju oraz racjonalnej wizji rozwoju całego obszaru, a następnie określenie priorytetów i wymiernych celów, które wyznaczają kierunki działań przez najbliższe lata, do roku 2040. Z zastosowaniem metody SMART<sup>5</sup> sformułowano cele, które są:

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

---

<sup>4</sup> <https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwaly>

<sup>5</sup> Na podstawie: Projekt BUSTRIIP, Poruszając się w zrównoważony sposób - Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego [www.movingsustainably.net](http://www.movingsustainably.net)

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

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

### 1.2. RAMY CZASOWE

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

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

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

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

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



### 1.3. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Plan, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględni wszystkie grupy odbiorców, w tym osoby z różnego rodzaju niepełnosprawnościami. Niezwykle istotna jest partycypacja społeczna, która umożliwia zaangażowanie różnych osób. W odróżnieniu od tradycyjnego podejścia do planowania transportu, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) kładą szczególny nacisk na zaangażowanie mieszkańców, interesariuszy instytucjonalnych czy innych zainteresowanych osób. Powszechnie stosowaną klasyfikacją<sup>6</sup> metod do angażowania mieszkańców jest informowanie, konsultowanie, angażowanie, współpraca i upoważnienie. W przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej zastosowano mieszane metody angażowania:

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

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

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

<sup>6</sup> Na podstawie: International Association for Public Participation (IAP2, 2007)

- Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach;
- Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach;
- Urząd Gminy Łodygowice;
- Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu (powiat ościenny).

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



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

Źródło: opracowanie własne

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



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

Źródło: opracowanie własne



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



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

Źródło: opracowanie własne

### **1.4. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

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

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

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

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

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



## **2. SYNTEZA DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ**

---

## 2.1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

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

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

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

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

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

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

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

Obszar funkcjonalny lokalnych ośrodków rozwoju stanowią gminy: Łękawica, Radziechowy-Wieprz, Goleszów, Dębowiec, Hażlach, Zebrzydowice, Skoczów, Strumień i Chybie oraz gminy, którym nadano funkcję turystyczną i zlokalizowane są w otoczeniu lokalnych ośrodków rozwoju.



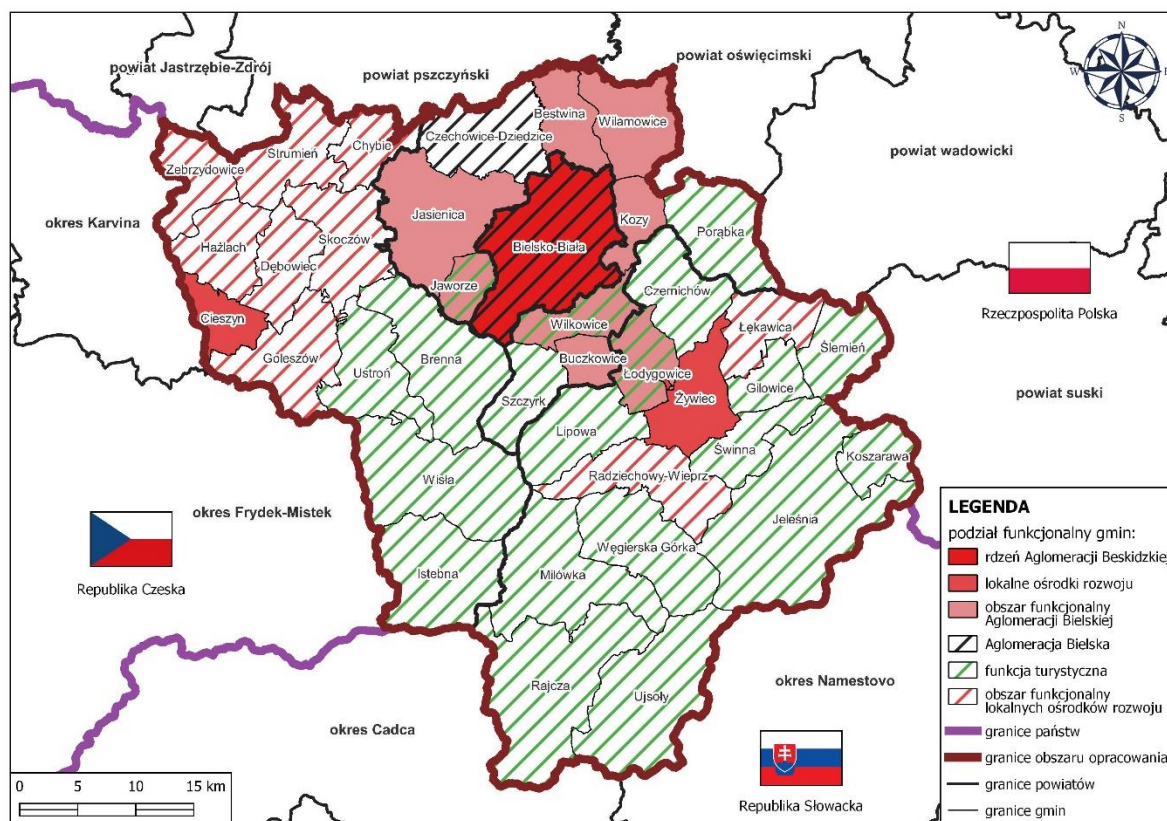


Rysunek 2.1 Trasa rowerowa dookoła Jeziora Żywieckiego

Źródło: opracowanie własne



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



Rysunek 2.2 Podział funkcjonalny obszaru

Źródło: opracowanie własne

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

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

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

**Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Spośród gmin miejskich najgorsze warunki związane z zanieczyszczeniem powietrza panują w gminach: Bielsko-Biała, Cieszyn oraz Żywiec<sup>7</sup>. Związane jest to z gęstą zabudową oraz dużą liczbą zakładów pracy, które generują liczne podróże. Podobna sytuacja występuje na obszarze dolin, gdzie ze względu na niekorzystne przewietrzenia dochodzi do akumulacji zanieczyszczeń. Sprawny i spełniający postulaty przewozowe transport publiczny powinien przyczynić się do zmiany przyzwyczajeń mieszkańców i zwiększyć udział podróży wykonywanych z użyciem transportu zbiorowego.

## 2.2. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

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

Tabela 2.2. Wykaz dokumentów wyższego szczebla poddanych analizie

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

<sup>7</sup> Na podstawie danych Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

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

Źródło: opracowanie własne

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

Najistotniejszymi działaniami opisanymi w dokumentach są:

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

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

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

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

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

### 2.3. PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH ANALIZ STANU ISTNIEJĄCEGO I SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ

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

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

## Badania jakościowe

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

Tabela 2.3. Kluczowe wnioski z badań jakościowych

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

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

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

Źródło: opracowanie własne



Ruch pieszy





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

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

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

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

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

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

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

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



## Transport rowerowy





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

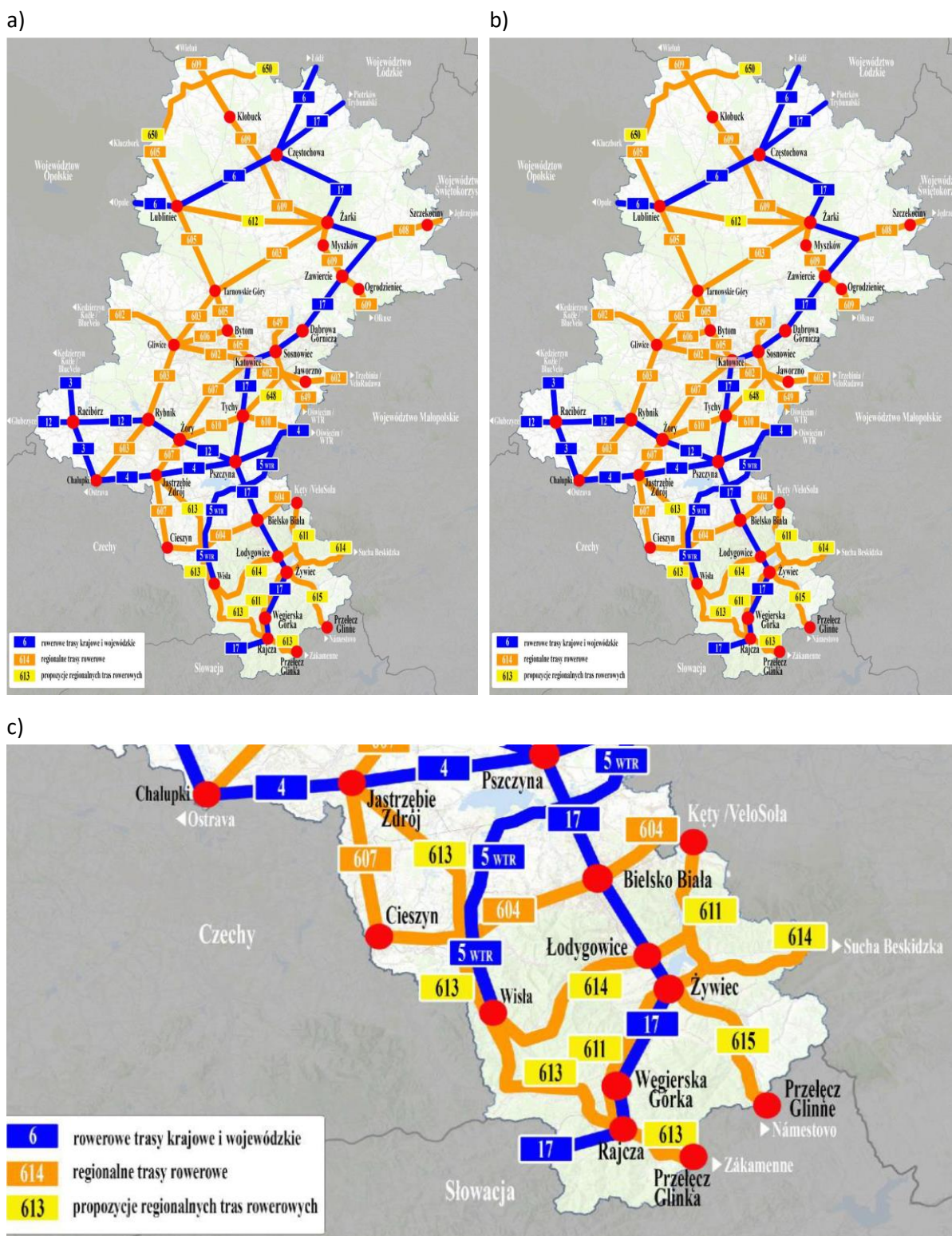


**Rysunek 2.3 Infrastruktura rowerowa w dzielnicy Wapienica w mieście Bielsko-Biała**

Źródło: opracowanie własne

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

## Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



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

Źródło: opracowanie własne

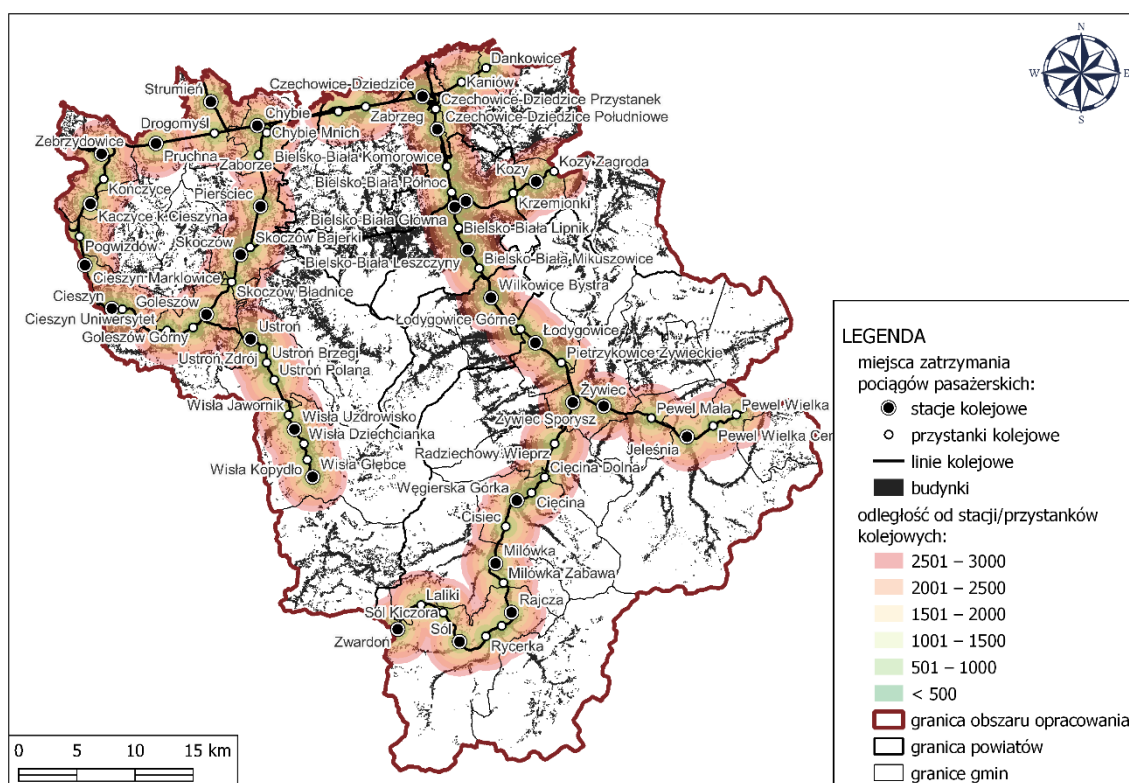


# Transport kolejowy





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



**Rysunek 2.5 Dostępność istniejących stacji i przystanków kolejowych**

Źródło: opracowanie własne

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

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

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

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

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

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

\* Przewoźnik:

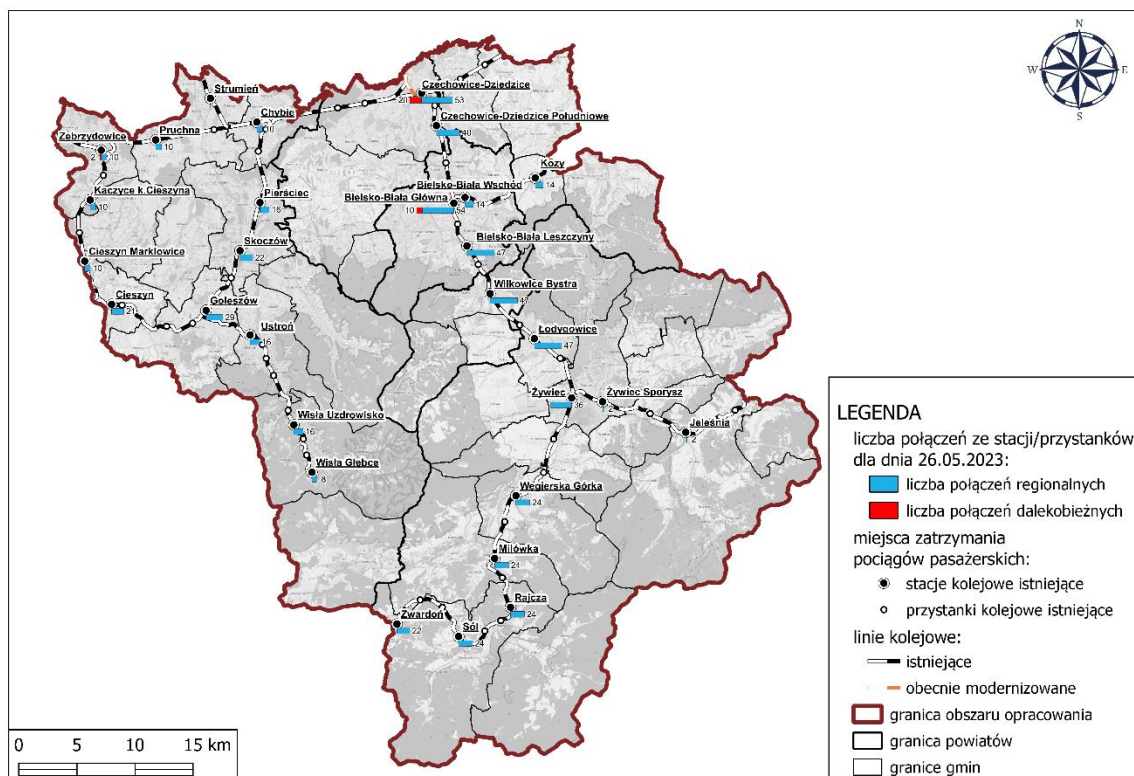
IC – PKP Intercity S.A.

KŚ – Koleje Śląskie sp. z o.o.

PREG – Polregio sp. z o.o.

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

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



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

Źródło: opracowanie własne



# Transport autobusowy





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

Z kolei komunikację miejską organizują cztery gminy:

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





**Rysunek 2.7 Autobusy marki Solaris w Bielsku-Białej**

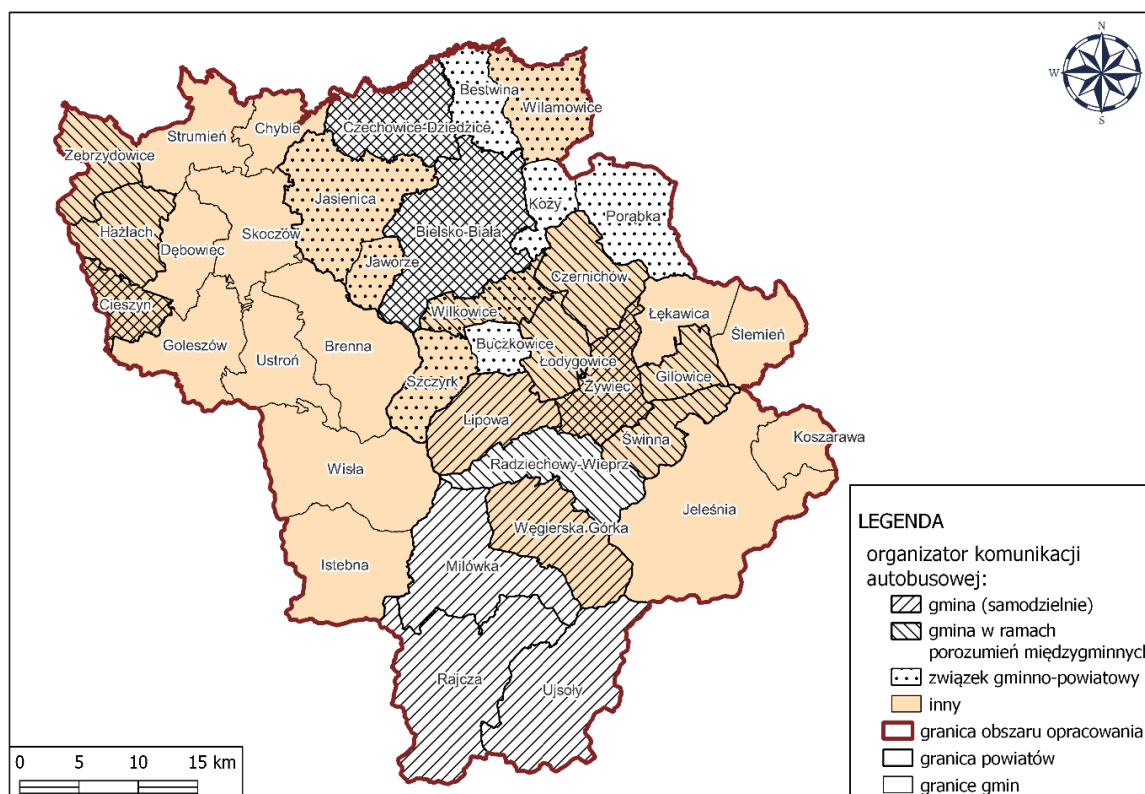
Źródło: opracowanie własne

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

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

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

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



**Rysunek 2.8 Modele organizacji autobusowego transportu zbiorowego w gminach Aglomeracji Beskidzkiej**

Źródło: opracowanie własne

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

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

**Tabela 2.5. Przystanki węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Beskidzkiej**

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

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



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

Źródło: Opracowanie własne



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

Źródło: opracowanie własne

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



**Rysunek 2.10** Infrastruktura zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne



## Transport drogowy



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

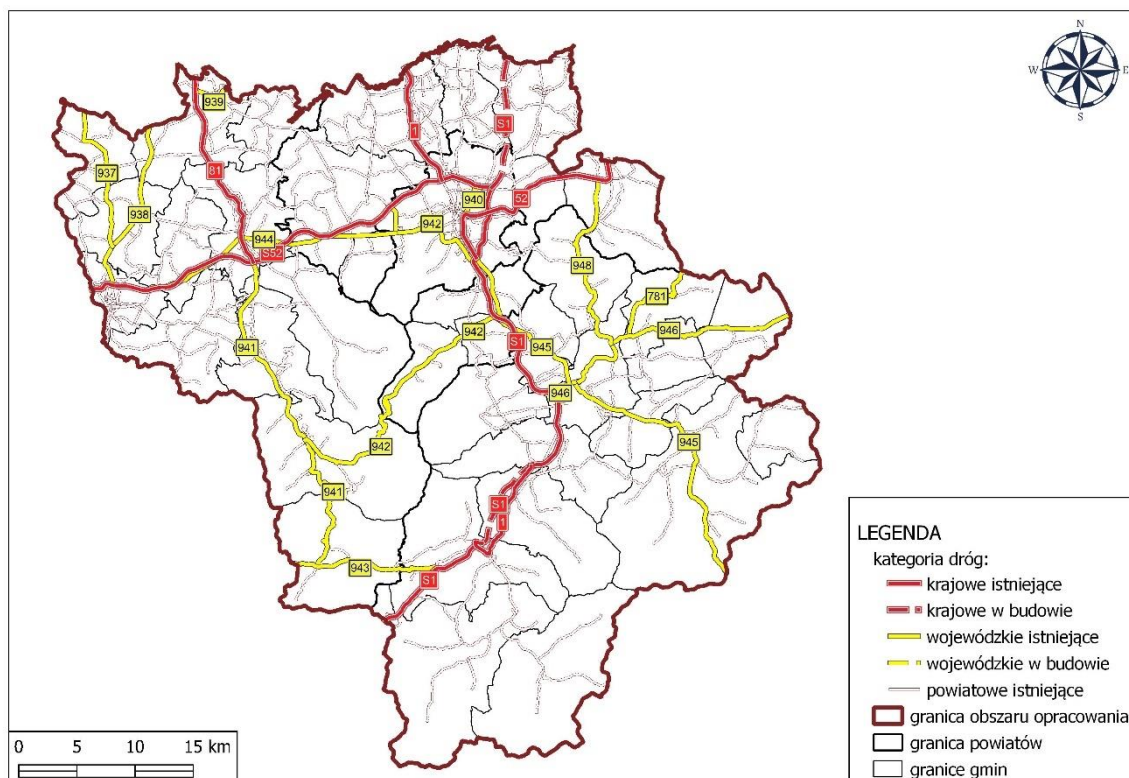
Siatka drogowa połączeń o znaczeniu krajowym w Aglomeracji Beskidzkiej złożona jest z dwóch dróg ekspresowych (S1, S52) oraz dróg krajowych (DK1, DK52, DK81). Uzupełnieniem sieci dróg krajowych jest 12 dróg wojewódzkich oraz liczne drogi powiatowe i gminne. Na rysunku 2.11 przedstawiono przebieg dróg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

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

---

<sup>8</sup> Dane przekazane przez Komendę Główną Policji





**Rysunek 2.11 Przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej**

Źródło: opracowanie własne

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

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

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





Rysunek 2.12 Stacja ładowania pojazdów elektrycznych w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne

## Pozostałe

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

Najbliższymi międzynarodowymi portami lotniczymi pasażerskimi dla Aglomeracji Beskidzkiej są:

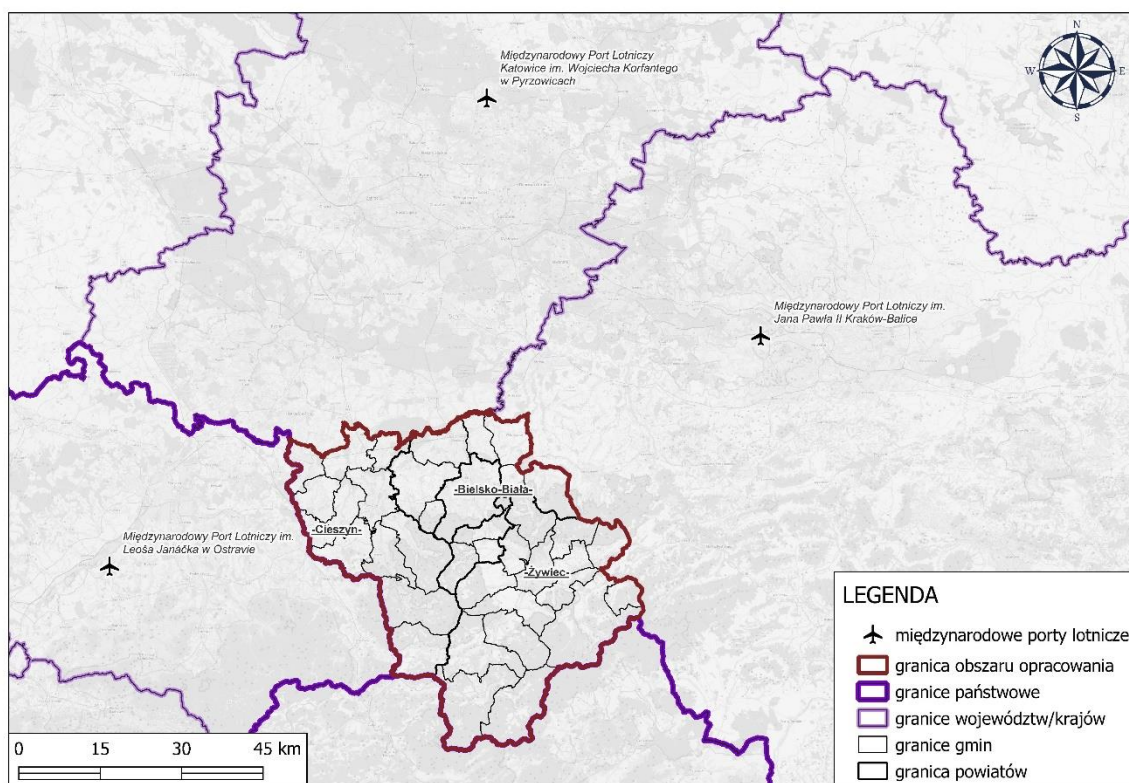
- Międzynarodowy Port Lotniczy Ostrawa – Mošnov im. Leoša Janáčka – oddalony o około 84 km;
- Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice – oddalony o około 97 km;
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice – oddalony o około 108 km.

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

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

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

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



Rysunek 2.13 Aglomeracja Beskidzka na tle najbliższych międzynarodowych portów lotniczych

Źródło: opracowanie własne

## 2.4. TRENDY W ZACHOWANIACH I PREFERENCJACH TRANSPORTOWYCH

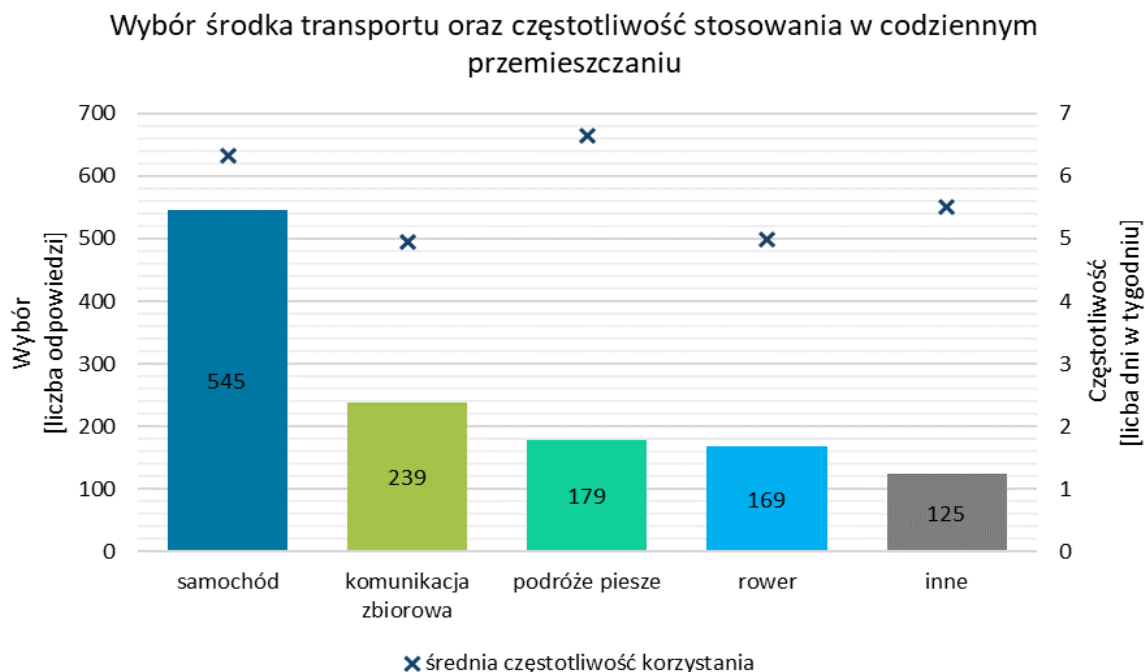
W przeprowadzonych badaniach ilościowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zebrano informacje dotyczące m.in.:

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

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

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

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

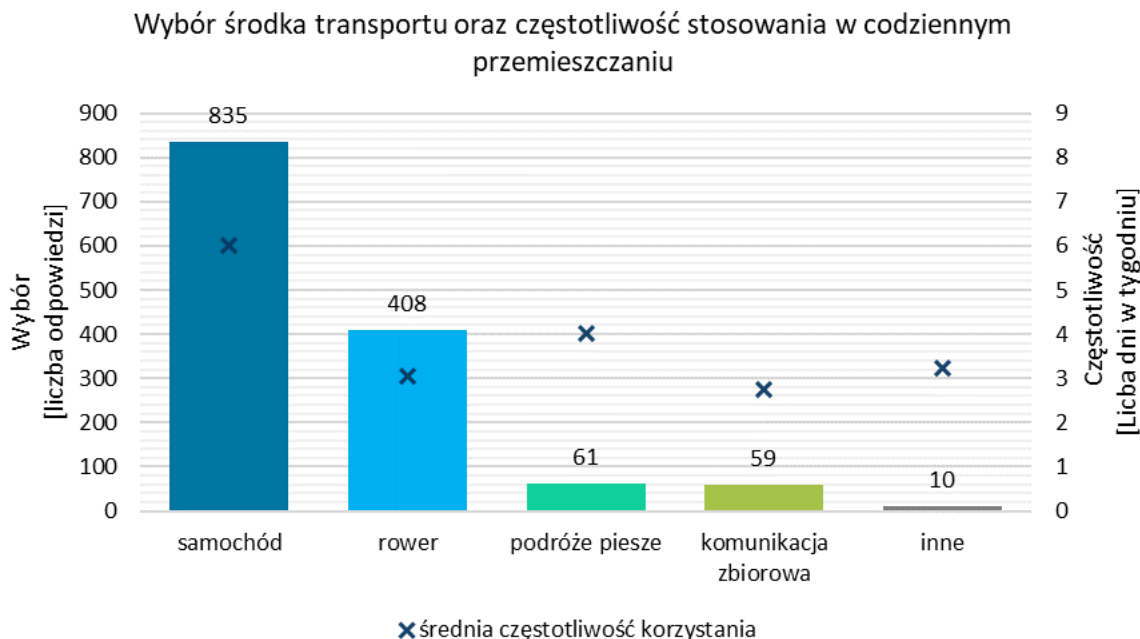


**Rysunek 2.14 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania w grupach celowych**

Źródło: Opracowanie własne

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

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



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

Źródło: Opracowanie własne

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

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

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

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

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

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

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





### 3. ANALIZA SWOT


---


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


W analizie SWOT rozpatruje się cztery kategorie czynników:

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

**Tabela 3.1. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej Aglomeracji Beskidzkiej**

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


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

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



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



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

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

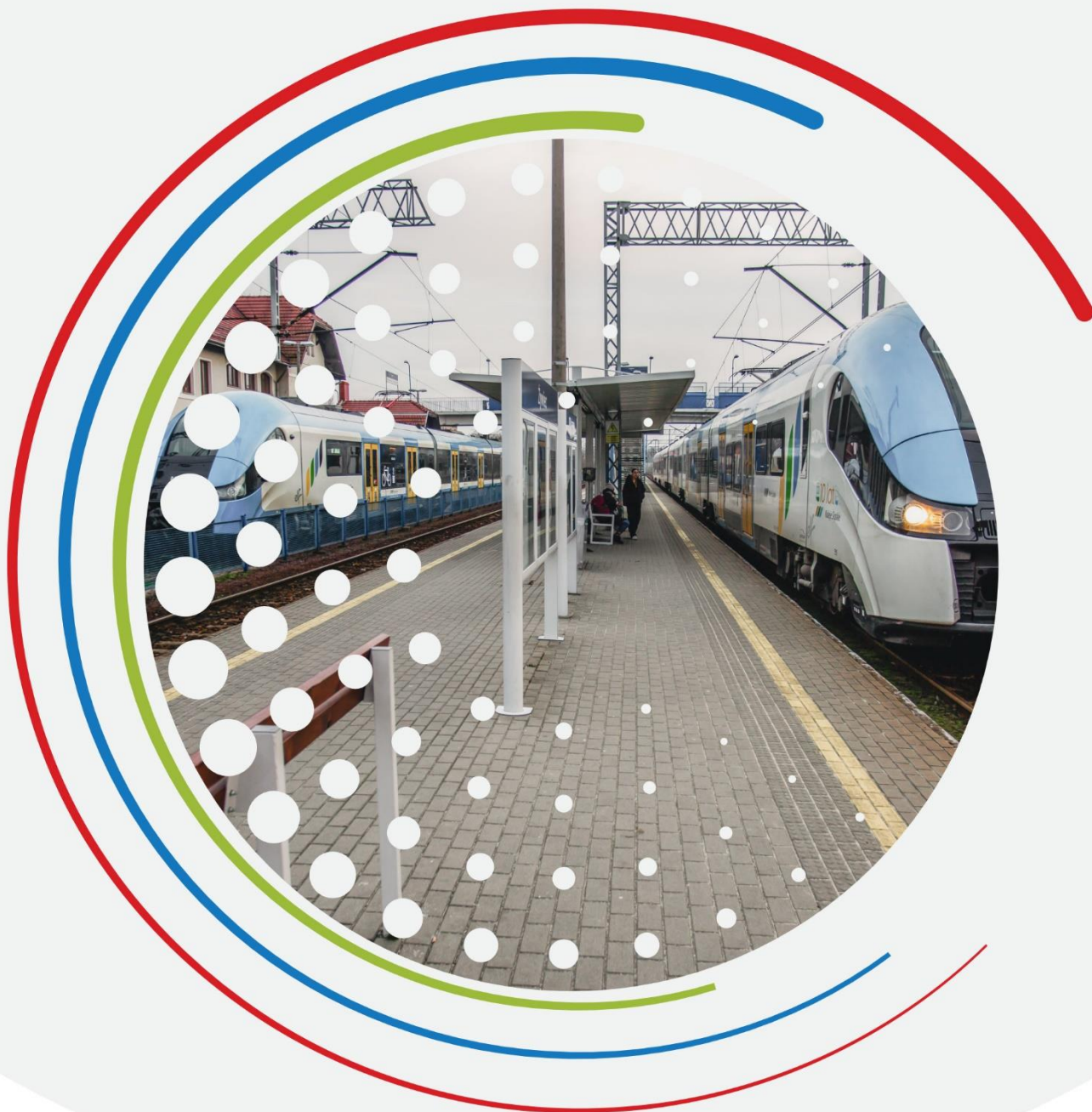
Źródło: opracowanie własne

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



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

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



## 4. MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU

---



#### 4.1. ANALIZA SCENARIUSZY

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

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

### Scenariusz bazowy

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

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

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

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

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

#### Główne kierunki zmian

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

## Scenariusz rewolucyjny

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

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

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

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

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

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

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

### Główne kierunki zmian

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

## Scenariusz ewolucyjny

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

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

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

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

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

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

### Główne kierunki zmian

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



**Główne kierunki zmian**

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

**4.2. PODSUMOWANIE ORAZ WYBÓR SCENARIUSZA**

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

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

**Tabela 4.1 Wyniki pracy eksploatacyjnej**

| Kategoria pojazdów | Scenariusz/rok prognozy                   |           |           |             |           |           |            |           |           |
|--------------------|---|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|
|                    | Praca eksploatacyjna – dystansowa [pojkm] |           |           |             |           |           |            |           |           |
|                    | bazowy                                    |           |           | rewolucyjny |           |           | ewolucyjny |           |           |
|                    | 2030                                      | 2040      | 2050      | 2030        | 2040      | 2050      | 2030       | 2040      | 2050      |
| SC + SCp           | 71 479                                    | 71 274    | 70 683    | 72 133      | 71 750    | 70 751    | 71 533     | 71 856    | 70 881    |
| SC + SCp (T)       | 6 088                                     | 6 030     | 6 063     | 6 150       | 6 048     | 6 054     | 6 078      | 6 038     | 6 051     |
| SC + SCp (RD)      | 80 075                                    | 79 642    | 79 704    | 81 027      | 80 107    | 79 657    | 80 258     | 79 761    | 79 654    |
| SC + SCp (RŻ)      | 77 986                                    | 77 918    | 77 359    | 78 374      | 78 117    | 77 304    | 78 080     | 77 981    | 77 329    |
| SD                 | 108 672                                   | 108 549   | 108 239   | 111 591     | 109 270   | 108 014   | 108 253    | 108 576   | 108 013   |
| SD (T)             | 9 577                                     | 9 229     | 9 247     | 9 604       | 9 225     | 9 230     | 9 593      | 9 252     | 9 230     |
| SD (RD)            | 53 815                                    | 52 422    | 52 199    | 54 280      | 52 420    | 52 373    | 53 453     | 52 258    | 52 353    |
| SD (RŻ)            | 51 481                                    | 50 301    | 50 286    | 52 112      | 50 532    | 50 344    | 51 531     | 50 383    | 50 289    |
| SO                 | 8 102 943                                 | 7 973 342 | 7 643 367 | 8 487 906   | 7 969 806 | 7 621 492 | 8 092 827  | 7 943 502 | 7 615 787 |
| SO (T)             | 78 342                                    | 77 633    | 77 680    | 79 273      | 77 758    | 77 760    | 78 357     | 77 623    | 77 746    |
| SO (RD)            | 1 499 824                                 | 1 760 878 | 1 747 149 | 1 592 201   | 1 764 698 | 1 745 780 | 1 500 416  | 1 754 697 | 1 740 419 |
| SO (RŻ)            | 1 498 502                                 | 1 754 546 | 1 738 857 | 1 584 216   | 1 754 044 | 1 734 646 | 1 497 715  | 1 747 542 | 1 731 817 |

Legenda:  
 SC – samochody ciężarowe (T) – ruch tranzytowy  
 SCp – samochody ciężarowe z przyczepą (RD) – ruch docelowy  
 SD – samochody dostawcze (RŻ) – ruch źródłowy  
 SO – samochody osobowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

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

**Tabela 4.2 Parametry transportu zbiorowego w horyzontach prognostycznych**

| Parametr                                   | Scenariusz  |             |             |             |             |             |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|  | bazowy      |             |             | rewolucyjny |             |             | ewolucyjny  |             |             |
|  | 2030 r.     | 2040 r.     | 2050 r.     | 2030 r.     | 2040 r.     | 2050 r.     | 2030 r.     | 2040 r.     | 2050 r.     |
| średni całkowity czas podróży              | 42 min 24 s | 41 min 38 s | 41 min 10 s | 42 min 16 s | 41 min 24 s | 40 min 55 s | 42 min 24 s | 41 min 32 s | 41 min 3 s  |
| średni czas przemieszczenia                | 26 min 20 s | 26 min 0 s  | 25 min 41 s | 26 min 19 s | 25 min 56 s | 25 min 36 s | 26 min 21 s | 25 min 57 s | 25 min 38 s |
| średni czas w pojeździe                    | 14 min 39 s | 14 min 26 s | 14 min 14 s | 14 min 43 s | 14 min 26 s | 14 min 14 s | 14 min 40 s | 14 min 23 s | 14 min 11 s |
| średni czas przesiadki                     | 1 min 28 s  | 1 min 26 s  | 1 min 24 s  | 1 min 23 s  | 1 min 21 s  | 1 min 19 s  | 1 min 28 s  | 1 min 26 s  | 1 min 23 s  |
| średni całkowity czas przejścia pieszego   | 10 min 12 s | 10 min 7 s  | 10 min 3 s  | 10 min 12 s | 10 min 7 s  | 10 min 2 s  | 10 min 12 s | 10 min 7 s  | 10 min 2 s  |
| średnia odległość podróży                  | 13.77 km    | 13.57 km    | 13.33 km    | 13.78 km    | 13.53 km    | 13.29 km    | 13.76 km    | 13.52 km    | 13.28 km    |
| średnia prędkość podróży                   | 19.48 km/h  | 19.55 km/h  | 19.43 km/h  | 19.56 km/h  | 19.61 km/h  | 19.49 km/h  | 19.47 km/h  | 19.52 km/h  | 19.41 km/h  |
| liczba podróży                             | 79 344      | 77 184      | 75 582      | 79 490      | 77 940      | 76 398      | 79 381      | 77 829      | 76 286      |
| liczba podróży bezpośrednich               | 56 487      | 54 562      | 53 666      | 56 610      | 55 182      | 54 302      | 56 542      | 55 122      | 54 246      |
| liczba podróży z 1 przesiadką              | 20 242      | 19 985      | 19 409      | 20 277      | 20 159      | 19 621      | 20 222      | 20 096      | 19 557      |
| liczba podróży z 2 przesiadkami            | 1 959       | 1 906       | 1 809       | 1 947       | 1 872       | 1 780       | 1 960       | 1 882       | 1 788       |
| liczba podróży z wieloma (>2) przesiadkami | 159         | 154         | 146         | 159         | 150         | 142         | 159         | 151         | 143         |

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

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

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

i poprodukcyjnym, liczby uczniów w szkołach, liczby studentów, liczby miejsc pracy). Zmiany te będą istotnie wpływać będą na liczbę i charakter realizowanych podróży;

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





## 5. WIZJA, CELE, PAKIETY DZIAŁAŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI



### 5.1. WIZJA I CELE HORYZONTALNE

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

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



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

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

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

#### Cel horyzontalny 1:

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko



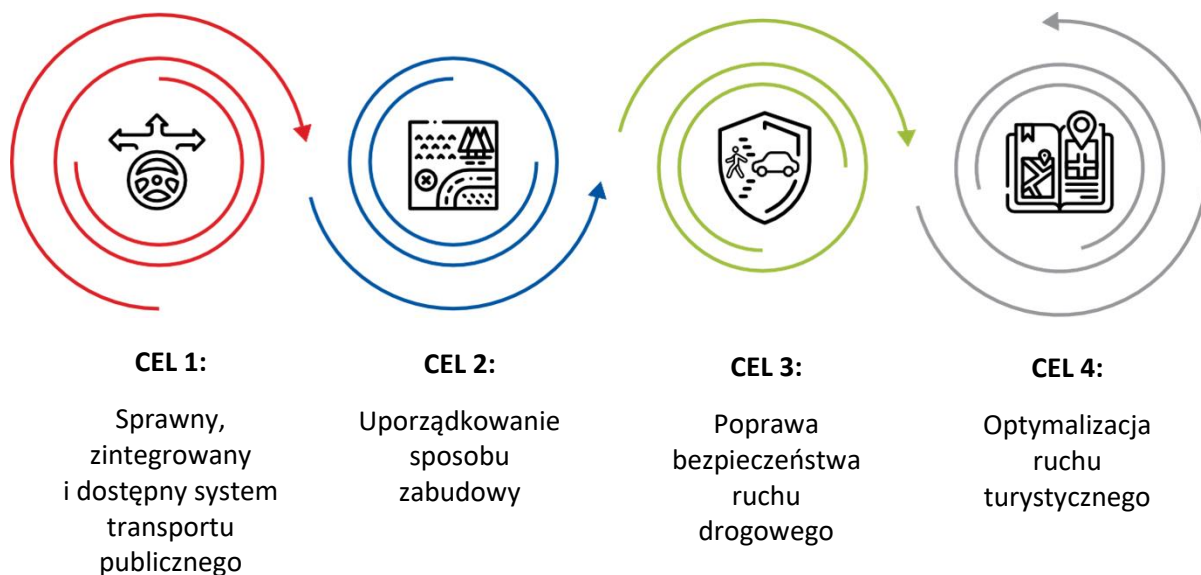
#### Cel horyzontalny 2:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo



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

Celami operacyjnymi są:



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

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

**Tabela 5.1 Zależność między celami horyzontalnymi i operacyjnymi**

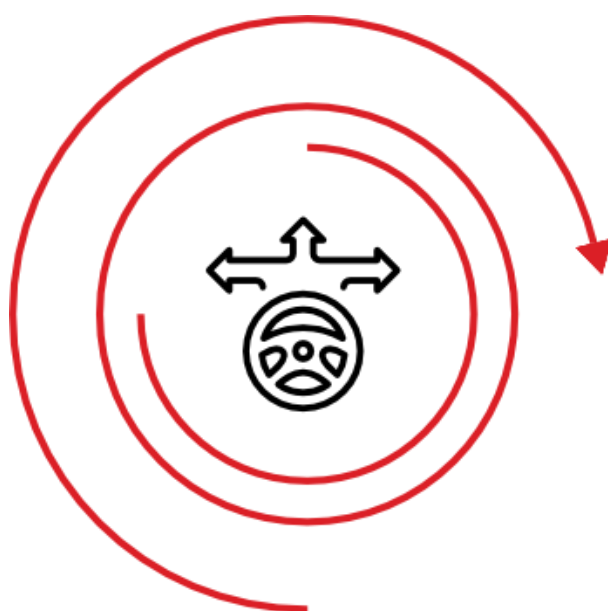
|   | <b>Cel operacyjny 1:</b><br>Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego | <b>Cel operacyjny 2:</b><br>Uporządkowanie sposobu zabudowy | <b>Cel operacyjny 3:</b><br>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | <b>Cel operacyjny 4:</b><br>Optymalizacja ruchu turystycznego |
|---|--|---|--|---|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

Źródło: opracowanie własne

## 5.2. CELE OPERACYJNE

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

### Cel 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego



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

modelu współpracy ze wszystkimi jednostkami tworzącymi Aglomerację Beskidzką na rzecz rozwoju całościowego układu komunikacji zbiorowej.

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

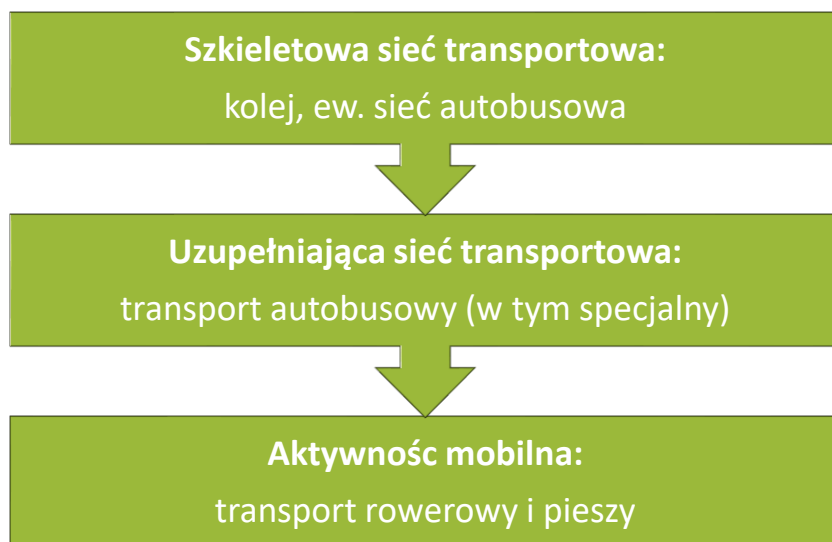
biletów), poprawę bezpieczeństwa, łatwą zmianę środka transportu oraz uwzględnienie systemów informacyjnych. Przyjęcie wspólnie wypracowanych zasad zarządzania transportem publicznym w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej umożliwi lepsze dostosowanie sieci połączeń do potrzeb mieszkańców.

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

**Etap I (2030)**

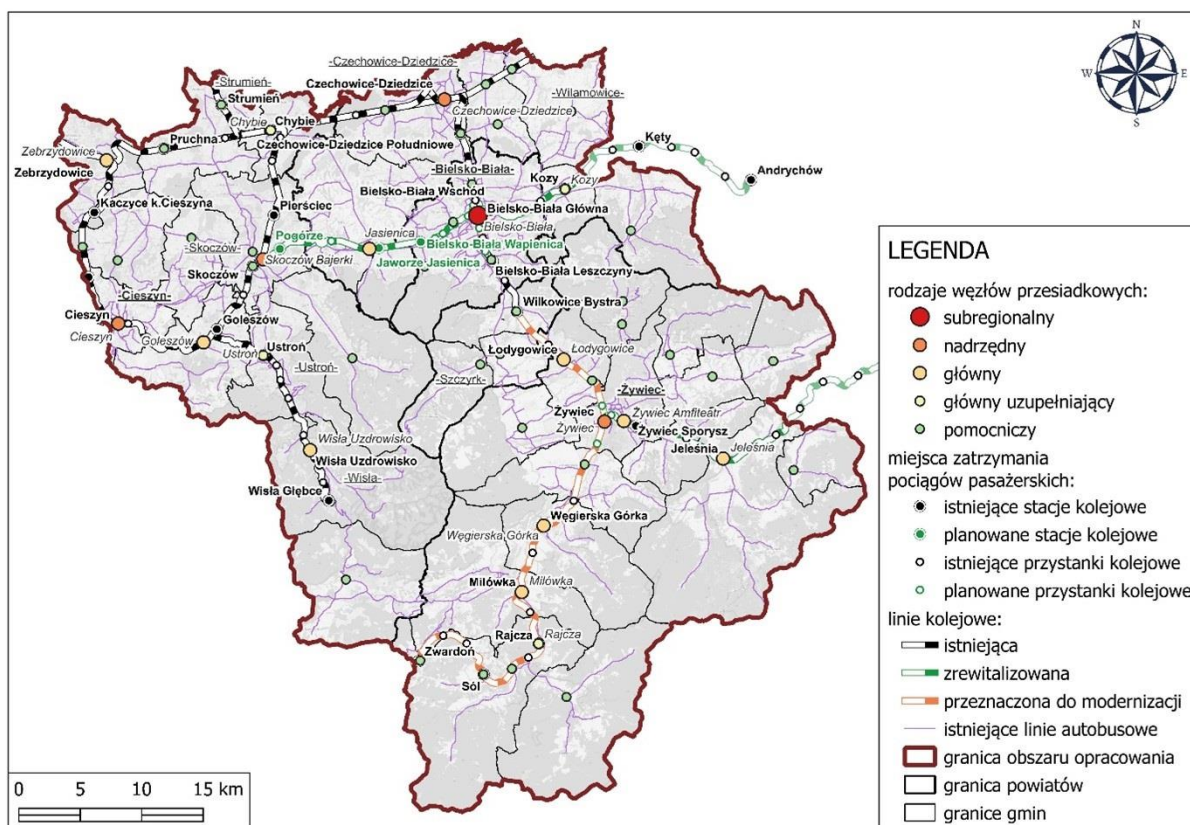
- Budowa twardej infrastruktury transportowej
- Unifikacja i integracja istniejących przewozów

**Etap II (2040)**

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

**Etap I (2030)**

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



**Rysunek 5.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej – etap I**

Źródło: opracowanie własne

Ponadto w ramach etapu I powinny zostać wykonane:

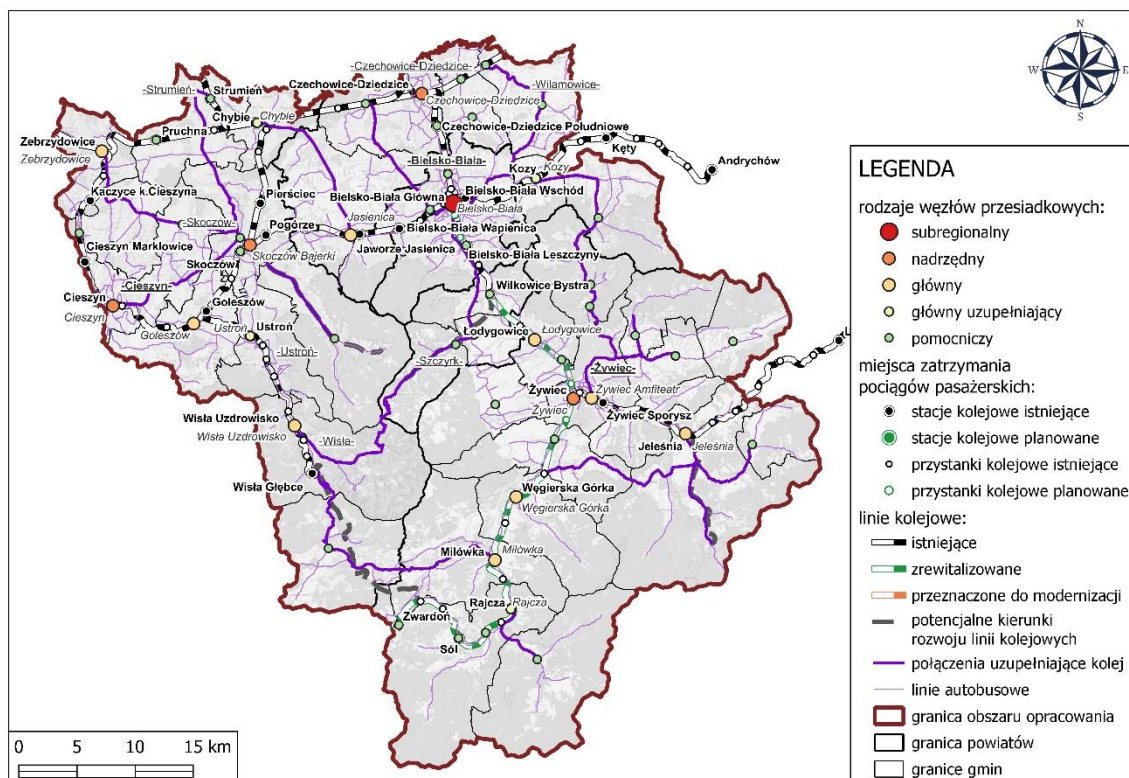
- kompleksowy rozwój systemu transportu zbiorowego – zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy;
- wdrożenie rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb wszystkich mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej;

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

### **Etap II (2040)**

Etap II obejmuje okres po oddaniu do użytku wystarczającej infrastruktury sieci kolei aglomeracyjnej i zakłada:

- remarszrutyzację podstawowego układu linii autobusowych pod kątem jego kompatybilności (zintegrowania) z koleją aglomeracyjną – tworzenie linii dowozowych skoordynowanych z rozkładem jazdy pociągów;
- unifikację taryfy z przewozami kolejowymi (włączenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego).



**Rysunek 5.2 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej – etap II**

Źródło: opracowanie własne

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

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

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

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

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

## Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy



Gminy posiadają istotne narzędzia w zakresie kształtowania ładu przestrzennego, takie jak uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i wydawanie decyzji o warunkach zabudowy. Proces inwestycyjny na terenach nieobjętych MPZP odbywa się na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, które nie muszą być spójne z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Przyczynia się to do zwiększania powierzchni terenów, które poddawane są presji urbanizacyjnej, tworząc duże obszary rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, m.in. utrudniając utworzenie efektywnego systemu transportu publicznego. Wiele gmin Aglomeracji Beskidzkiej posiada bardzo wysoki lub wręcz całkowity poziom pokrycia MPZP, co ogranicza stosowanie decyzji o warunkach zabudowy. MPZP niekoniecznie muszą być skutecznym narzędziem kreowania ładu przestrzennego. W obowiązujących MPZP często istnieje znacząca nadpodaż gruntów budowlanych, co w praktyce także prowadzi do rozpraszania zabudowy i powstawania nieefektywnych struktur osadniczych. Zatem wyzwaniem



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

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

### Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego



W celu zwiększenia udziału podróży pieszych oraz rowerowych powinno się niechronionym użytkownikom zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa realizacji przemieszczeń. Należy zagwarantować odpowiednią infrastrukturę, która będzie spójna i umożliwi bezpieczne przemieszczenie od źródła do celu podróży. Przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerzystów powinny być wyposażone w infrastrukturę towarzyszącą związaną np. z doświetleniem lampami LED. Dodatkowo należy wprowadzać środki uspokojenia ruchu, które przyczyniają się do poprawy jakości podróży, realizowanych przez pieszych oraz

rowerzystów, kosztem transportu samochodowego. W centrach miast zalecane jest wprowadzanie stref tempo 30, które przyczyniają się do zmniejszenia prędkości transportu samochodowego oraz pozwalają niechronionym uczestnikom przemieszczać się swobodnie w gęstym zurbanizowanym środowisku. Dodatkowo z centrów miast należy wyprowadzić ruch samochodowy np. z zastosowaniem obwodnic.

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

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

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

## Cel 4: Optymalizacja ruchu turystycznego



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

więc ruch zewnętrzny turystów spoza analizowanego obszaru.

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

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

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

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

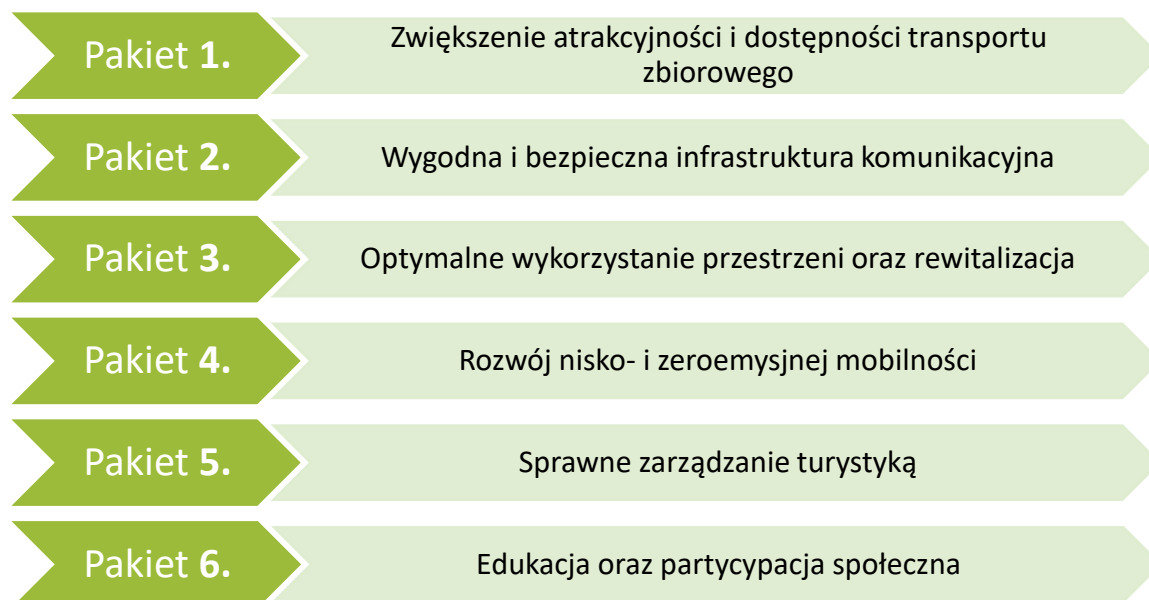
Z punktu widzenia rozwoju turystycznego bardzo ważną kwestią jest także dostępność informacji dotyczących rozkładów jazdy i możliwości synchronizacji podróży. Brak dostępu do takich danych powoduje często rezygnację z odwiedzenia danej destynacji bądź motywuje do wykorzystania wyłącznie transportu indywidualnego.

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

### 5.3. WDRAŻANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI – PAKIETY DZIAŁAŃ

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

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



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

Tabela 5.2 Zależność między celami operacyjnymi i pakietami działań

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

Źródło: opracowanie własne

### PAKIET 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

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

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

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



## PAKIET 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

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

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

## PAKIET 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

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

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

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

#### PAKIET 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

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

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

#### PAKIET 5: Sprawne zarządzanie turystyką

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

#### PAKIET 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna

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

## Działania

### Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

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

#### DZIAŁANIE 1.1. Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej

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

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

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

rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb pasażerów (godziny odjazdów, częstotliwość kursowania);

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

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

**Tabela 5.3 Szczegółowe zadania dla działania Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej**

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 1.2. Kolej aglomeracyjna – faza I

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

- rewitalizacji linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała<sup>9</sup>;
- rewitalizacji linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – Żywiec;

<sup>9</sup> Szczególnie istotna w kontekście możliwości potencjalnego połączenia z portem lotniczym Ostrawa im. Leoša Janáčka.



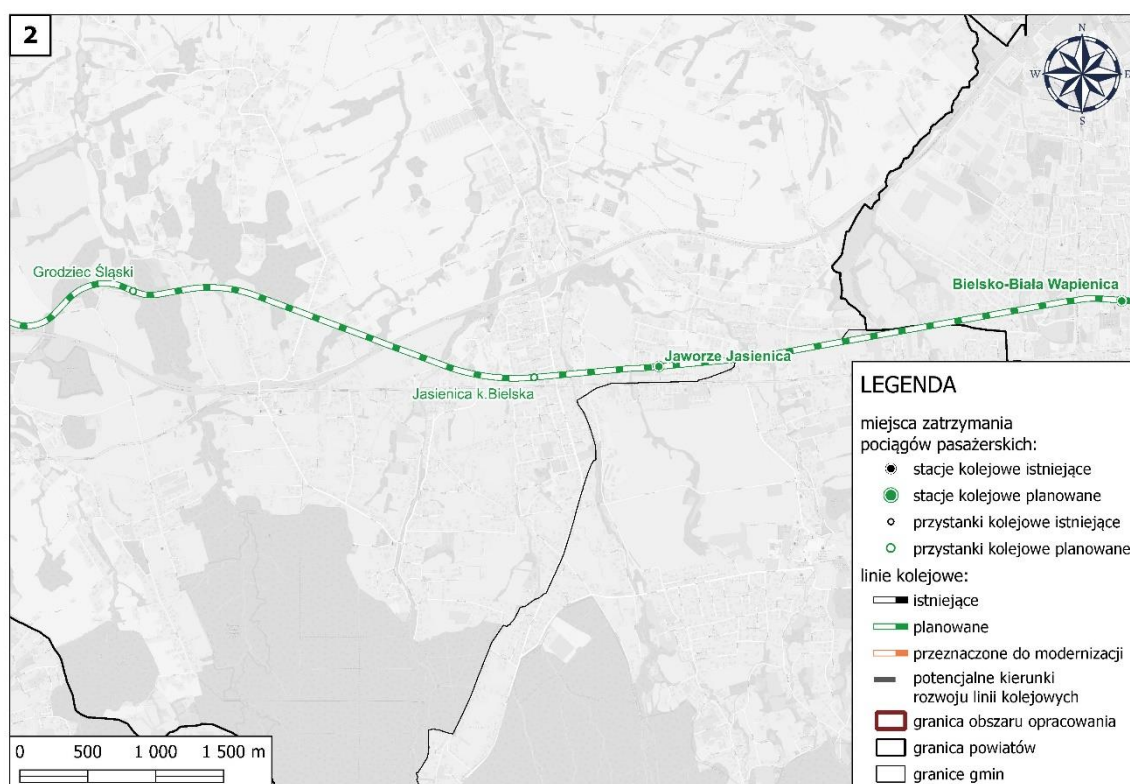
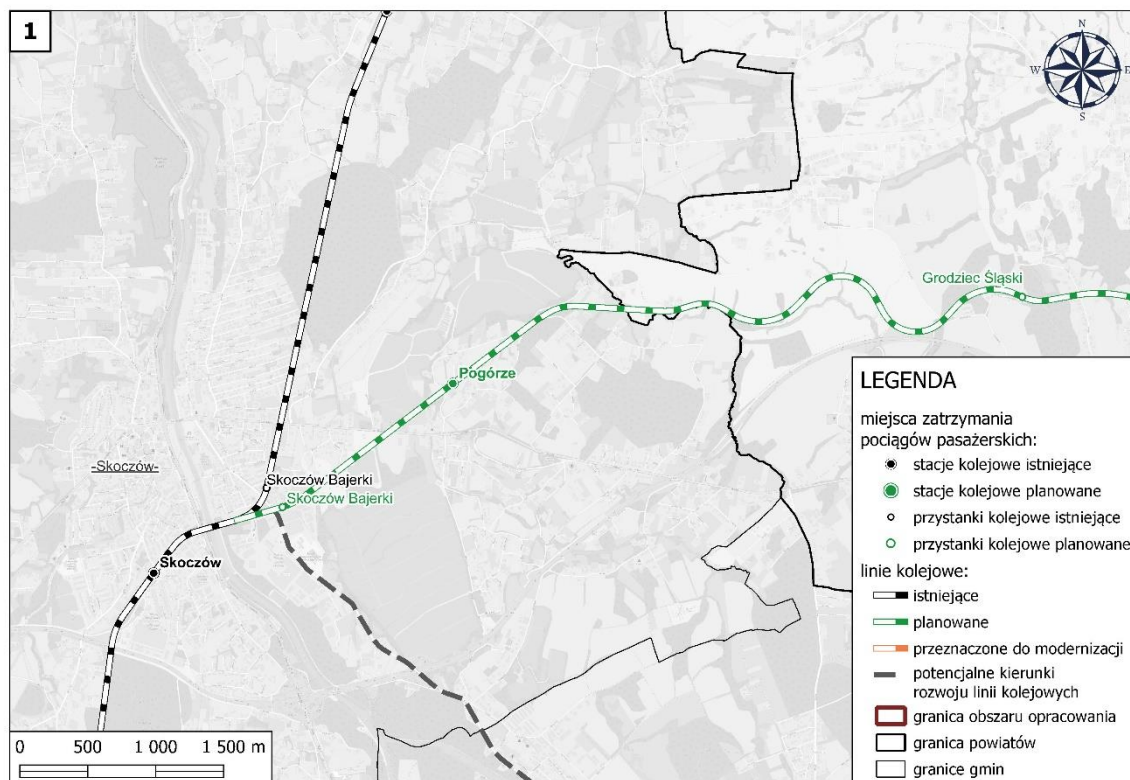
- rewitalizacji linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa.
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała – Kęty<sup>10</sup>, wraz z analizą lokalizacji przystanków.

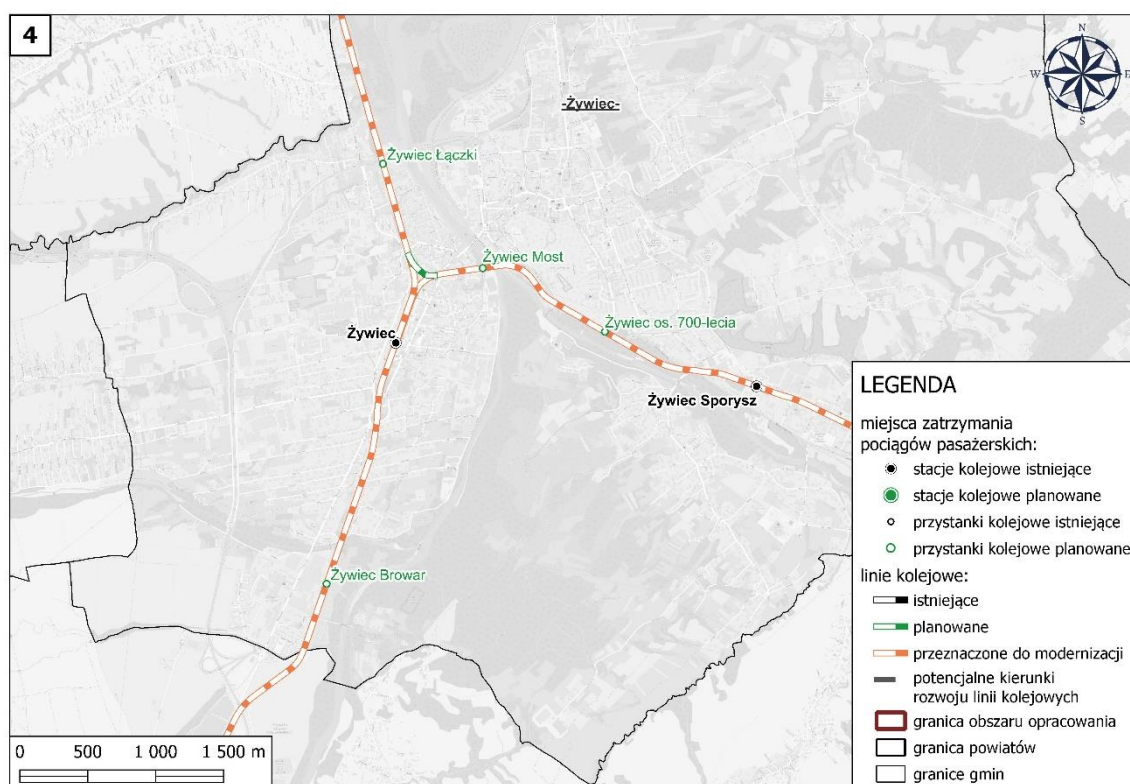
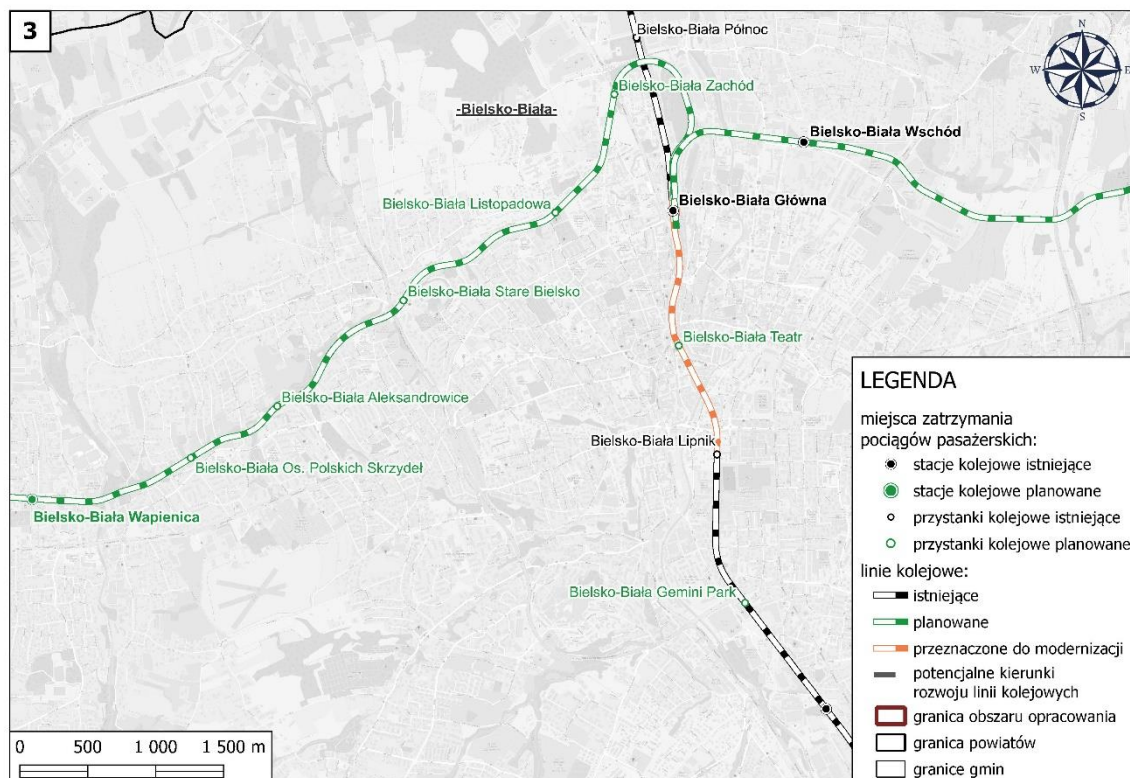
Najważniejszym zadaniem jest przywrócenie połączenia Cieszyna z Bielskiem-Białą, a więc fragmentu, który może stanowić kręgosłup kolei aglomeracyjnej. Rewitalizacja tego połączenia musi prowadzić do zapewnienia sprawnej obsługi ruchu pasażerskiego oraz zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego,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

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

---

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

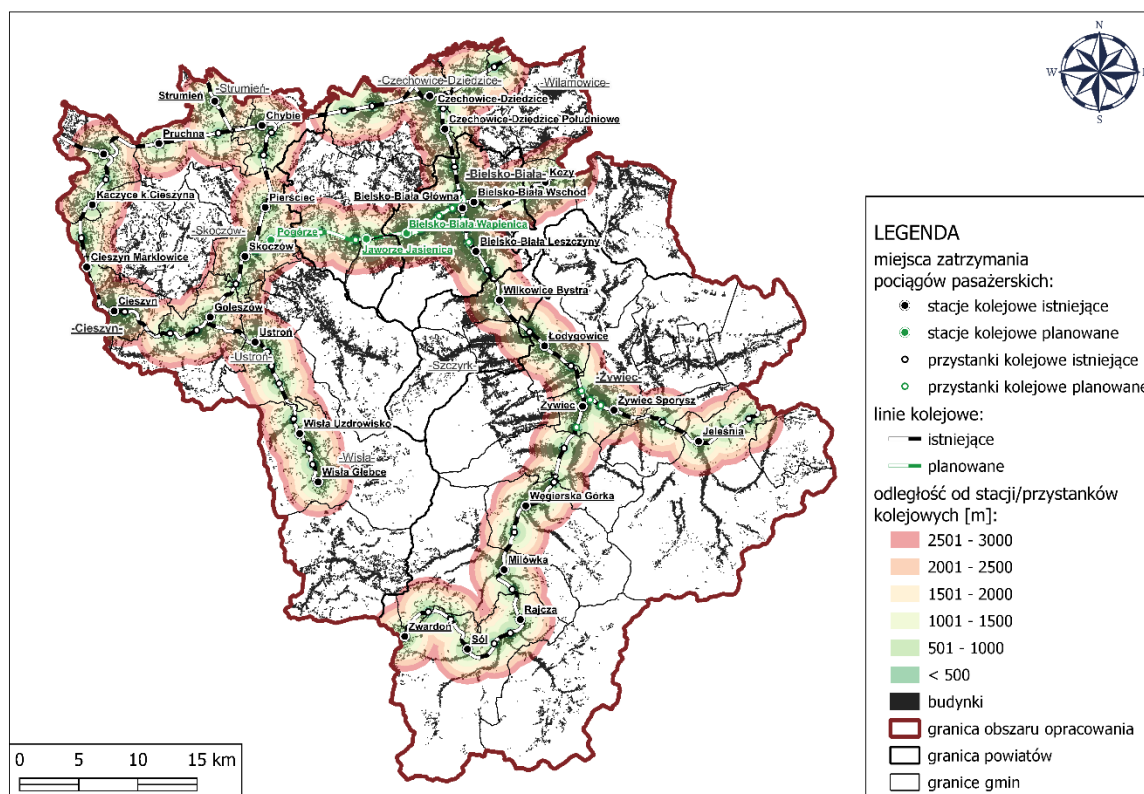




Rysunek 5.3 Istniejące i planowane szlaki komunikacji kolejowej w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne





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

Źródło: opracowanie własne

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

**Tabela 5.4** Szczegółowe zadania dla działania Kolej aglomeracyjna – faza I

| Obszar                       | Zadania szczegółowe   |
|------------------------------|---|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b> | 1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;<br>1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych;<br>1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków. |

Źródło: opracowanie własne

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

| Kluczowe projekty i przedsięwzięcia  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – Żywiec;</li> <li>– rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała;</li> <li>– rewitalizacja linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa;</li> <li>– rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała - Kęty.</li> </ul> |

Źródło: opracowanie własne



### DZIAŁANIE 1.3. Współpraca

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabela 5.6 Szczegółowe zadania dla działania Współpraca

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 1.4. Tabor

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

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

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

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

Tabela 5.7 Szczegółowe zadania dla działania Tabor

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 1.5. Systemy Informacji Pasażerskiej

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

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

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



**Rysunek 5.5 Przykład informacji pasażerskiej na dworcu w Cieszynie**

Źródło: [https://rpo.slaskie.pl/czytaj/centrum\\_przesiadkowe\\_w\\_cieszynie](https://rpo.slaskie.pl/czytaj/centrum_przesiadkowe_w_cieszynie)

Tabela 5.8 Szczegółowe zadania dla działania Systemy Informacji Pasażerskiej

| Obszar                | Zadania szczegółowe  |
|-----------------------|--|
| Aglomeracja Beskidzka | 1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu. |

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 1.6. Infrastruktura przystankowa

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

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



Rysunek 5.6 Niepożądany przykład infrastruktury przystankowej – przystanek Wilkowice-Potoczek

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

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



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

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

**Tabela 5.9 Szczegółowe zadania dla działania Infrastruktura przystankowa**

| Obszar                       | Zadania szczegółowe   |
|------------------------------|---|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b> | 1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;<br>1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej. |

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 1.7. Analizy i badania transportowe

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

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

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

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

**Tabela 5.10 Szczegółowe zadania dla działania Analizy i badania transportowe**

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tabela 5.11 Szczegółowe zadania dla działania Inteligentne Systemy Transportowe**

| Obszar   | Zadania szczegółowe  |
|--|--|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b>   | 1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;<br>1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu); |
| <b>Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)</b> | 1.8.3. wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie).   |

Źródło: opracowanie własne

## Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

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

### DZIAŁANIE 2.1. Węzły przesiadkowe

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

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

**Tabela 5.12 Rodzaj integracji w zhierarchizowanych węzłach przesiadkowych**

| Rodzaj węzła  | Kolej regionalna | Komunikacja dalekobieżna | Komunikacja miejska | Komunikacja autobusowa międzygminna | Samochód | Rower |
|---------------|------------------|--------------------------|---------------------|-------------------------------------|----------|-------|
| Subregionalny | ✓                | ✓                        | ✓                   | ✓                                   | ✓        | ✓     |
| Nadrzędny     | ✓                | ✓                        | ✓                   | ✓                                   | ✓        | ✓     |
| Główny        | ✓                | ✗                        | ✗                   | ✓                                   | ✓        | ✓     |

| Rodzaj węzła         | Kolej regionalna | Komunikacja dalekobieżna | Komunikacja miejska | Komunikacja autobusowa międzygminna | Samochód | Rower |
|----------------------|------------------|--------------------------|---------------------|-------------------------------------|----------|-------|
| Główny uzupełniający | ✓                | ✗                        | ✗                   | ✓                                   | ✓        | ✓     |
| Pomocniczy           | ✓<br>(opcja)     | ✗                        | ✓<br>(opcja)        | ✓<br>(opcja)                        | ✓        | ✓     |

Źródło: opracowanie własne

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

**Tabela 5.13 Pożądane wyposażenie węzłów przesiadkowych**

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

Źródło: opracowanie własne

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

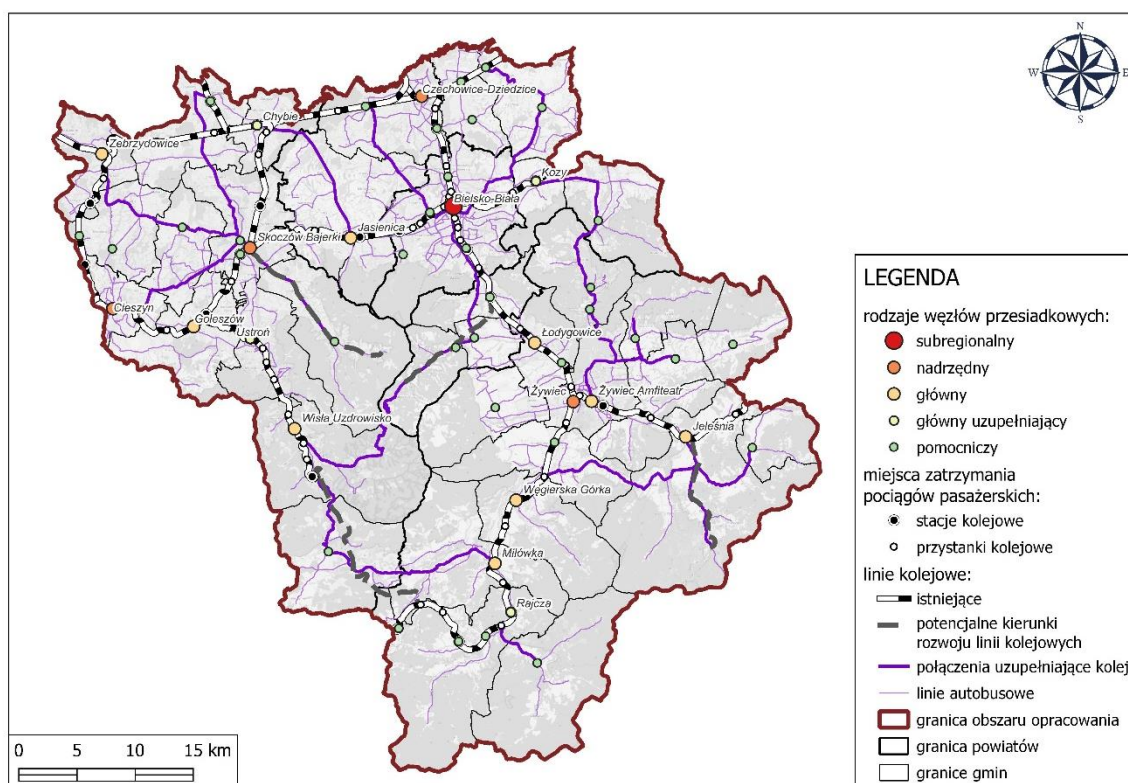
Biorąc pod uwarunkowania wynikające z zakresu integracji i standardu wyposażenia, przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Beskidzkiej może być następująca:

- węzeł subregionalny: Bielsko-Biała Główna;
- węzły nadrzędne: Cieszyn, Skoczów Bajerki, Czechowice-Dziedzice, Żywiec;
- węzły główne: Zebrzydowice, Wiśla Uzdrowisko, Golezów, Jasienica, Milówka, Węgierska Górka, Łodygowice, Żywiec Amfiteatr, Jeleśnia;
- węzły główne uzupełniające: Chybie, Rajcza, Ustroń, Kozy;



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

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



Rysunek 5.7 Przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych według hierarchii

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.14 Szczegółowe zadania dla działania Węzły przesiadkowe

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

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

Źródło: opracowanie własne

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

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 2.2. Komunikacja rowerowa



**Krysunek 5.8. Infrastruktura rowerowa**

Źródło: Opracowanie własne

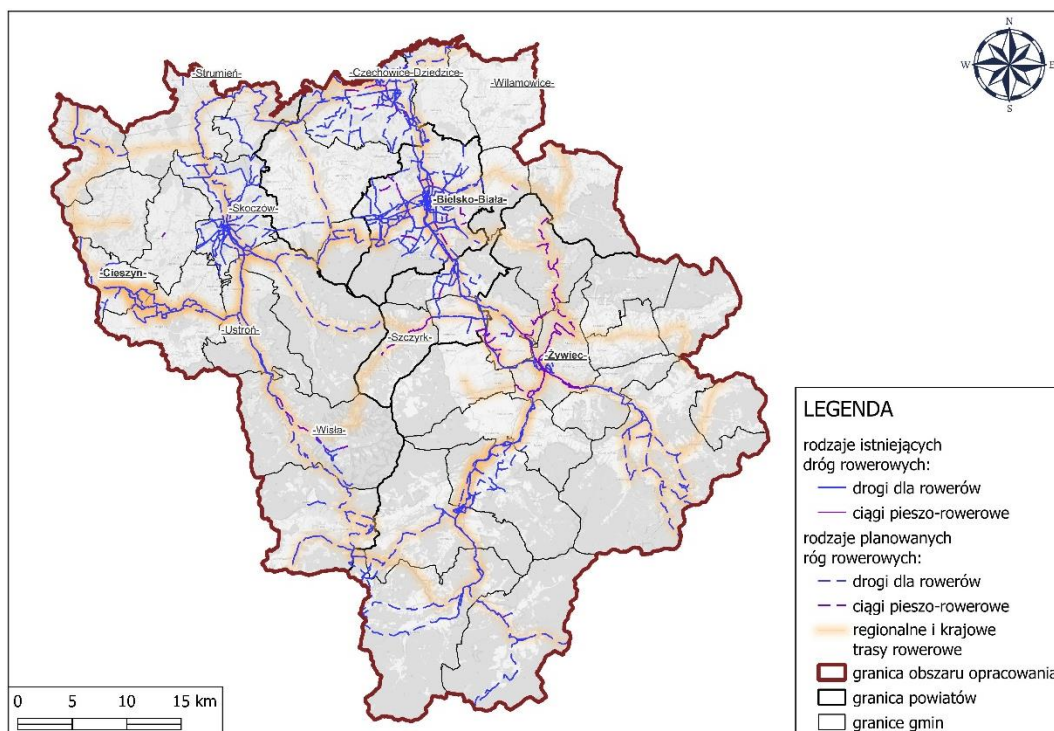
Dla zapewnienia komfortowych przemieszczeń niezmotoryzowanych szczególnie istotne jest stworzenie w całej Aglomeracji Beskidzkiej bezpiecznej (w tym drożnej przez cały rok), spójnej i ciągłej infrastruktury pieszej i rowerowej. W przypadku infrastruktury dla rowerzystów, sieć dróg rowerowych powinna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

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

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

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

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

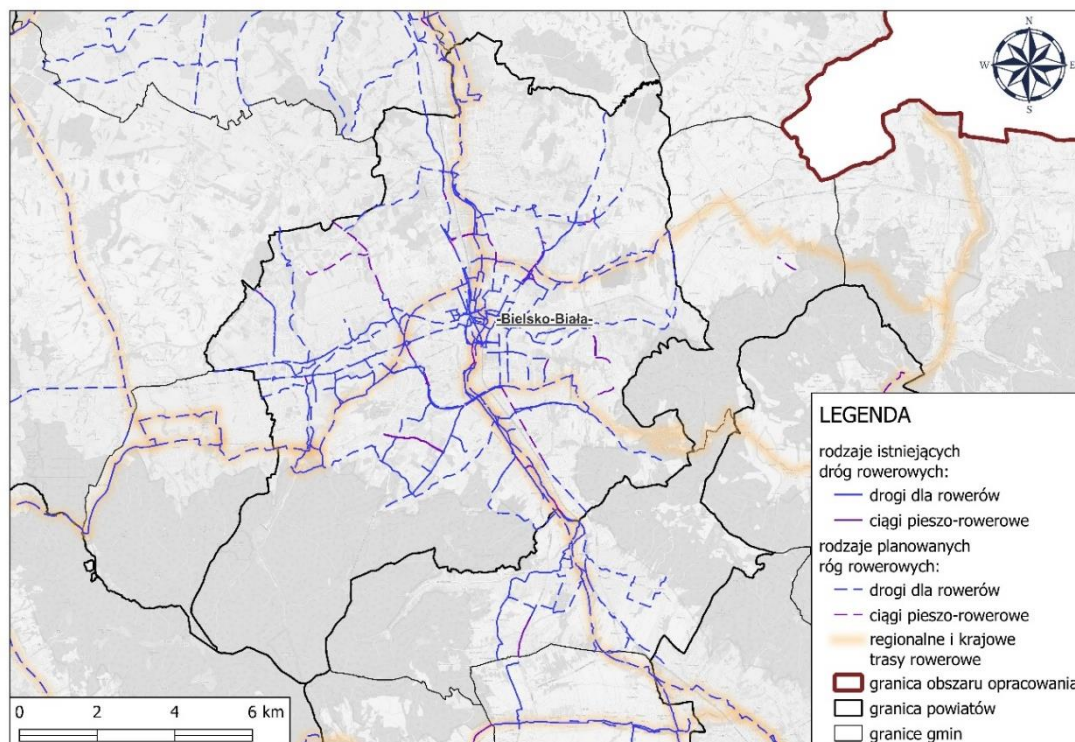


**Rysunek 5.9 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Aglomeracji Beskidzkiej**

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

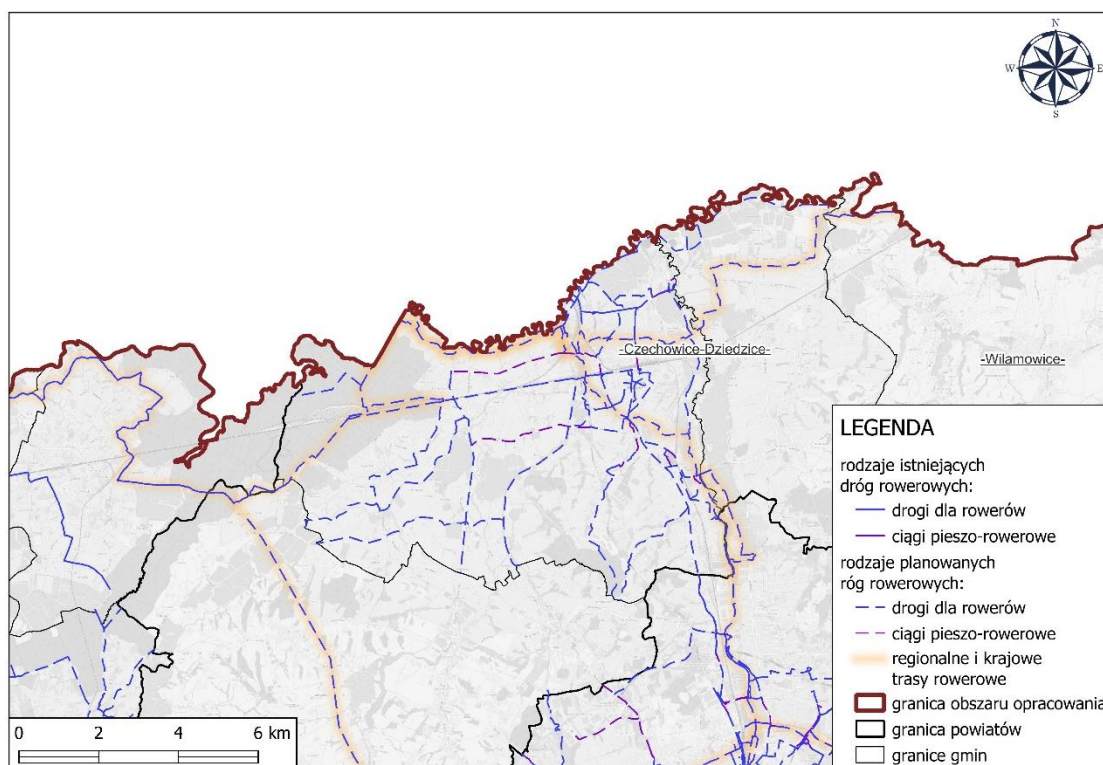
Na podstawie założeń RPR charakterystycznym miejscem na rowerowej mapie Aglomeracji Beskidzkiej stanie się obszar wokół Jeziora Żywieckiego oraz Międzybrodzkiego, który – stanowiąc specyficzny endogeniczny potencjał subregionu - daje możliwości rozwoju mobilności rowerowej (rower jako konkurencyjny rodzaj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





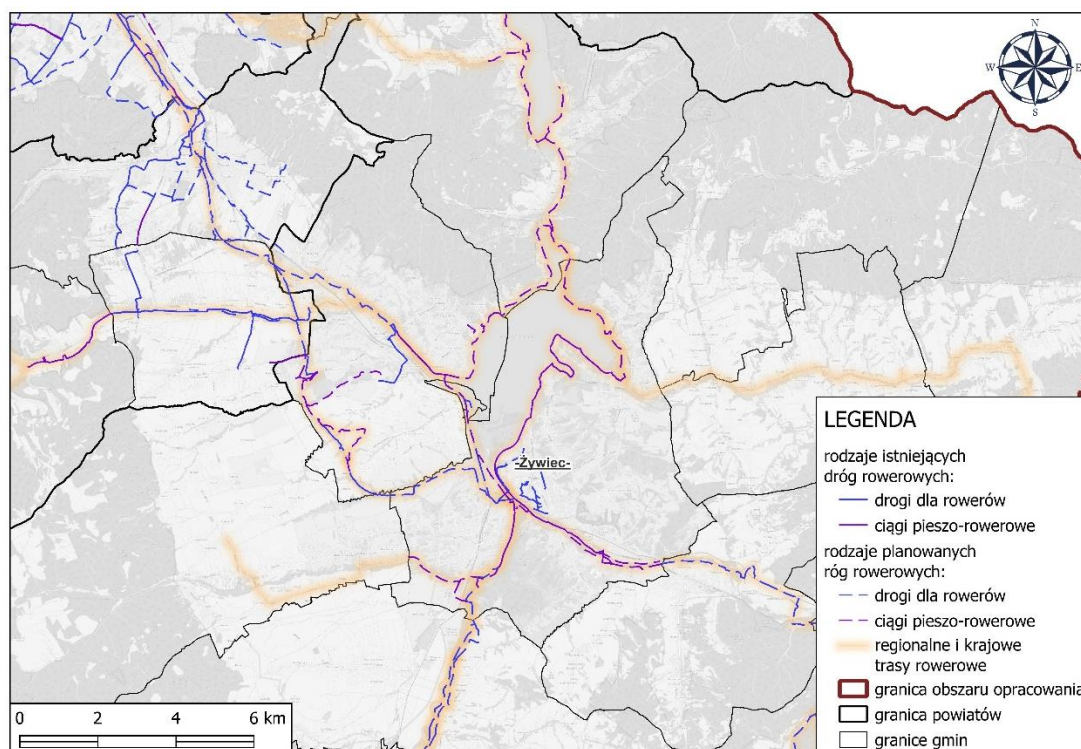
**Rysunek 5.10 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Bielsku-Białej**

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



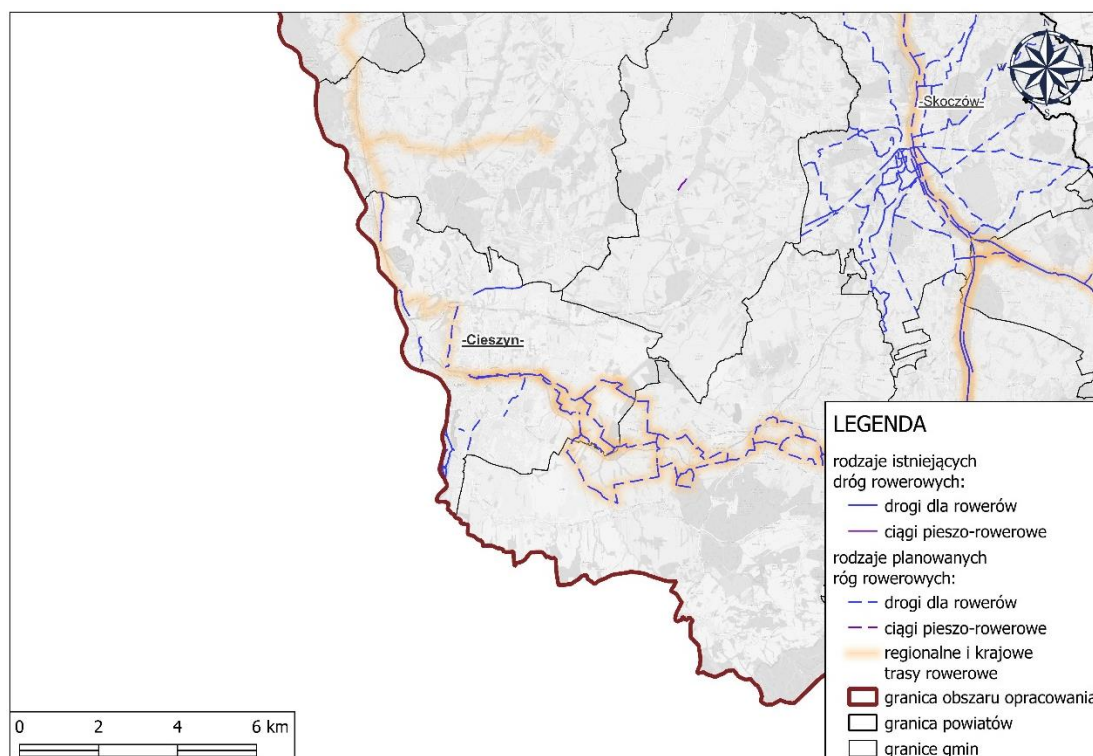
**Rysunek 5.11 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Czechowicach-Dziedzicach**

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



**Rysunek 5.12 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Żywc**

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



**Rysunek 5.13 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Cieszynie**

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



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

**Korytarze Regionalnych Tras Rowerowych (wynikające z Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego) wraz z trasami uzupełniającymi (sięgaczami wiążącymi istotne miejscowości, gminne lub atrakcyjne turystycznie)**

- Krajowa trasa rowerowa nr 17: granica subregionu / rzeka Wisła - Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 5 WTR) – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 604) – Wilkowice - Łodygowice (węzeł z trasą nr 614) – Żywiec (węzeł z trasą nr 615) – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka (węzeł z trasą nr 611) – Laliki (węzeł z trasą 613 – Jaworzynka (granica państwa ze Słowacją);
- Krajowa trasa rowerowa nr 5 (Wiślana Trasa Rowerowa): granica województwa – Kaniów – Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 17) – Zabrzeg – Chybie – Drogomyśl (węzeł z trasą nr 613) – Skoczów – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Wisła (węzeł trasą nr 613 i nr 614);
- Regionalna trasa rowerowa nr 604: Cieszyn (węzeł z trasą 607) – Goleszów – Ustroń (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 613) – Harbutowice – Górki Wielkie – Jaworze – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 17) – Kozy – Porąbka (węzeł z trasą nr 611);
- Regionalna trasa rowerowa nr 607 : granica subregionu – Zebrzydowice (węzeł z trasą nr 613) – Cieszyn (węzeł z trasa nr 604);
- Regionalna trasa rowerowa nr 611: granica województwa – Kobiernice – Porąbka – Tresna (węzeł z trasą nr 614) – Żywiec (węzeł z trasami nr 17 i nr 615) – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka (węzeł z trasą nr 17) – Rajcza (węzeł z trasą nr 613);
- Regionalna trasa rowerowa nr 613: granica subregionu – Zebrzydowice – Drogomyśl (węzeł z trasą nr 5 WTR) – Skoczów – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Wisła (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 614) – Istebna – Laliki (węzeł z trasą nr 17) – Rajcza (węzeł z trasą nr 611) – granica państwa ze Słowacją;
- Regionalna trasa rowerowa nr 614: Wisła (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 613) – Szczyrk – Buczkowice – Łodygowice (węzeł z trasą nr 17) – Tresna – Łękawica – Gilowice – Ślemień – granica województwa
- Regionalna trasa rowerowa nr 615: Żywiec (węzeł z trasą nr 17 i 611) – Świnna – Jeleśnia – Korbielów – Przełęcz Glinne – granica państwa ze Słowacją;
- Sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 17 w kierunku Lipowej: Żywiec – Twardorzeczka – Lipowa;
- Sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 5 w kierunku Jasienicy: Chybie – Jasienica – Jaworze (połączenie z trasą 604);
- Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 604 w kierunku Brennej: Górki Wielkie – Brenna – Szczyrk (połączenie z trasą 614);
- Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 607 w kierunku Hażlach: Pogwizdów – Hażlach;
- Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 611 w kierunku Międzybrodzie Żywieckie: Międzybrodzie Bialskie – Międzybrodzie Żywieckie;
- Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 611 w kierunku Bielska-Białej: Międzybrodzie Bialskie – przełęcz Przegibek – Bielsko-Biała;
- Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 w kierunku Koszarawy: Jeleśnia – Przyborów – Koszarawa.

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

Tabela 5.16 Szczegółowe zadania dla działania Komunikacja rowerowa

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

Źródło: opracowanie własne

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

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



**Kluczowe projekty i przedsięwzięcia**

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

Źródło: opracowanie własne

**DZIAŁANIE 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu**

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

Punktem wyjścia dla wdrożenia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w Aglomeracji Beskidzkiej powinna być szeroko zakrojona przebudowa miejsc niebezpiecznych. Powinna dotyczyć wszystkich kategorii dróg, tzn. nie tylko dróg krajowych i wojewódzkich (a zwłaszcza dróg S1, S52, DK1, DK52, DK81, DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946 – na których występuje najwięcej miejsc niebezpiecznych), ale również szeregu dróg powiatowych i gminnych, intensywnie wykorzystywanych w ramach codziennych przemieszczeń (np. skrzyżowania o nieprawidłowej geometrii oraz ul. Wyzwolenia na terenie gminy Brenna, czy też „górskie” drogi lokalne na terenie gminy Wiśla). Transformacja miejsc niebezpiecznych powinna być ukierunkowana na zapewnienie bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu, zwłaszcza niechronionych, bezpiecznej infrastruktury oraz bezpiecznej prędkości.

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

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

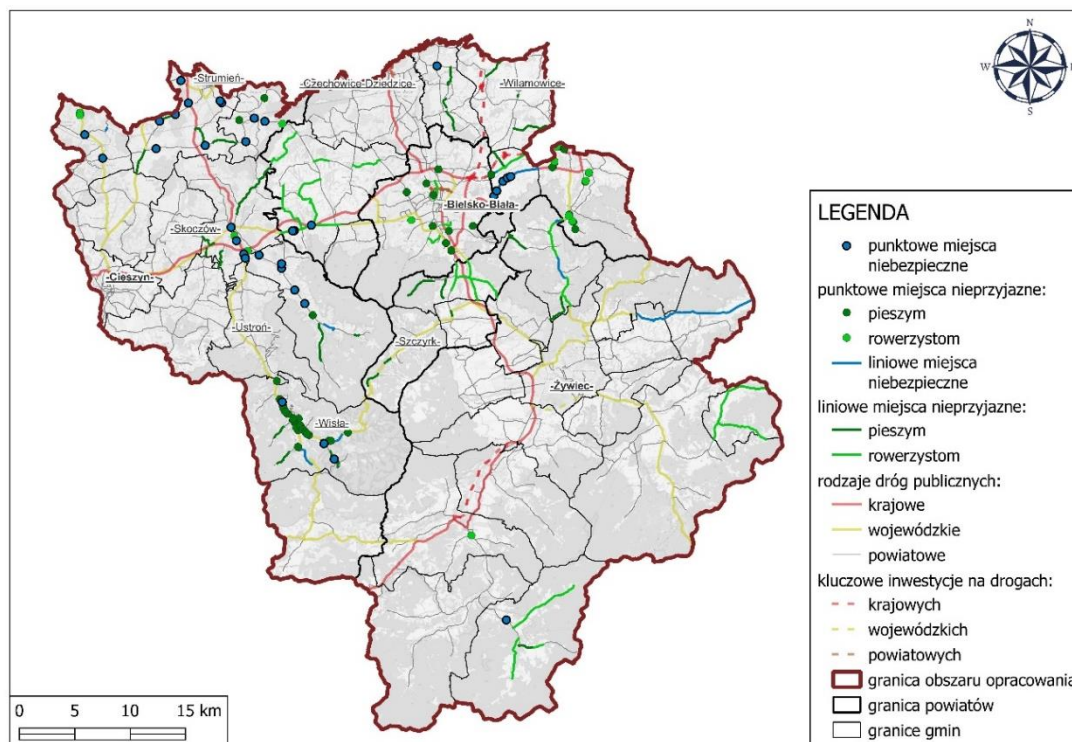
Zgodnie z odwróconą piramidą mobilności większość przemieszczeń na terenie Aglomeracji powinna być wykonywana pieszo i rowerem (zwłaszcza na obszarach wiejskich i słabo zurbanizowanych). Zwiększenie dostępności do ciągów pieszych i rowerowych musi pociągać za sobą nie tylko wygodę przemieszczeń, ale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

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

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

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

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



Rysunek 5.14 Liniowe i punktowe miejsca na sieci drogowej wymagające poprawy bezpieczeństwa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.18 Szczegółowe zadania dla działania Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

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

| Obszar | Zadania szczegółowe  |
|--------|--|
|        | <p>Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec<sup>11</sup>;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gminnych w gminach Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec<sup>12</sup>;</li> </ul> <p>2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;</p> <p>2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;</p> <p>2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;</p> <p>2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;</p> <p>2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”</p> |

Źródło: opracowanie własne

**Tabela 5.19 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo**

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

Źródło: opracowanie własne

<sup>11</sup> Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

<sup>12</sup> Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S



### Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

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

#### DZIAŁANIE 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

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

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

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

minimalizowanie potrzeby podróżowania

ograniczenie rozlewania się zabudowy

ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych

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

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

Tabela 5.20 Szczegółowe zadania dla działania Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

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

Źródło: opracowanie własne

### DZIAŁANIE 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

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

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

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

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.*

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

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

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

Źródło: opracowanie własne

### DZIAŁANIE 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

Efektywne planowanie przestrzeni publicznej musi uwzględniać poprawę komfortu przemieszczania poprzez odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego. W ramach tego zadania należy oczekiwać podjęcia działań na rzecz wyprowadzenia tranzytowego ruchu samochodowego z centrów miast<sup>13</sup>. Realizacja tego przedsięwzięcia wymusza budowę obwodnic (śródmiejskich i miejskich) oraz kameralizację sieci drogowej. Priorytetowo wyprowadzenie ruchu powinno być potraktowane w Bielsku-Białej (poprzez Północną Śródmiejską Obwodnicę Miasta Bielska-Białej), Czechowicach-Dziedzicach (poprzez północno-wschodnią obwodnicę Czechowic-Dziedzic), Żywcu (poprzez obwodnicę Żywca, łączącą drogę wojewódzką DW945 z drogą ekspresową S1), Cieszynie (poprzez modernizację ul. Bielskiej). W tym kontekście należy też zaznaczyć potrzebę budowy zjazdu na drodze S52 w rejonie Świętoszówki-Grodźca, w kierunku Skoczowa (jego brak powoduje przeciążenie węzła w Jasienicy).

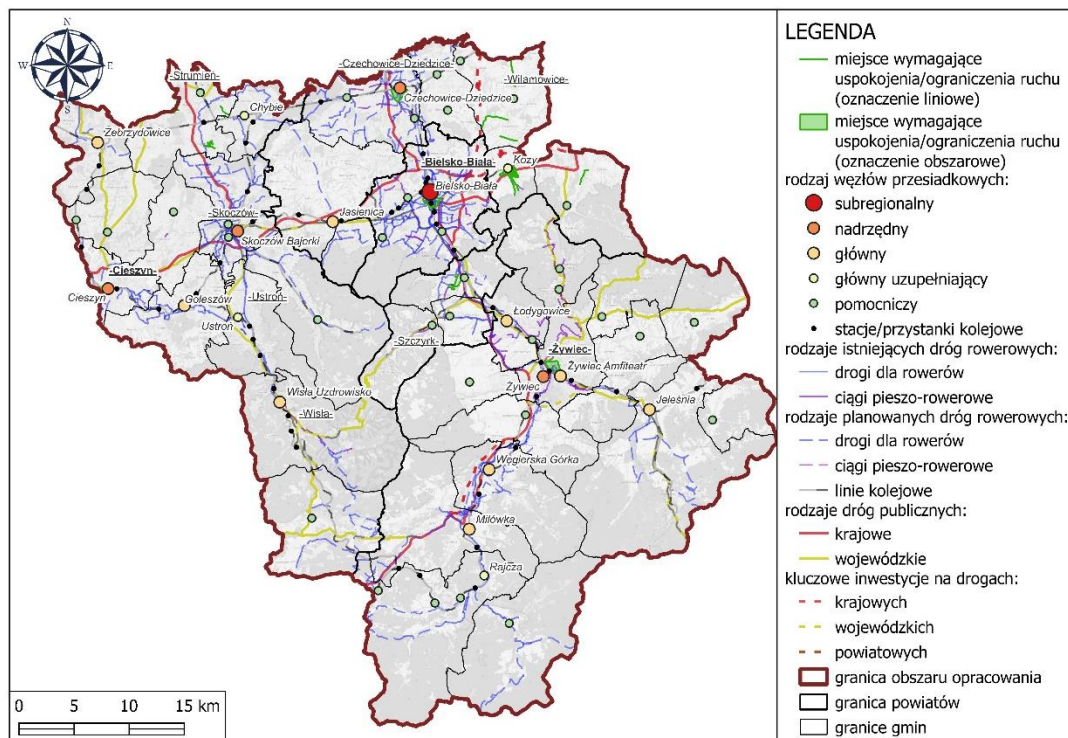
Wyprowadzenie ruchu z centrów miast skutkować będzie ograniczeniem emisji szkodliwych substancji i hałasu, ograniczeniem kongestii, odzyskaniem przestrzeni dla mieszkańców, zwiększeniem udziału powierzchni zieleni (w tym drzew) oraz umożliwieniem budowy infrastruktury mobilności aktywnej. Przyczyni się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

Z kolei kameralizację sieci drogowej można osiągnąć np. poprzez tworzenie stref pieszych w centrach miejscowości z zakazem poruszania się samochodów (z możliwością dopuszczenia ruchu komunikacji publicznej), stref Tempo 30, zmianę urządzenia pasa drogowego – woonerf. Należy zaznaczyć, że wszelkie działania związane z uspokojeniem ruchu nie powinny jedynie ograniczyć dostępności do stref śródmiejskich/centralnych, ale także poprawić komfort i bezpieczeństwo osób poruszających się pieszo, rowerem lub przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej. Dobór poszczególnych rozwiązań powinien brać pod uwagę rodzaj struktury urbanistycznej (osiedle, miasto, wieś) ze względu na odmienną specyfikę przemieszczania się, natężenie ruchu, rodzaj zabudowy. Lokalizacjami wymagającymi uspokojenia ruchu są: Bielsko-Biała (ul. 1 Maja od ul. Zamkowej od ul. PCK, ulice 3 Maja i Zamkowa na odcinku pomiędzy ul. Wałową a ul. gen. Władysława Sikorskiego), Cieszyn (Śródmieście), Kozy (Osiedle 100, Osiedle Północ, ul. Beskidzka, Cmentarna, Kościelna, Kochaja, Młyńska, Panienki, Majowa, Zagrodowa), Wilkowice (ul. Do Lasku, Do Boru, Sosnowa, Wspólna, Spacerowa, Sportowa), Porąbka (ul. Bratniej w Czańcu i Porąbce), Wilamowice (ul. Piłsudskiego, Więźniów Oświęcimia, Czernichowska, Pańska), Strumień (Bąków: ul. Jarząbkowicka, Szkolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa). Tego typu działania mogą przynieść korzyści w kontekście bezpieczeństwa ruchu oraz w kontekście rewitalizacji terenów zurbanizowanych, tworząc możliwości dla nowych przestrzeni publicznych, przyjaznych niechronionym uczestnikom ruchu, uwzględniających np.:

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

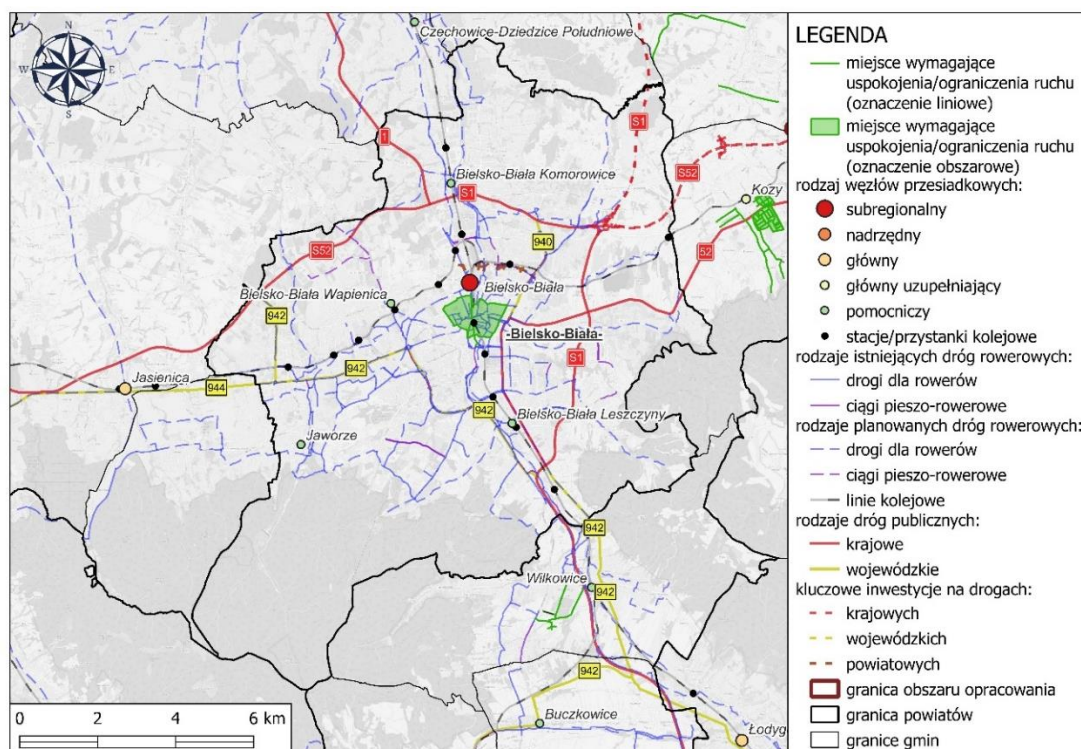


infrastrukturę łagodzącą zmiany klimatyczne czy przywracanie elementów historycznych (przykładem mogłoby być przywrócenie historycznego Wysokiego Trotuaru przy Zamku Sułkowskich w Bielsku-Białej jako elementu wynikającego z uspokojenia ul. Zamkowej).



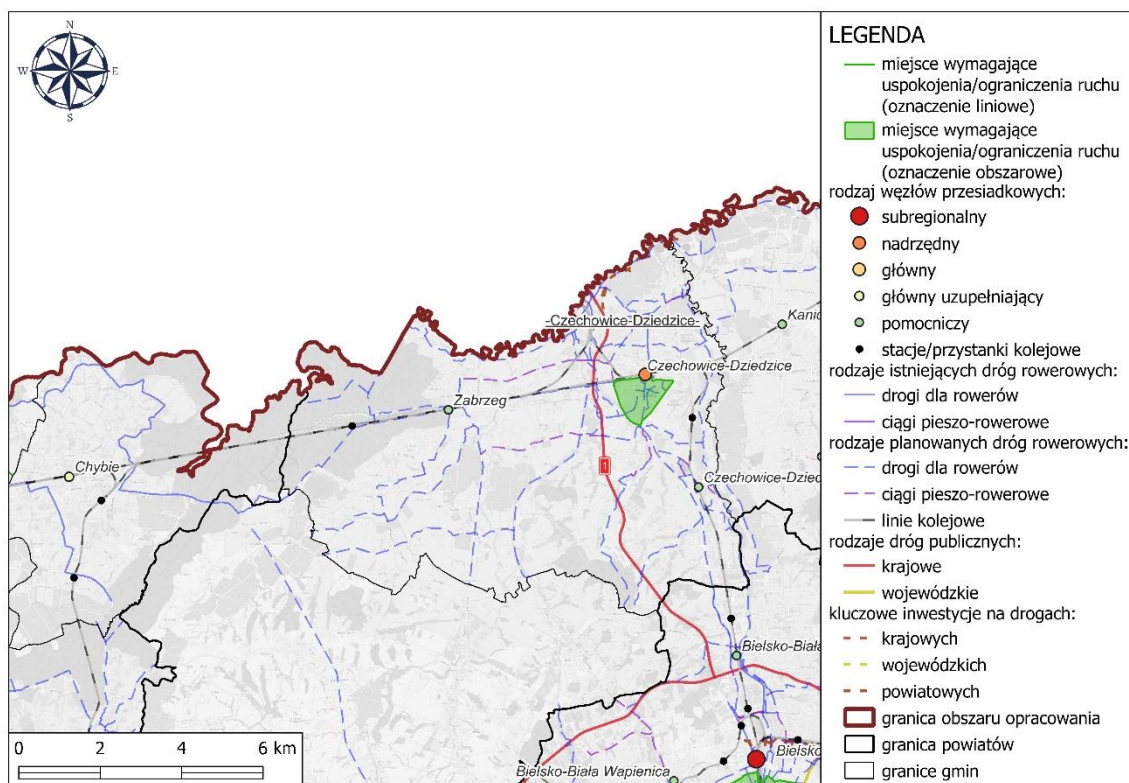
Rysunek 5.15 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne



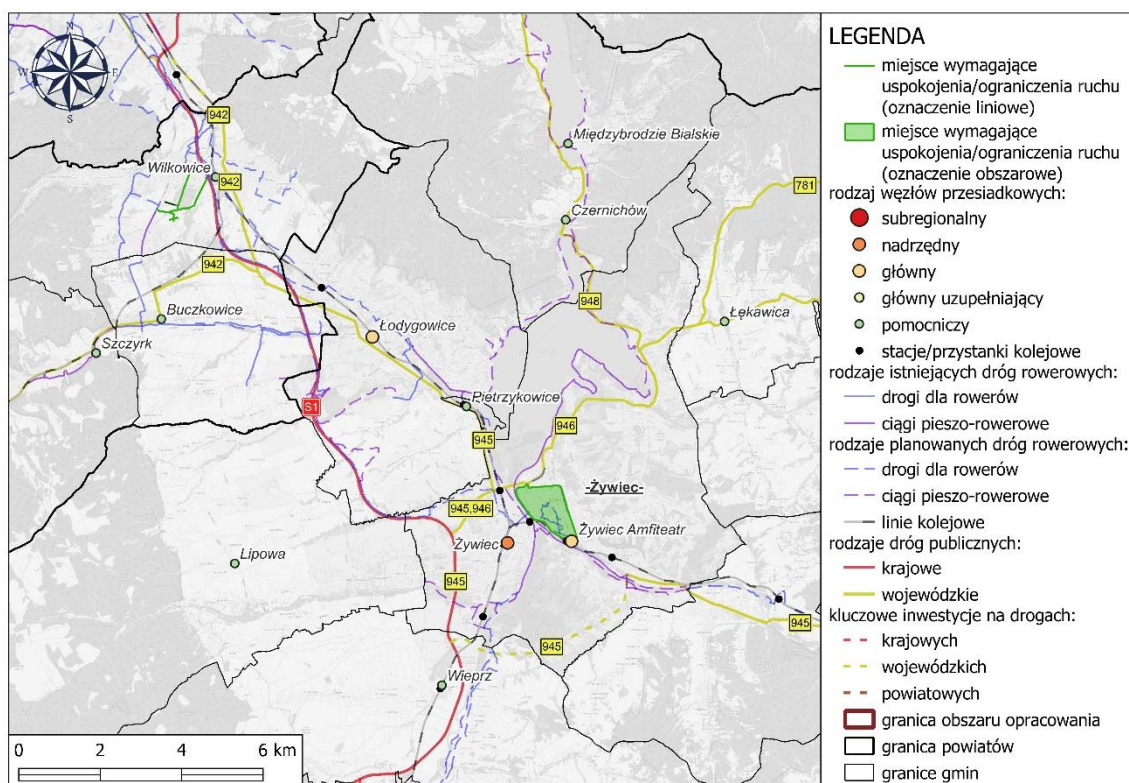
Rysunek 5.16 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.17 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Czechowicach-Dziedzicach

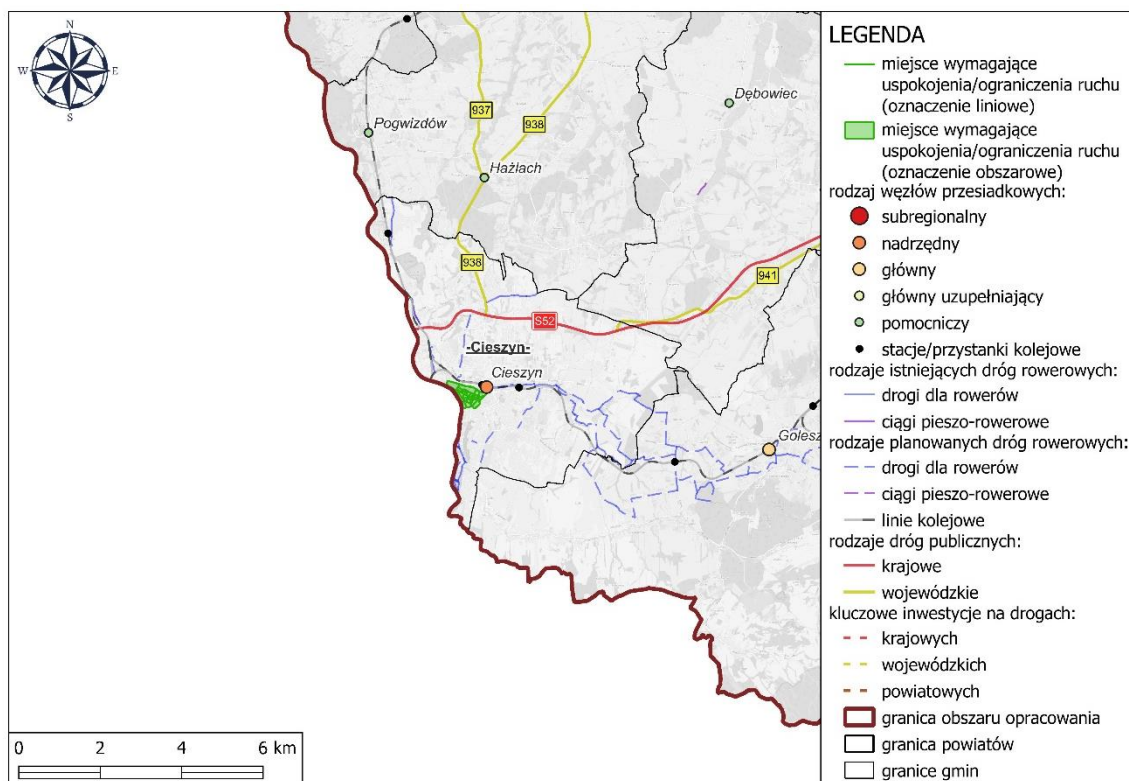
Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.18 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Żywcu

Źródło: opracowanie własne





Rysunek 5.19 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne

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

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

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

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

Tabela 5.22 Szczegółowe zadania dla działania Uspokojenie ruchu

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

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.23 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Uspokojenie ruchu

| Kluczowe projekty i przedsięwzięcia  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej;</li> <li>– budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic;</li> <li>– budowa obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW945 z drogą ekspresową S1;</li> <li>– budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”;</li> <li>– budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Głogoczów);</li> <li>– modernizacja ul. Bielskiej w Cieszynie;</li> <li>– budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktury umożliwiającej wyłączenie z ruchu samochodowego (lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabytkowego centrum miasta;</li> <li>– rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej.</li> </ul> |

Źródło: opracowanie własne



### DZIAŁANIE 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

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

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorzędy gminne.*

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

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

Źródło: opracowanie własne



**Rysunek 5.20 Przykład zielonego przystanku w Bielsku-Białej**

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

#### **Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności**

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

#### **DZIAŁANIE 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy**

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

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

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

**Tabela 5.25 Szczegółowe zadania dla działania: Niskoemisyjny transport zbiorowy**

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna

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

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.*

**Tabela 5.26 Szczegółowe zadania dla działania: Ekologiczna motoryzacja indywidualna**

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

| Obszar                                       | Zadania szczegółowe |
|--|---------------------|
| Lokalne ośrodki rozwoju<br>(Cieszyn, Żywiec) |                     |
| Funkcja turystyczna                          |                     |

Źródło: opracowanie własne

## Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką

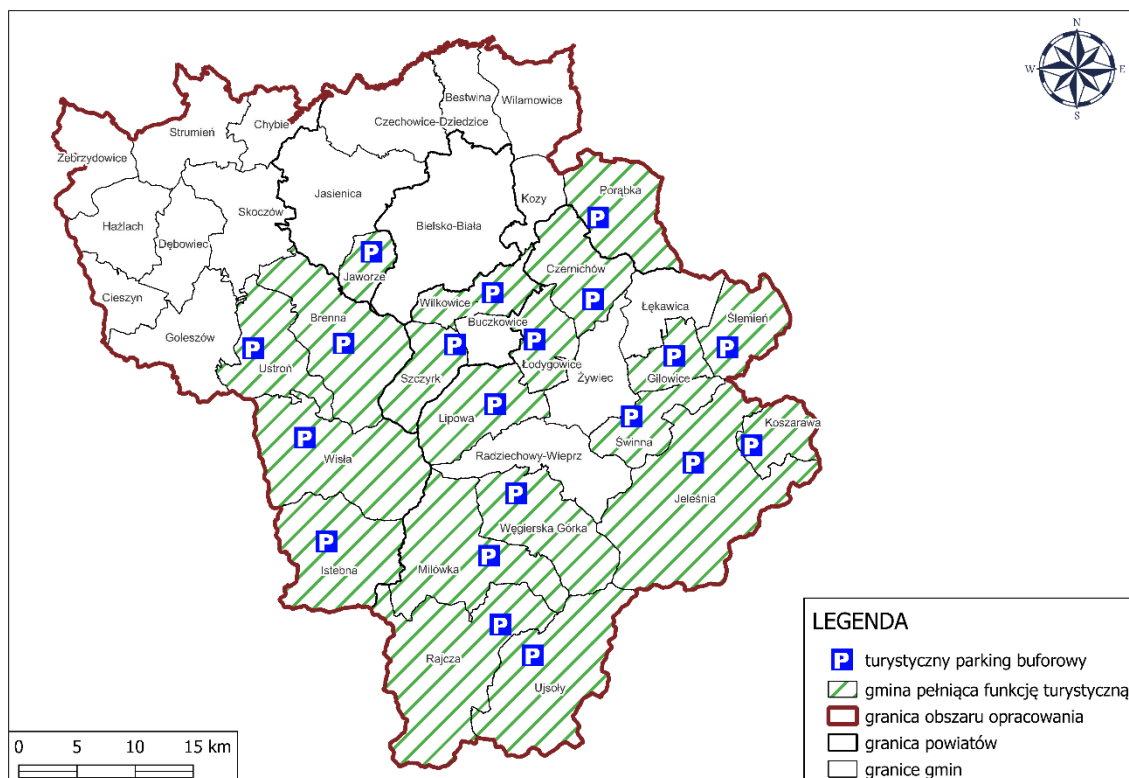
*Sprawne zarządzanie turystyką wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie sprostania oczekiwaniom pasażerów realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne publicznym transportem zbiorowym oraz zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 2 w zakresie tworzenia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

### DZIAŁANIE 5.1. Parkingi buforowe

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.*





Rysunek 5.21 Rekomendowana lokalizacja turystycznych parkingów buforowych

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.27 Szczegółowe zadania dla działania Parkingi buforowe

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

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.28 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu: Parkingi buforowe

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

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 5.2. Systemy naprowadzające

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

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorzędy gminne.*

**Tabela 5.29 Szczegółowe zadania dla działania: Systemy naprowadzające**

| Obszar   | Zadania szczegółowe   |
|--|---|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b>   | 5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; |
| <b>Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)</b> | 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.                             |
| <b>Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)</b>                          |   |
| <b>Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)</b>                           |   |

Źródło: opracowanie własne

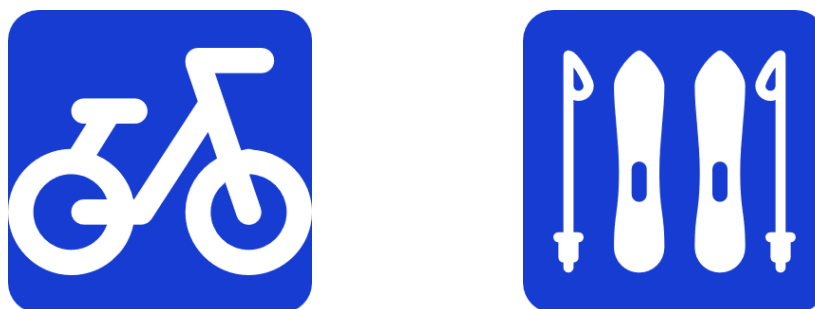
## DZIAŁANIE 5.3. Wyposażenie taboru

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

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

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

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



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

Źródło: opracowanie własne

**Tabela 5.30 Szczegółowe zadania dla działania: Wyposażenie taboru**

| Obszar                       | Zadania szczegółowe  |
|------------------------------|--|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b> | 5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego;<br>5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów. |

Źródło: opracowanie własne

#### DZIAŁANIE 5.4. Specjalna oferta przewozowa

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

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

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

**Tabela 5.31 Szczegółowe zadania dla działania Oferta przewozowa**

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

Źródło: opracowanie własne

## Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna

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

### DZIAŁANIE 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji

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

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.*

**Tabela 5.32 Szczegółowe zadania dla działania: Kształcenie społeczeństwa**

| Obszar                        | Zadania szczegółowe  |
|-------------------------------|--|
| <b>Agglomeracja Beskidzka</b> | 6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych;<br>6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach;<br>6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności. |

Źródło: opracowanie własne



## DZIAŁANIE 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności

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

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

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

**Tabela 5.33 Szczegółowe zadania dla działania: Promocja zrównoważonej mobilności**

| Obszar                       | Zadania szczegółowe  |
|------------------------------|--|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b> | 6.2.1. udział we wspólnych warsztatach;<br>6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;<br>6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność. |

Źródło: opracowanie własne

## DZIAŁANIE 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe

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

*Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorzady gminne.*

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

| Obszar                       | Zadania szczegółowe   |
|------------------------------|---|
| <b>Aglomeracja Beskidzka</b> | 6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. |

Źródło: opracowanie własne



## **6. FINANSOWANIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ**

---

## 6.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

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

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

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

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

Przyporządkowanie źródeł finansowania do kluczowych działań przedstawiono w tabeli 6.1.

Tabela 6.1 Relacje między działaniami i sposobem finansowania

| Działanie   | Podmiot odpowiedzialny   | Środki UE (EFRR, FS) | Środki rządowe w ramach programów krajowych | Środki własne jednostek samorządu terytorialnego | Inne (np. kredyt, działalność komercyjna) |
|---|--|----------------------|---|--|---|
| <b>Pakiet działań 1. Zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego</b>  |  |                      |   |  |   |
| 1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej   | organizatorzy transportu zbiorowego                                | ✓                    |   | ✓  | ✓   |
| 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej   | organizatorzy transportu zbiorowego                                |                      | ✓   | ✓  |   |
| 1.1.4 wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych   | samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 1.2.1. rewitalizacja linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu   | samorządy gminne, PKP PLK S.A.                                     | ✓                    | ✓   |  |   |
| 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych   | samorządy gminne, PKP PLK S.A.                                     | ✓                    | ✓   |  |   |
| 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków  | samorządy gminne, PKP PLK S.A.                                     | ✓                    | ✓   |  |   |
| 1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów | samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego              | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu   | samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności  | samorządy gminne, PKP PLK S.A.                                     | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej   | samorządy gminne, PKP PLK S.A.                                     | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy   | organizatorzy transportu zbiorowego                                |                      |   | ✓  |   |
| 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy   | organizatorzy transportu zbiorowego                                | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego  | samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg               | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |



**Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+**

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

**Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+**

| Działanie   | Podmiot odpowiedzialny   | Środki UE (EFRR, FS) | Środki rządowe w ramach programów krajowych | Środki własne jednostek samorządu terytorialnego | Inne (np. kredyt, działalność komercyjna) |
|---|--|----------------------|---|--|---|
| 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej                           | samorządy gminne, zarządcy dróg                                    | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 3.3.3., 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego   | samorządy gminne, zarządcy dróg                                    | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 3.3.4., 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf  | samorządy gminne, zarządcy dróg                                    | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 3.3.5., 3.3.11., 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu  | samorządy gminne, zarządcy dróg                                    | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 3.3.6., 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania  | samorządy gminne, zarządcy dróg                                    |                      |   | ✓  |   |
| 3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej  | samorządy gminne, zarządcy dróg                                    | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni  | samorządy gminne   | ✓                    |   | ✓  |   |
| 3.4.2. zazielenianie ulic   | samorządy gminne   | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 3.4.3. zielone budownictwo  | samorządy gminne   | ✓                    |   | ✓  |   |
| 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej   | samorządy gminne   | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| <b>Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności</b>   |  |                      |   |  |   |
| 4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.   | samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych  | samorządy gminne   |                      |   |  | ✓   |
| <b>Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką</b>  |  |                      |   |  |   |
| 5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych   | samorządy gminne   | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów | samorządy gminne   | ✓                    | ✓   | ✓  |   |
| 5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe  | samorządy gminne   | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego  | samorządy gminne   | ✓                    | ✓   | ✓  | ✓   |
| 5.3.1. rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego   | operatorzy transportu zbiorowego                                   |                      |   | ✓  | ✓   |
| 5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej  | samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego              |                      |   | ✓  |   |

**Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+**

| Działanie  | Podmiot odpowiedzialny                                | Środki UE (EFRR, FS) | Środki rządowe w ramach programów krajowych | Środki własne jednostek samorządu terytorialnego | Inne (np. kredyt, działalność komercyjna) |
|--|---|----------------------|---|--|---|
| 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych | samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego |                      | ✓   | ✓  |   |
| <b>Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna</b>  |   |                      |   |  |   |
| 6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych                | samorządy gminne                                      | ✓                    |   | ✓  | ✓   |
| 6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność   | samorządy gminne                                      | ✓                    |   | ✓  | ✓   |

Źródło: opracowanie własne

## 6.2. HARMONOGRAM WDRAŻANIA

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



Tabela 6.2 Harmonogram wdrażania działań

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

## Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

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

## Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

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

## Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

| Działanie  | Lata realizacji |      |      |      |      |      |      |      |       |
|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
|  | 2023            | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2030+ |
| 5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej   |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| <b>Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna</b>  |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych                |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach   |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności                            |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.2.1. udział we wspólnych warsztatach   |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów  |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność   |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej     |                 |      |      |      |      |      |      |      |       |

Źródło: opracowanie własne





## **7. MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ**

---

### 7.1. ZASADY MONITOROWANIA I RAPORTOWANIA WYNIKÓW

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

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

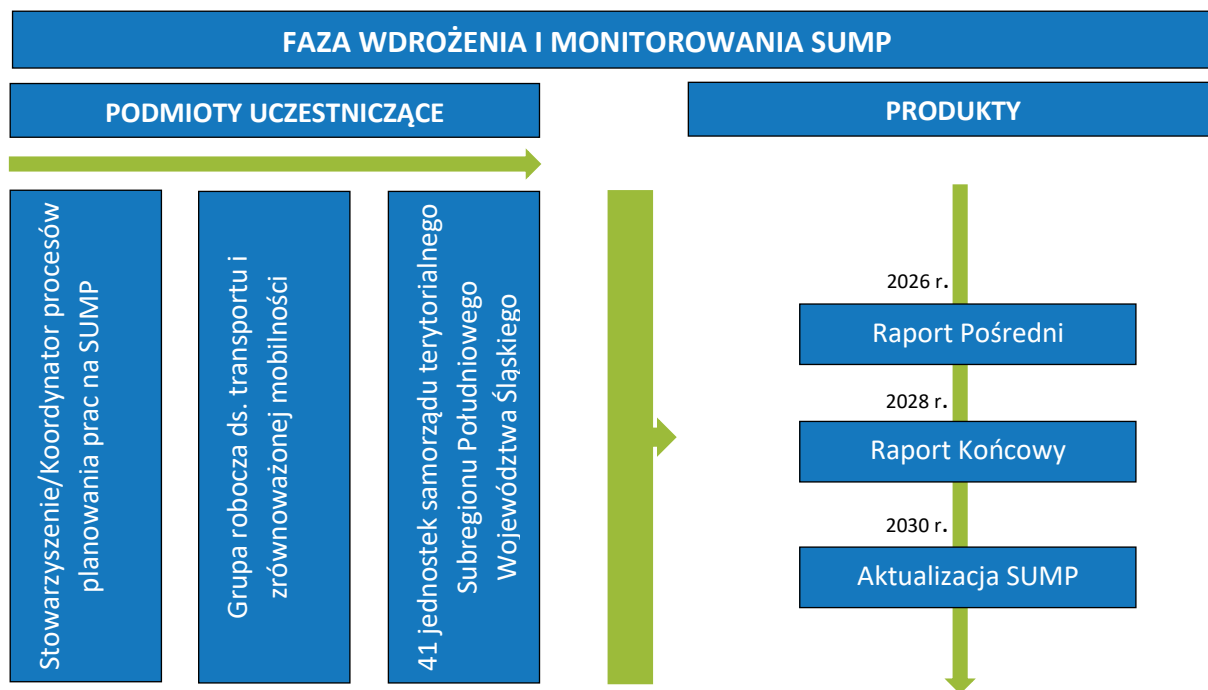
- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu,
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS,
- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań,
- budżety JST, plany transportowe,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

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

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

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

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



Rysunek 7.1 Schemat fazy wdrażania i monitoringu SUMP

Źródło: opracowanie własne

## 7.2. WSKAŹNIKI REALIZACJI SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

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

Tabela 7.1. Wskaźniki rezultatu

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

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

| Lp.                         | Nazwa wskaźnika  | Źródło danych | Cel horizontalny                             | Wartość bazowa         | Wartość pośrednia      | Wartość końcowa        |
|-----------------------------|--|---------------|--|------------------------|------------------------|------------------------|
|                             |  |               |  | Stan na koniec 2022 r. | Stan na koniec 2030 r. | Stan na koniec 2040 r. |
| Wskaźniki rezultatu - trend |  |               |  |                        |                        |                        |
|                             | na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w ujęciu rocznym [na 100 tys. mieszkańców]   |               | Świadome społeczeństwo                       |                        |                        |                        |
| 3                           | Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze SUMP [na 100 tys. mieszkańców]                                 | Model ruchu   | Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko | 113 596,32 [t]         | 121 398,50 [t]         | 114 102,80 [t]         |
| 4                           | Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze SUMP [na 100 tys. mieszkańców] | Model ruchu   | Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko | 4,67 [t]               | 4,73 [t]               | 4,27 [t]               |

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7.2. Wskaźniki produktu

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



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

Źródło: opracowanie własne



## 8. PODSUMOWANIE

---

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

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

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

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

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

## SPIS TABEL

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



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

## SPIS RYSUNKÓW

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

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

## SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

---

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

Załącznik B Kierunki interwencji wynikające z SUMP







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

| Gmina/Podmiot/institucja | Kategoria projektu | Zakres projektu (opis zaplanowanych w projekcie działań)  | Lata realizacji | Scenariusz bazowy | Scenariusz rewolucyjny | Scenariusz ewolucyjny |
|--------------------------|--------------------|---|-----------------|-------------------|------------------------|-----------------------|
| <b>GDDKiA</b>            |                    | Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok” (z węzłem)                                    | 2025            | X                 | X                      | X                     |
|                          |                    | Budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) - Kraków (Głogoczków)  | 2027-2031       | X                 | X                      | X                     |
|                          |                    | Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bielska) w Skoczowie                     | 2024-2025       | X                 | X                      | X                     |
|                          |                    | rozbudowa węzła drogowego Świętoszówka na S52 (dobudowa zjazdu na kierunku Bielsko-B. Cieszyn)                                      | bd.             |                   | X                      | X                     |
|                          |                    | Rozbudowa węzła drogowego w ramach skrzyżowania drogi ekspresowej S52 z drogą wojewódzką 938 (ul. Katowicka) w Cieszynie            | bd.             |                   | X                      | X                     |
| <b>ZDW Katowice</b>      |                    | Budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustroń/Wiśla tj. etap I - odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu na Wiśle Obląziec  | 2023-2025       | X                 | X                      | X                     |
|                          |                    | Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów | 2024-2027       | X                 | X                      | X                     |
|                          |                    | Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec - Jaworzynka  | 2023-2024       | X                 | X                      | X                     |

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

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



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

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

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

|         |                         |  |           |   |   |   |
|---------|-------------------------|--|-----------|---|---|---|
|         |                         | o długości 1190 mb. w km od 16+054 do km 17+244 w miejscowości Glinka  |           |   |   |   |
|         | infrastruktura drogowa  | Rozbudowa drogi powiatowej nr 1479 S Jeleśnia-Gajka-Sopotnia Mała od km 2+305 do km 2+391 wraz z przebudową obiektu mostowego na potoku Sopotnia Wielka w Gminie Jeleśnia              | 2023      |   | X | X |
|         | infrastruktura drogowa  | Remont dróg powiatowych w gminach Węgierska Górka, Rajcza i Świnna   | 2023-2024 |   | X | X |
|         | infrastruktura drogowa  | Przebudowa przejścia dla pieszych na DP 1444 S w rejonie Szkoły Podstawowej w Rycerze Dolnej”  | 2023      |   | X | X |
|         | infrastruktura drogowa  | Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w Żywcu i Juszczyne  | 2023      | X | X | X |
|         | transport publiczny     | Rewitalizacja transportu publicznego na terenie Powiatu Żywieckiego  | ?? - 2030 |   | X | X |
|         | transport publiczny     | Mobilny rozkład jazdy komunikacji publicznej na terenie Powiatu Żywieckiego  | 2023-2030 |   | X | X |
| Ślemień | infrastruktura rowerowa | Regionalna Trasa rowerowa nr 614 na terenie gminy  | 2025-2030 |   | X | X |
|         | Infrastruktura drogowa  | Przebudowa dróg gminnych polegająca na remoncie w Ślemieniu  | 2023-2027 |   | X | X |
|         | Infrastruktura drogowa  | Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413S przy ulicy Krakowskiej w miejscowości Ślemień od km 8+061 do km 10+798 | 2023-2025 |   | X |   |
|         | Infrastruktura drogowa  | Przebudowa drogi 1413S w sołectwie Kocoń do granicy województwa  | 2024-2030 |   | X |   |



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

|          |                                |  |           |   |   |   |
|----------|--------------------------------|--|-----------|---|---|---|
|          | Infrastruktura drogowa         | Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Świnna  | 2022-2023 |   | X |   |
|          | Infrastruktura drogowa         | Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 1415 S Pewel Mała - Pewel Ślemieńska - Ślemień w km 0+600 do 1+600 w miejscowości Pewel Mała  | 2022-2023 |   | X | X |
|          | Infrastruktura drogowo-pieszna | Budowa chodników wzdłuż najbardziej ruchliwych dróg na terenie gminy, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu poruszania się  | bd.       |   | X | X |
| Łękawica | ścieżki rowerowe               | Regionalna trasa rowerowa VeloBeskid nr 614 na terenie gminy Łękawica  | bd.       |   | X |   |
| Istebna  | Infrastruktura turystyczna     | Regionalna trasa rowerowa nr 17 „Czadeczka” na terenie gminy Istebna (Przełęcz Koniakowska – dolina Czadeczki – Trójstyk). Od Gminy rajcza przez Przełęcz Rupienka Dolina Czadeczki do Granicy ze Słowacją i do Trójstyku. | 2024-2026 | X | X | X |
|          | Infrastruktura turystyczna     | Regionalna trasa rowerowa nr 613 na terenie gminy Istebna (łącznik z Wisły przez Gminę Istebna z Doliną Soły - od Wisła Czarne przez Stecówkę, Koniaków do przełęczy Rupienka)   | 2024-2026 | X | X | X |
|          | Infrastruktura turystyczna     | Trasa pieszo- rowerowa Olza od Amfiteatru pod Skocznią do trasy rowerowej Zaolzie.   | 2024-2026 |   | X | X |
|          | Infrastruktura drogowa         | Przebudowa drogi gminnej Wilcze - Bźniokowa - Kameralna w Istebnej   | 2024-2026 |   | X | X |

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

|                        |   |           |   |   |   |
|------------------------|---|-----------|---|---|---|
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od projektowanego węzła u zbiegu ulic Warszawska – Mazańcowicka do granicy miasta | 2026-2027 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 1, tj. ul. Warszawskiej z ulicą Mazańcowicką                | 2024-2025 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej                           | 2025-2027 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ul. Stefana Okrzei w Bielsku-Białej   | 2025-2028 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ulicy Polnej  | 2024-2026 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ulicy Krzyżowej   | 2024-2025 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Budowa drogi zbiorczej – obwodnicy dzielnicy Hałcnów (przy współpracy z GDDKiA)   | 2024-2025 | X | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S52 z Aleją gen. Władysława Andersa                         | 2025-2026 | X | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ulicy Eugeniusza Kwiatkowskiego wraz z budową obiektu mostowego nad LK nr 139                                 | 2023-2025 | X | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ulicy Piastowskiej na odcinku od ulicy Romualda Traugutta do ronda Hulanka                                    | 2024-2026 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ulicy Cyniarskiej i pl. Wojska Polskiego  | 2021-2023 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa skrzyżowania ulic Ignacego Daszyńskiego, Hałcnowskiej i Czorsztyńskiej  | 2024-2026 |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Rozbudowa ul. Zuchów  | 2024-2027 |   | X | X |



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

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

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

|       |                         |   |           |   |   |   |
|-------|-------------------------|---|-----------|---|---|---|
|       | Transport publiczny     | Budowa/przebudowa przystanków autobusowych (Warszawska Os. Grażyńskiego, Mikuszowice Śląskie, Mazańcowicka Warszawska, Wyzwolenia Boruty-Spiechowicza, Sarni Stok Kozia, Krecia Trzy Lipki, Wapienna Osiedle, Wapienica Park Przemysłowy Pętla, Cieszyńska Tańskiego, Tańskiego Cieszyńska, Langiewicza Basen, Piastowska Dworzec, Grażyńskiego Piekarska, Komorowicka Piekarska, Piekarska Wapienna, Pileckiego Kolista, Sosnkowskiego Grondysa) | bd.       |   | X | X |
|       | Transport publiczny     | Miejska Kolej Linowa Bielsko-Biała – Szczyrk  | bd.       |   | X |   |
| Wisła | infrastruktura rowerowa | Rowerem przez Beskidy – etap II - (budowa Wiślanej Trasy Rowerowej jako regionalnej trasy rowerowej nr 5 od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły, w stronę Nowej Osady i dalej Jeziora Czernańskiego)   | 2024-2026 | X | X | X |
|       | infrastruktura rowerowa | Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 (od planowanego zakończenia WTR przy Jeziorze Czernańskim w stronę Stecówki i dalej Istebnej)   | 2024-2026 |   | X | X |
|       | infr. turystyczna       | Rowerem przez Beskidy – etap III - Od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły w kierunku dworca kolejowego Wisła Głębcze oraz dalej Kubalonka - Istebna  | 2026-2028 |   | X | X |

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



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

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

|                    |                                     |  |           |   |   |   |
|--------------------|-------------------------------------|--|-----------|---|---|---|
| Szczyrk            | przystanek przesiadkowy             | Rozbudowa centrum przesiadkowego: ul. Kampingowa 4 Szczyrk/ budowa nowych miejsc parkingowych  | 2024-2025 | X | X | X |
|                    | ścieżka rowerowo-piesza             | Budowa ścieżki rowerowo-pieszej na odcinku od ul. Salpolskiej (na wys. parkingu przy wyciągu gondolowym SON), przez ul. Zawodzie, ul. Jaworową, do ul. Świerkowej w Szczyрку   | 2025-2030 |   | X |   |
|                    | kolej linowa                        | Budowa kolei linowej z centrum przesiadkowego Skalite na Skrzyczne   | bd.       |   | X |   |
| Radziechowy-Wieprz | infrastruktura turystyczna/rowerowa | Trasy rowerowe: Regionalna Trasa nr 17/ nr 611 - dł. 4,81km / Trasa Wieprz - Juszczyzna o dł. 3,25 km / Trasa Wieprz - Radziechowy - Przybędza o dł 7,3 km / Trasa Radziechowy-Twardorzeczka - 1,4 km / Trasa Radziechowy-Przybędza - 3,9 km/ Trasa Wieprz - Brzuśnik - Bystra - Wieprz - 7,3 km.  | 2024-2029 | X | X | X |
|                    | Infrastruktura drogowa              | Przebudowa dróg na terenie gminy, łączących poszczególne miejscowości oraz gminę Radziechowy-Wieprz z gminami Żywiec, Świnna, Węgierska Górka: Przebudowa drogi ul. Bubrów w Wieprzu do ul. Kamiennej w Żywcu; Przebudowa drogi ul. Kwiatowa w Radziechowach - ul. Kamienna w Przybędzy; Przebudowa drogi ul. Oblasek Przbędza - ul. Łączna Radziechowy; Przebudowa drogi na Prawy Groń w Brzuśniku - ul. Łąkowa w Wieprzu; Przebudowa drogi w | 2024-2029 |   | X | X |

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

|                        |  |  |           |   |   |   |
|------------------------|--|--|-----------|---|---|---|
|                        |  | rozbudową obiektu mostowego LNI 35   |           |   |   |   |
| Żywiec                 | infrastruktura transportu/Parking Park&Ride                    | budowa węzła przesiadkowego w Żywcu (przy planowanym przystanku kolejowym na linii kolejowej nr 97: Żywiec osiedle 700-lecia | bd.       |   | X |   |
|                        | Regionalne trasy rowerowe                                      | 1. Trasa nr 17 - Radziechowy-Wieprz-Żywiec-Łodygowice  | 2024-2026 | X | X | X |
|                        |  | 2. 611 Velo Soła - Radziechowy-Wieprz-Żywiec-Czernichów  |           |   |   |   |
|                        |  | 3. 615 - Żywiec-Świnna-Jeleśnia  |           |   |   |   |
|                        |  | 4. Żywiec-Lipowa-Dolina Zimnika  |           |   |   |   |
|                        | Infrastruktura drogowa   | Modernizacja ciągów drogowych: ul. Sienkiewicza i ul. Żeromskiego w Żywcu  | 2023      |   | X | X |
| Infrastruktura drogowa | Modernizacja ul. Tartacznej wraz z połączeniem z ul. Leśnianka | bd.  |           | X |   |   |
| Transport publiczny    | Zakup autobusów niskoemisyjnych                                | bd.  |           | X |   |   |
| Lipowa                 | ścieżki rowerowe   | Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż potoku Leśnianka, od granicy z miastem Żywiec do ul. Kryształowej w Twardorzeczce (4,2km)    | 2024-2026 |   | X | X |
| Goeszów                | Infrastruktura rowerowa  | Regionalna Trasa rowerowa nr 604 (od granicy z gminą Ustroń do granicy z gminą Cieszyn)                                      | 2023-2025 |   | X | X |



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

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

|        |  |   |           |  |   |   |
|--------|--|---|-----------|--|---|---|
|        | zmiana połączeń transportu publicznego | Realizacja ustaleń Planu transportowego cieszyńskiej komunikacji zbiorowej w zakresie zamian przebiegu linii i poszerzenia oferty przewozowej   | 2024-2030 |  | X | X |
| Ujsoły | infrastruktura piesza                  | Budowa chodnika w Glince  | bd.       |  | X |   |
|        | Infrastruktura drogowa                 | Przebudowa dróg gminnych w Ujsołach – ulice: Targówek, Za Wodą Stolarska, Stara Poczta, Leśników  | bd.       |  | X |   |
|        | Infrastruktura turystyczna/rowerowa    | Regionalna trasa rowerowa Nr 613. Koncepcja zakłada realizację 2 wariantów tras: 1. Geo-Park Glinka - granica państwowykonanie wyłączonej z ruchu pojazdów odcinka ścieżki/drogi/trasy rowerowej o długości ok. 800 m po istniejącej drodze gruntowej , co pozwoli na obejście ruchliwego centrum wsi Glinka. Początek trasy znajdowałby się w Geo Parku Glinka , gdzie zlokalizowany jest parking Park @Ride. W ciągu trasy znajduje się wiaty wypoczynkowa, która będzie pełnić funkcję Miejsca Obsługi/Wypoczynku dla rowerzystów, zakłada się uzupełnienie jej o stację rowerową) wykonanie ciągu pieszo rowerowego wzdłuż drogi powiatowej Nr S1439S (docelowo) do granicy państwowej na przełęczy Glinka o długości 4 km. Zakłada się oznakowanie , stworzenie punktu informacyjnego, wiaty wypoczynkowej na granicy państwa. oraz Geo-park Glinka - Sobłówka - | 2024-2025 |  | X | X |

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

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



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

|           |                         |   |           |  |   |   |
|-----------|-------------------------|---|-----------|--|---|---|
| Strumień  | Ścieżki rowerowe        | Droga dla rowerów w Zabłociu (ul. Bielska od mostu na rz. Wiśle do OSP w Zabłociu)  | 2025-2029 |  | X |   |
|           | Ścieżki rowerowe        | Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zebrzydowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zebrzydowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie. | 2024-2027 |  | X | X |
|           | Infrastruktura drogowa  | Oraniczenie prędkości do 30 km/h w Strumieniu (Bąków: ul. Jarząbkowicka, Szkolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa);  | 2028-2029 |  | X |   |
|           | Infrastruktura drogowa  | Przebudowa dróg na terenie gminy: ul. Nowa w Pruchnej, ul. Brzegowa w Strumieniu, ul. Rybia Bąków, ul. Kręta Drogomyśl, ul. Knajska, Myśliwska, Uroczą w Drogomyślu i Pruchnej, ul. Knajska, Myśliwska i Nowy Świat w Drogomyślu i w Pruchnej   | 2024-2029 |  | X |   |
| Koszarawa | Infrastruktura drogowa  | Modernizacja drogi powiatowej DP 1419S  | bd.       |  | X |   |
|           | Infrastruktura drogowa  | Budowa chodników dla pieszych na drogach powiatowych  | bd.       |  | X |   |
|           | infrastruktura rowerowa | Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przełęczy Klekociny   | bd.       |  | X |   |

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

|  |                                     |  |           |   |   |   |
|--|-------------------------------------|--|-----------|---|---|---|
|  | Infrastruktura turystyczna/rowerowa | Budowa trasy rowerowej nr 17 - II etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 6 km. Przebieg: ul. Zabiele, Dębowa, Łukasiewicza, Wąska (przebieg MOSiR), Legionów, Chałupnicza, Stawowa, K.Miarki, Piasta, Waryńskiego, WTR. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej) | 2024-2026 | X | X | X |
|  | Infrastruktura turystyczna/rowerowa | Budowa Wiślanej Trasy Rowerowej - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 8 km, od ul. Waryńskiego - wałami wiślanymi do zapory w Goczałkowicach  | 2025-2030 | X | X | X |
|  | Infrastruktura turystyczna          | Budowa trasy rowerowej od ul. Legionów poprzez ul. Chałupniczą, Wodna, Księża Grobel, Ochodzka, Mostowa, Gminna do Zapory Goczałkowice. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)  | 2025-2030 | X | X | X |
|  | Infrastruktura turystyczna          | Budowa trasy rowerowej wzdłuż ujścia rzeki Białej -ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 8 km, od ul. Bestwińskiej do ujścia rzeki  | 2025-2030 | X | X | X |

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



|  |                        |  |           |  |   |   |
|--|------------------------|--|-----------|--|---|---|
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 145S ulicy Pionkowej w Czechowicach-Dziedzicach - dostosowanie do ruchu ciężkiego od skrzyżowania z ul. Łukasiewicza do skrzyżowania z ul. Kaniowską   | ??-2030   |  | X |   |
|  | Infrastruktura drogowa | Budowa łącznika drogowego od ulicy Pionkowej do ulicy Bestwińskiej   | ??-2030   |  | X |   |
|  | Infrastruktura drogowa | Budowa łącznika ulicy Legionów do DK 1 przy współpracy z miastem Bielsko-Biała   | ??-2030   |  | X |   |
|  | Infrastruktura drogowa | Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Mzańcówickiej z DK 1 wraz z nowymi łącznikami (obsługującymi tereny przemysłowe)  | 2024-2028 |  | X | X |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi powiatowej 4428S ulicy Ligockiej na docinku od skrzyżowania z drogą powiatową 4440S ul. Mzańcówicką do skrzyżowania z DK 1 (wraz z przebudową skrzyżowania i budową łącznic drogowych nowo powstającego osiedla Brzeziny) | ??-2030   |  | X |   |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 259S ul. Stawowe Pole w sołectwie Bronów   | ??-2030   |  | X |   |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350014S ul. Braci Koźbów w Czechowicach-Dziedzicach  | ??-2030   |  | X |   |
|  | Infrastruktura drogowa | Budowa drogi gminnej od ul. Topolowej - Staw Kopalniok - etap II (odcinek drogi gminnej łączącej ul. Tęczowej z ul. Boczna) w Czechowicach-Dziedzicach (Budowa   | ??-2030   |  | X |   |

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

|  |                        |  |         |  |   |  |
|--|------------------------|--|---------|--|---|--|
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 309S ulicy Stawiska w sołectwie Ligota   | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 252S ulicy Kopaniny w sołectwie Bronów   | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Rozbudowa łącznika drogowego ulic Mazańcowicka - Płaska - Smocza - Brzeziny  | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 298S ulicy Polowa w sołectwie Ligota   | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi nr N 218 ulicy Tartacznej w sołectwie Ligota  | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi nr N 24 ulicy Myśliwskiej w Czechowice-Dziedzice  | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 003S ulicy Akacjowej w Czechowicach-Dziedzicach  | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 184S ulicy Smocznej w Czechowicach-Dziedzicach   | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Budowa układu drogowego w nowopowstającej zabudowie jednorodzinnej ulic Wilcza - Wrzosowa - Świerkowa w Czechowicach-Dziedzicach | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi gminnej nr 350 507S ulicy Granicznej w sołectwie Ligota   | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi nr N6 ul. Dębowej w Czechowicach-Dziedzicach  | ??-2030 |  | X |  |
|  | Infrastruktura drogowa | Przebudowa drogi nr N44 ul. Zabiele w Czechowicach-Dziedzicach   | ??-2030 |  | X |  |

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

|  |                         |  |           |   |   |   |
|--|-------------------------|--|-----------|---|---|---|
|  | Infrastruktura rowerowa | Realizacja krajowej trasy rowerowej nr 17 od granicy z miastem Bielsko-Biała wlaem rzeki Biąta do połączenia z Gminą Goczałkowice (wykonanie przejść kładką rowerową nad rzekami Świerkówka, Wapienicą i Iłownicą) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR. | 2024-2025 | X | X | X |
|  | Infrastruktura rowerowa | Połączenie krajowej trasy rowerowej nr 17 z WTR ul. Zabiele Pionkowa do Kaniowskiej  | 2026-2027 | X | X | X |
|  | Infrastruktura rowerowa | Wykonanie alternatywnych do nr 17 przebiegów tras rowerowych z wykorzystaniem drogi technologicznej wykonanej podczas modernizacji linii kolejowej nr 93 na odcinku od DK1 do ul. Sikorskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.                      | 2026-2027 | X | X | X |
|  | Infrastruktura rowerowa | Wyonanie ścieżek rowerowych stanowiące dojazdy do WTR oraz trasy rowerowej nr 17 (ścieżka rowerowa od ul. Kaniowskiej wschodnią i północną częścią miasta wzdłuż wału rzeki Wisły) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.                                 | 2027-2031 | X | X | X |
|  | Infrastruktura rowerowa | Realizacja aleternatywnych ścieżek rowerowych wraz z poprawą jakości i standardów WTR na odcinku od Zapory Goczałkowice do Centrum Miasta wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.  | 2027-2031 | X | X | X |



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

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

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

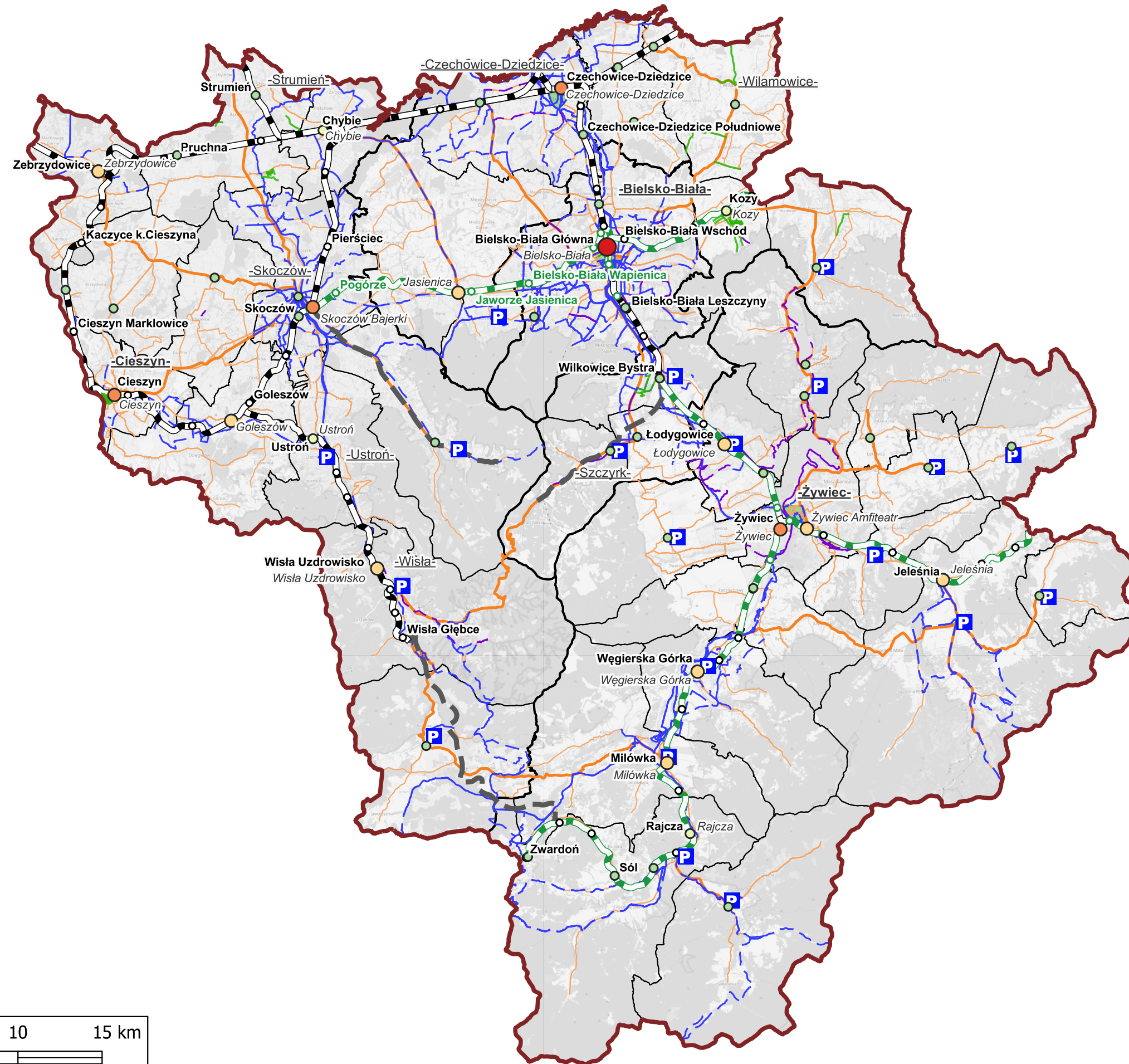
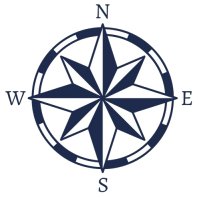
|        |   |  |           |  |   |   |
|--------|---|--|-----------|--|---|---|
|        | infrastruktura drogowa                      | Przebudowa układu funkcjonalnego w centrum Rajczy tj. budowa zatoki autobusowej w rejonie kościoła oraz przebudowa parkingu przy Ośrodku Zdrowia celem poprawy jego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

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



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

## Proponowane inwestycje na terenie Aglomeracji Beskidzkiej



## LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:

- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:

- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy

**P** parkingi buforowe

linie kolejowe:

- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej

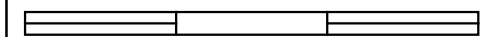
- przebieg linii autobusowych
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu

— granica obszaru opracowania

— granica powiatów

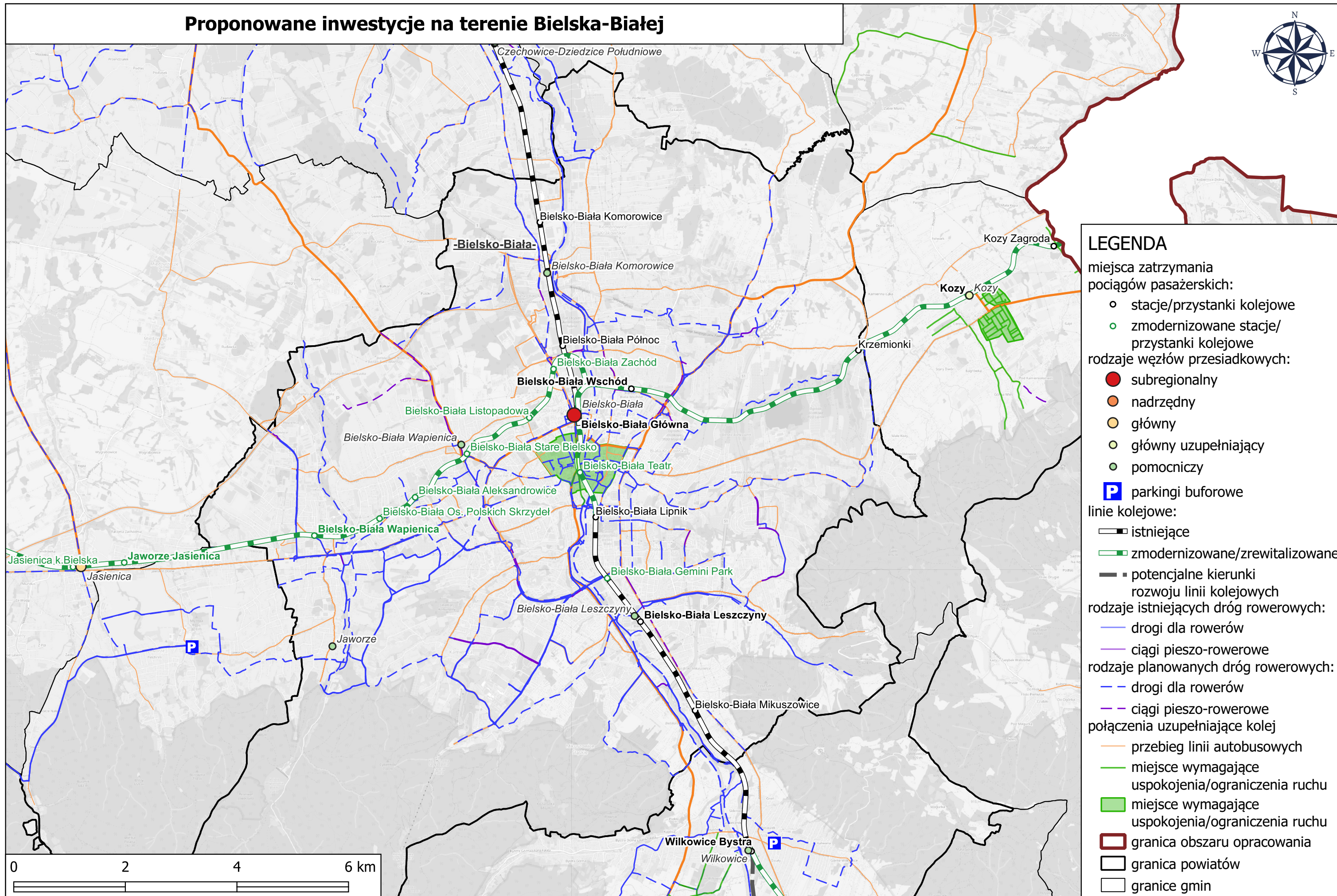
— granice gmin

0 5 10 15 km





# Proponowane inwestycje na terenie Bielska-Białej



## LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:

- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:

- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy

**P** parkingi buforowe

linie kolejowe:

- ▬ istniejące
- ▬ zmodernizowane/zrewitalizowane
- ▬ potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:

- - drogi dla rowerów
- - ciągi pieszo-rowerowe

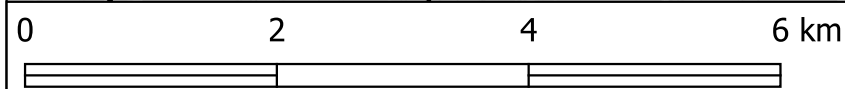
połączenia uzupełniające kolej

- przebieg linii autobusowych
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu

▭ granica obszaru opracowania

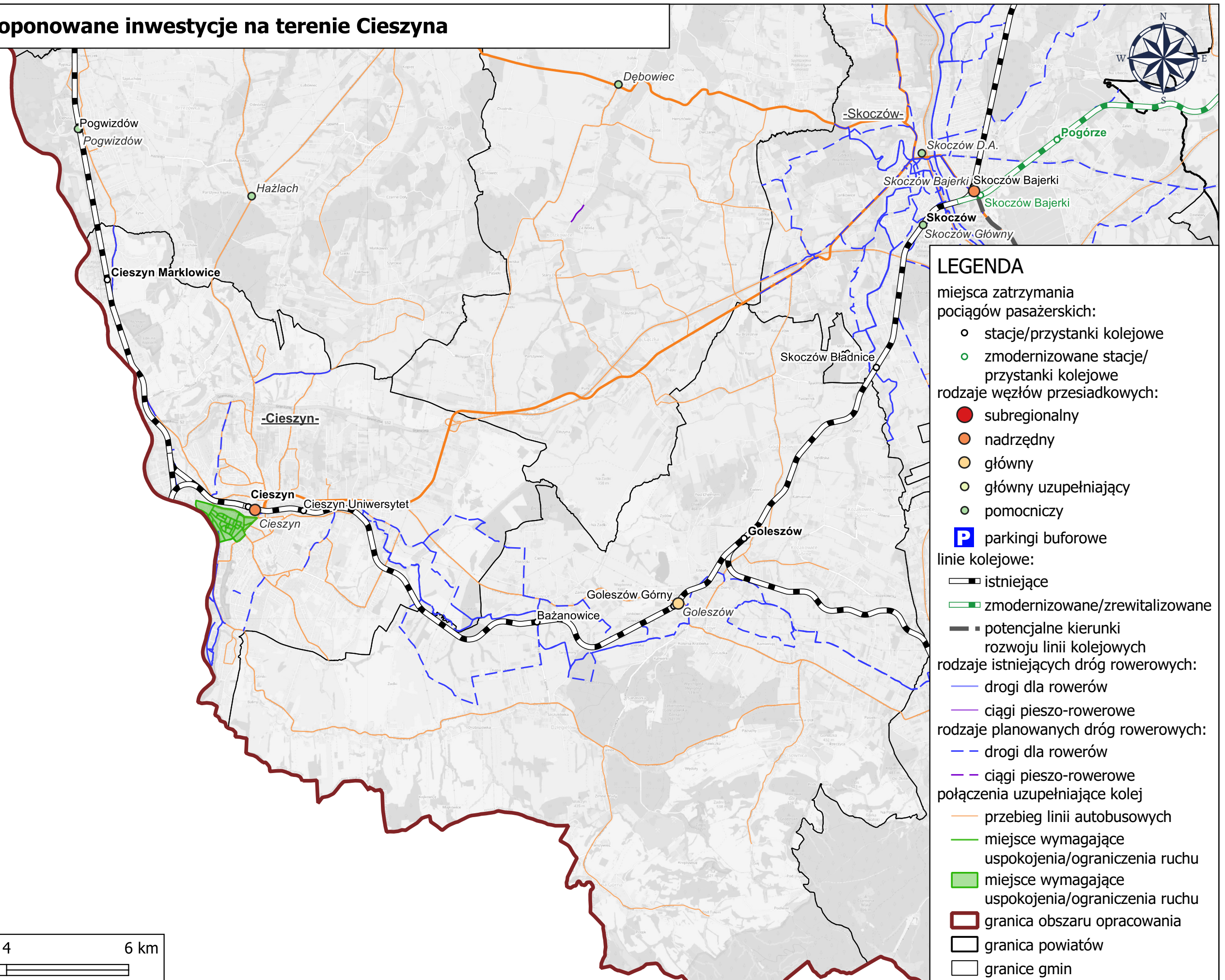
▭ granica powiatów

▭ granice gmin





# Proponowane inwestycje na terenie Cieszyna



## LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:

- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:

- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy

**P** parkingi buforowe

linie kolejowe:

- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej

- przebieg linii autobusowych
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu

— granica obszaru opracowania

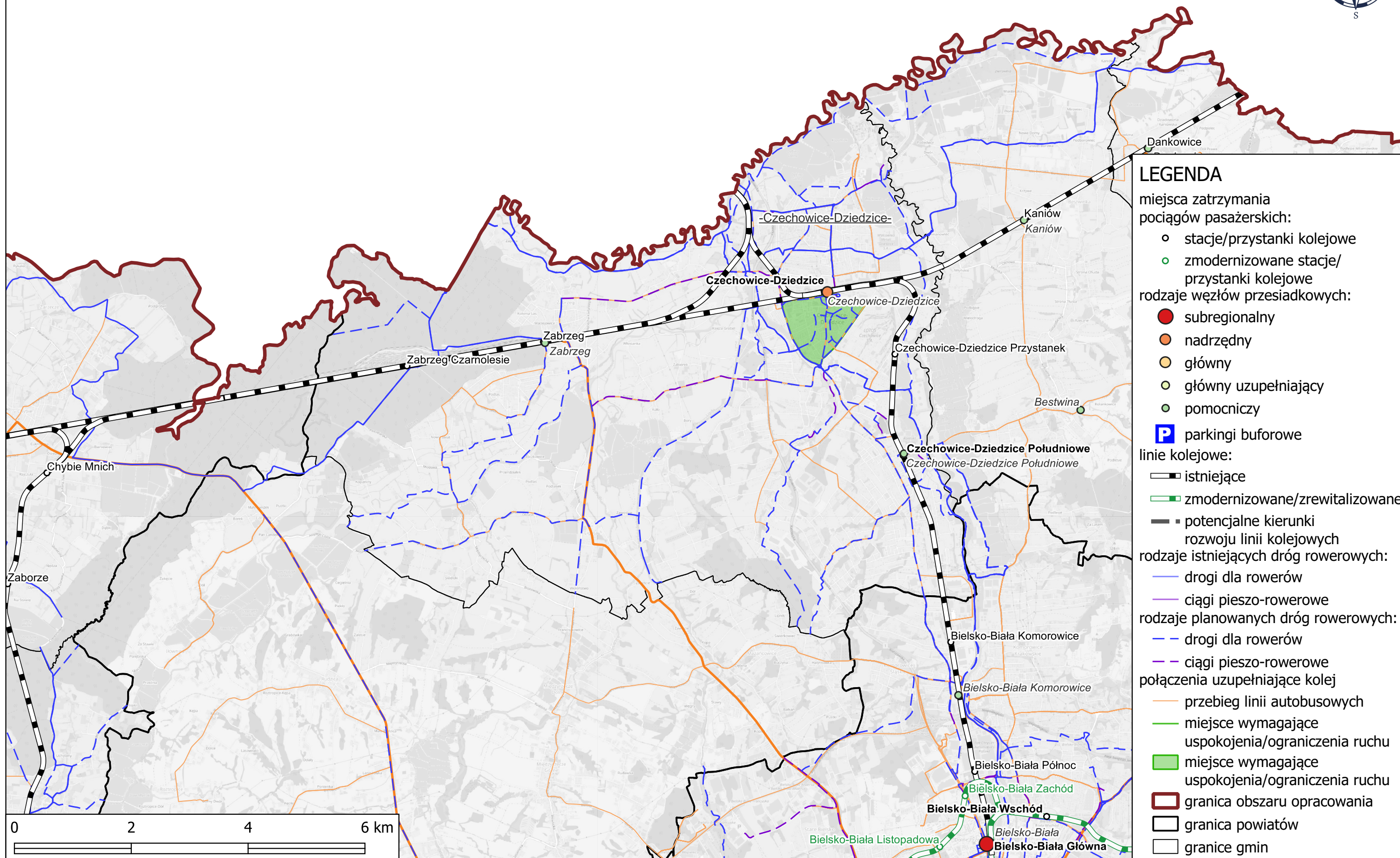
— granica powiatów

— granice gmin





# Proponowane inwestycje na terenie Czechowic-Dziedzic



## LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:

- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:

- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy

**P** parkingi buforowe

linie kolejowe:

- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:

- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej

- przebieg linii autobusowych
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu

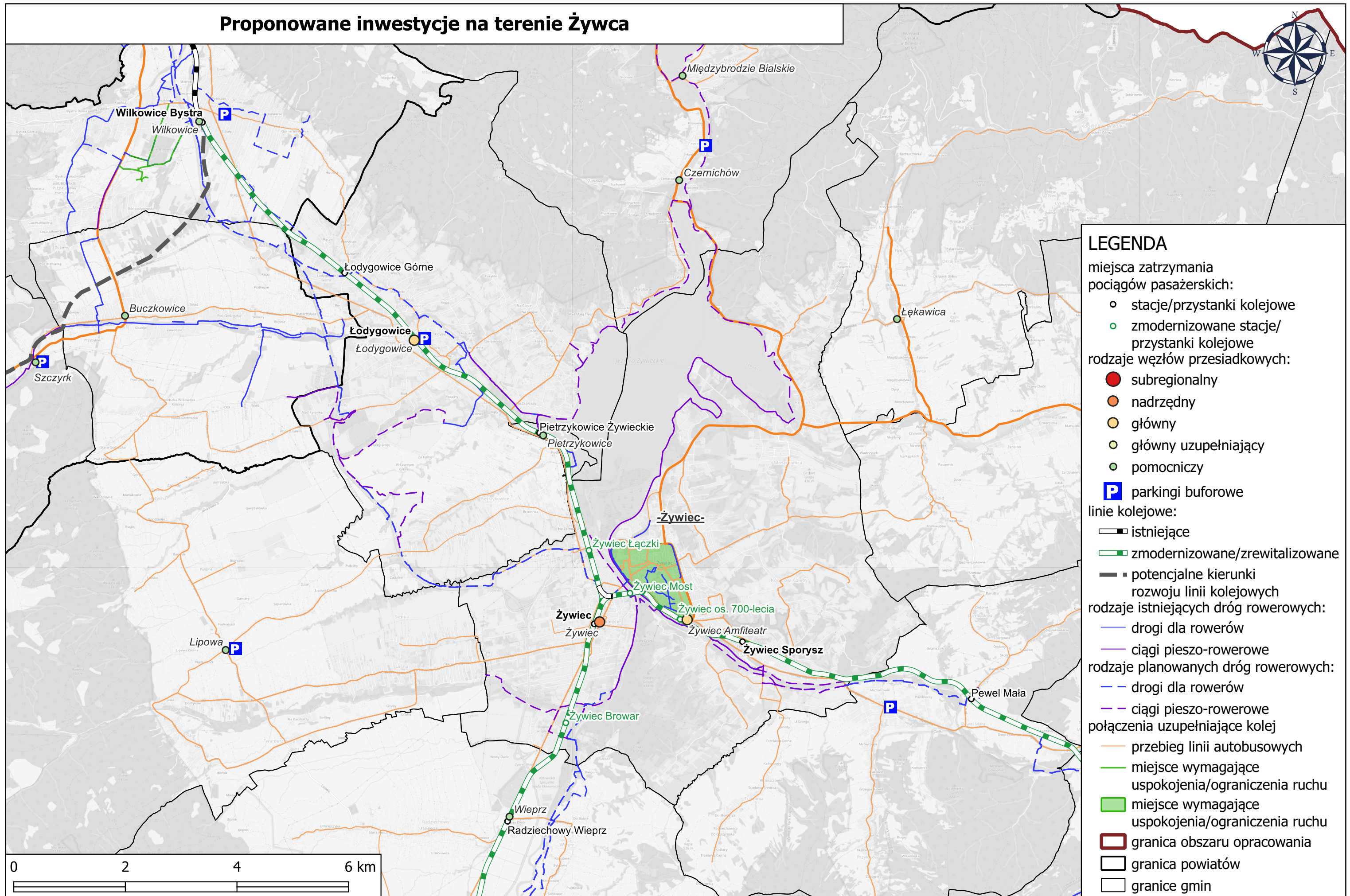
— granica obszaru opracowania

— granica powiatów

— granice gmin



# Proponowane inwestycje na terenie Żywca



## LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:

○ stacje/przystanki kolejowe

● zmodernizowane stacje/przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:

● subregionalny

● nadrzędny

● główny

● główny uzupełniający

● pomocniczy

**P** parkingi buforowe

linie kolejowe:

— istniejące

— zmodernizowane/zrewitalizowane

— potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:

— drogi dla rowerów

— ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:

— drogi dla rowerów

— ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej

— przebieg linii autobusowych

— miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu

— miejsca wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu

— granica obszaru opracowania

— granica powiatów

— granice gmin



## Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ (dalej: Plan) jest strategią długoterminową, nastawioną na zapewnienie wygodnego, bezpiecznego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia. Plan ma służyć poprawie mobilności mieszkańców, a także będzie podstawą do ubiegania się o dofinansowanie z europejskich funduszy na lata 2021-2027 nowych inwestycji w mobilność i transport publiczny na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, w tym na terenie gminy Buczkowice. Zgodnie z Umową Partnerstwa<sup>1</sup>, a także zapisami krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych w ramach perspektywy finansowej Funduszy Europejskich 2021-2027 inwestycje w zrównoważony transport publiczny będą opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności, a przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia Planu przez podmioty reprezentujące tzw. miejskie obszary funkcjonalne<sup>2</sup>.

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

Plan został opracowany przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej, na podstawie jednogłośniejszej decyzji jego Członków (41 jst z obszaru powiatów: bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego oraz miasta na prawach powiatu Bielska-Białej). Powołana została struktura organizacyjna procesu opracowania i wdrożenia Planu. W procesie uczestniczą wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, będące Członkami Stowarzyszenia AGLOMERACJA BESKIDZKA. Harmonogram prac<sup>3</sup> nad opracowaniem Planu przewiduje jego przyjęcie przez Rady Gmin i Powiatów (będących Członkami Stowarzyszenia) do końca 2023 r., natomiast jego wdrożenie przy udziale wszystkich jst Stowarzyszenia począwszy od jego przyjęcia do końca 2028 r, kiedy to zakłada się śródk okresową ewaluację (raport) i aktualizację dokumentu.

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

*Dokument stanowiący załącznik do projektu uchwały oraz uzasadnienie zostały przygotowane przez Stowarzyszenie AGLOMERACJA BESKIDZKA.*

Agnieszka Giżycka, inspektor

---

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

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

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

**UCHWAŁA NR //23  
RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej gminy Buczkowice**

Na podstawie art. 226, art. 227, art. 228, art. 230 ust. 6, art. 231 ust. 1 i art. 243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t. j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 ze zm.) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) uchwała się, co następuje:

**§ 1.** W uchwale Nr XLVIII/330/22 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej gminy Buczkowice wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik nr 1 otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały,
- 2) załącznik nr 2 otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały,
- 3) załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

**UZASADNIENIE**

Zmiana Wieloletniej Prognozy Finansowej jest wynikiem zmiany planu finansowego zaproponowaną zmianą budżetu gminy Buczkowice na rok 2023.

Magdalena Mendrok, Skarbnik Gminy

Załącznik nr 1 do uchwały Nr //23 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 listopada 2023 r. Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2023-2034 wraz z prognozą kwoty długu i spłat zobowiązań na lata 2023-2034.

| Lp.     | Wyszczególnienie   | 2023           | 2024          | 2025          | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031          | 2032          | 2033          | 2034          |
|---------|--|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1       | Dochody ogółem   | 65 263 842,71  | 70 792 452,00 | 68 027 689,00 | 61 666 973,00 | 59 858 471,00 | 61 572 771,00 | 63 280 207,00 | 64 977 429,00 | 66 720 192,00 | 68 448 958,00 | 70 222 522,00 | 71 978 086,00 |
| 1.1     | Dochody bieżące, z tego:   | 55 778 845,21  | 55 248 942,00 | 56 696 699,00 | 58 191 973,00 | 59 858 471,00 | 61 572 771,00 | 63 280 207,00 | 64 977 429,00 | 66 720 192,00 | 68 448 958,00 | 70 222 522,00 | 71 978 086,00 |
| 1.1.1   | dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych  | 10 539 880,00  | 10 866 616,00 | 11 203 481,00 | 11 528 382,00 | 11 862 705,00 | 12 206 723,00 | 12 548 511,00 | 12 887 321,00 | 13 235 279,00 | 13 579 396,00 | 13 932 460,00 | 14 280 772,00 |
| 1.1.2   | dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych  | 1 611 531,00   | 1 661 488,00  | 1 712 994,00  | 1 762 671,00  | 1 813 788,00  | 1 866 388,00  | 1 918 647,00  | 1 970 450,00  | 2 023 652,00  | 2 076 267,00  | 2 130 250,00  | 2 183 506,00  |
| 1.1.3   | z subwencji ogólnej  | 19 900 657,90  | 20 194 819,00 | 20 820 858,00 | 21 424 663,00 | 22 045 978,00 | 22 685 311,00 | 23 320 500,00 | 23 950 154,00 | 24 596 808,00 | 25 236 325,00 | 25 892 469,00 | 26 539 781,00 |
| 1.1.4   | z tytułu dotacji i środków przeznaczonych na cele bieżące  | 6 832 354,15   | 4 984 246,00  | 5 138 758,00  | 5 267 227,00  | 5 398 908,00  | 5 533 881,00  | 5 672 228,00  | 5 814 034,00  | 5 959 385,00  | 6 108 370,00  | 6 261 079,00  | 6 417 606,00  |
| 1.1.5   | pozostałe dochody bieżące, w tym:  | 16 894 422,16  | 17 541 773,00 | 17 820 608,00 | 18 209 030,00 | 18 737 092,00 | 19 280 468,00 | 19 820 321,00 | 20 355 470,00 | 20 905 068,00 | 21 448 600,00 | 22 006 264,00 | 22 556 421,00 |
| 1.1.5.1 | z podatku od nieruchomości   | 6 333 242,00   | 7 029 573,00  | 7 247 490,00  | 7 457 667,00  | 7 673 939,00  | 7 896 483,00  | 8 117 585,00  | 8 336 760,00  | 8 561 853,00  | 8 784 461,00  | 9 012 857,00  | 9 238 178,00  |
| 1.2     | Dochody majątkowe, w tym:  | 9 484 997,50   | 15 543 510,00 | 11 330 990,00 | 3 475 000,00  | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 1.2.1   | ze sprzedaży majątku   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 1.2.2   | z tytułu dotacji oraz środków przeznaczonych na inwestycje   | 9 484 997,50   | 15 543 510,00 | 11 330 990,00 | 3 475 000,00  | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 2       | Wydatki ogółem   | 79 719 218,06  | 72 096 212,00 | 67 858 929,00 | 60 562 221,00 | 58 826 419,00 | 60 540 719,00 | 62 248 155,00 | 64 025 377,00 | 65 807 640,00 | 67 911 487,47 | 69 704 451,00 | 71 687 186,00 |
| 2.1     | Wydatki bieżące, w tym:  | 57 714 978,09  | 51 759 827,00 | 53 631 439,00 | 54 949 240,00 | 56 277 197,00 | 57 640 420,00 | 59 038 676,00 | 60 474 039,00 | 61 948 000,00 | 63 465 907,00 | 65 028 399,00 | 66 634 879,00 |
| 2.1.1   | na wynagrodzenia i składki od nich naliczane   | 29 332 022,51  | 27 232 883,00 | 28 077 102,00 | 28 779 030,00 | 29 498 506,00 | 30 235 969,00 | 30 991 868,00 | 31 766 665,00 | 32 560 832,00 | 33 374 853,00 | 34 209 224,00 | 35 064 455,00 |
| 2.1.2   | z tytułu poręczeń i gwarancji, w tym:  | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 2.1.2.1 | gwarancje i poręczenia podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy  | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 2.1.3   | wydatki na obsługę długu, w tym:   | 430 000,00     | 176 305,00    | 280 907,00    | 264 944,00    | 225 793,00    | 187 731,00    | 149 670,00    | 112 808,00    | 77 738,00     | 48 888,00     | 25 955,00     | 7 374,00      |
| 2.1.3.1 | odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, w terminie nie dłuższym niż 90 dni po zakończeniu programu, projektu lub zadania i otrzymaniu refundacji z tych środków (bez odsetek i dyskonta od zobowiązań na wkład krajowy) | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 2.1.3.2 | odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, z tytułu zobowiązań zaciągniętych na wkład krajowy  | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 2.1.3.3 | pozostałe odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy  | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 2.2     | Wydatki majątkowe, w tym:  | 22 004 239,97  | 20 336 385,00 | 14 227 490,00 | 5 612 981,00  | 2 549 222,00  | 2 900 299,00  | 3 209 479,00  | 3 551 338,00  | 3 859 640,00  | 4 445 580,47  | 4 676 052,00  | 5 052 307,00  |
| 2.2.1   | Inwestycje i zakupy inwestycyjne, o których mowa w art. 236 ust. 4 pkt 1 ustawy, w tym:  | 22 004 239,97  | 20 336 385,00 | 14 227 490,00 | 5 612 981,00  | 2 549 222,00  | 2 900 299,00  | 3 209 479,00  | 3 551 338,00  | 3 859 640,00  | 4 445 580,47  | 4 676 052,00  | 5 052 307,00  |
| 2.2.1.1 | wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 3       | Wynik budżetu  | -14 455 375,35 | -1 303 760,00 | 168 760,00    | 1 104 752,00  | 1 032 052,00  | 1 032 052,00  | 1 032 052,00  | 952 052,00    | 912 552,00    | 537 470,53    | 518 071,00    | 290 900,00    |
| 3.1     | Kwota prognozowanej nadwyżki budżetu przeznaczana na spłatę kredytów, pożyczek i wykup papierów wartościowych  | 0,00           | 0,00          | 168 760,00    | 1 104 752,00  | 1 032 052,00  | 1 032 052,00  | 1 032 052,00  | 952 052,00    | 912 552,00    | 537 470,53    | 518 071,00    | 290 900,00    |
| 4       | Przychody budżetu  | 15 109 263,35  | 2 104 000,00  | 654 000,00    | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.1     | Kredyty, pożyczki, emisja papierów wartościowych, w tym:   | 1 324 539,00   | 2 104 000,00  | 654 000,00    | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.1.1   | na pokrycie deficytu budżetu   | 1 324 539,00   | 1 303 760,00  | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.2     | Nadwyżka budżetowa z lat ubiegłych, w tym:   | 13 784 724,35  | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.2.1   | na pokrycie deficytu budżetu   | 13 130 836,35  | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.3     | Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy, w tym:  | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.3.1   | na pokrycie deficytu budżetu   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.4     | Spłaty udzielonych pożyczek w latach ubiegłych, w tym:   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.4.1   | na pokrycie deficytu budżetu   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.5     | Inne przychody niezwiązane z zaciągnięciem długu, w tym:   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 4.5.1   | na pokrycie deficytu budżetu   | 0,00           | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          |
| 5       | Rozchody budżetu   | 653 888,00     | 800 240,00    | 822 760,00    | 1 104 752,00  | 1 032 052,00  | 1 032 052,00  | 1 032 052,00  | 952 052,00    | 912 552,00    | 537 470,53    | 518 071,00    | 290 900,00    |









Załącznik nr 2 do uchwały Nr //23 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 listopada 2023 r. Wykaz Przedsięwzięć do Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2023-2034

| Lp.     | Nazwa i cel  | Jednostka                                       | Od   | Do   | Nakłady       | 2023          | 2024          | 2025          | 2026         | Limit         |
|---------|--|---|------|------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| 1       | Przedsięwzięcia razem  |   |      |      | 66 615 779,35 | 22 046 634,49 | 20 336 385,00 | 14 227 490,00 | 4 600 000,00 | 61 210 509,49 |
| 1.a     | - wydatki bieżące  |   |      |      | 820 435,50    | 510 792,02    | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 510 792,02    |
| 1.b     | - wydatki majątkowe  |   |      |      | 65 795 343,85 | 21 535 842,47 | 20 336 385,00 | 14 227 490,00 | 4 600 000,00 | 60 699 717,47 |
| 1.1     | Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009.r. o finansach publicznych (Dz.U.Nr 157, poz.1240,z późn.zm.): |   |      |      | 24 293 089,12 | 4 872 571,02  | 7 308 385,00  | 8 027 490,00  | 3 500 000,00 | 23 708 446,02 |
| 1.1.1   | - wydatki bieżące  |   |      |      | 650 435,50    | 430 792,02    | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 430 792,02    |
| 1.1.1.1 | "Równaj do najlepszych". Wsparcie Szkoły Podstawowej w Kalnej. - Indywidualizacja nauczania i wychowania w Gminie Buczkowice.  | SZKOŁA PODSTAWOWA IM. JERZEGO KUKUCZKI W KALNEJ | 2022 | 2023 | 237 369,56    | 186 967,28    | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 186 967,28    |
| 1.1.1.2 | Psychoedukacja, Rozwój, Wsparcie - Silny Ty - Psychoedukacja, Rozwój, Wsparcie świadczone przez Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Buczkowicach.   | GMINNY OŚRODEK POMOCY SPOŁECZNEJ W BUCZKOWICACH | 2022 | 2023 | 385 713,00    | 216 471,80    | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 216 471,80    |
| 1.1.1.3 | Wsparcie dla uczniów z Ukrainy. - Indywidualizacja nauczania, lepszy dostęp do edukacji uczniów z Ukrainy.   | CENTRUM USŁUG WSPÓLNYCH W BUCZKOWICACH          | 2022 | 2023 | 27 352,94     | 27 352,94     | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 27 352,94     |
| 1.1.2   | - wydatki majątkowe  |   |      |      | 23 642 653,62 | 4 441 779,00  | 7 308 385,00  | 8 027 490,00  | 3 500 000,00 | 23 277 654,00 |
| 1.1.2.1 | Budowa i rozbudowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - poprawa warunków życia mieszkańców   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2018 | 2026 | 10 350 000,00 | 3 000 000,00  | 3 000 000,00  | 3 000 000,00  | 1 000 000,00 | 10 000 000,00 |
| 1.1.2.2 | Budowa i rozbudowa sieci kanalizacji sanitarnej w Gminie Buczkowice - poprawa warunków życia mieszkańców   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2019 | 2026 | 1 820 000,00  | 820 000,00    | 500 000,00    | 0,00          | 500 000,00   | 1 820 000,00  |
| 1.1.2.3 | Cyfrowa Gmina - Rozwój cyfrowy JST oraz wzmocnienie cyfrowej odporności na zagrożenia  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2022 | 2023 | 361 778,62    | 346 779,00    | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 346 779,00    |
| 1.1.2.4 | Zakup wyposażenia na potrzeby zwiększenia dostępności do kultury w Gminie Buczkowice - Poprawa infrastruktury kulturalnej  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2022 | 2023 | 200 000,00    | 200 000,00    | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 200 000,00    |
| 1.1.2.5 | Odnawialne źródła energii w Gminie Buczkowice - Ochrona środowiska naturalnego.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2023 | 2026 | 10 000 000,00 | 50 000,00     | 3 000 000,00  | 4 950 000,00  | 2 000 000,00 | 10 000 000,00 |
| 1.1.2.6 | Cyberbezpieczny Samorząd Gminy Buczkowice. - Rozwój cyfrowy JST oraz wzmocnienie cyfrowej odporności na zagrożenia.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2023 | 2025 | 910 875,00    | 25 000,00     | 808 385,00    | 77 490,00     | 0,00         | 910 875,00    |
| 1.2     | Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z umowami partnerstwa publiczno-prywatnego:   |   |      |      | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 0,00          |
| 1.2.1   | - wydatki bieżące  |   |      |      | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 0,00          |
| 1.2.2   | - wydatki majątkowe  |   |      |      | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 0,00          |
| 1.3     | Wydatki na programy, projekty lub zadania pozostałe (inne niż wymienione w pkt 1.1 i 1.2):   |   |      |      | 42 322 690,23 | 17 174 063,47 | 13 028 000,00 | 6 200 000,00  | 1 100 000,00 | 37 502 063,47 |
| 1.3.1   | - wydatki bieżące  |   |      |      | 170 000,00    | 80 000,00     | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 80 000,00     |
| 1.3.1.1 | Usuwanie wyrobów zawierających azbest w Gminie Buczkowice na lata 2022-2023 - Poprawa warunków życia mieszkańców.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2022 | 2023 | 170 000,00    | 80 000,00     | 0,00          | 0,00          | 0,00         | 80 000,00     |
| 1.3.2   | - wydatki majątkowe  |   |      |      | 42 152 690,23 | 17 094 063,47 | 13 028 000,00 | 6 200 000,00  | 1 100 000,00 | 37 422 063,47 |
| 1.3.2.1 | Budowa zaplecza boiska ogólnodostępnego w Kalnej. - Poprawa infrastruktury sportowej   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2015 | 2024 | 370 000,00    | 0,00          | 300 000,00    | 0,00          | 0,00         | 300 000,00    |
| 1.3.2.2 | Budowa kaplicy cmentarnej z częścią socjalną i sanitarną na cmentarzu komunalnym w Rybarzowicach - Cel społeczny   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2014 | 2026 | 300 000,00    | 0,00          | 100 000,00    | 100 000,00    | 100 000,00   | 300 000,00    |
| 1.3.2.3 | Budowa sali gimnastycznej przy szkole w Kalnej - Poprawa infrastruktury sportowej  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2019 | 2026 | 6 110 000,00  | 0,00          | 1 000 000,00  | 1 000 000,00  | 1 000 000,00 | 3 000 000,00  |
| 1.3.2.4 | Przebudowa dróg gminnych - Poprawa infrastruktury drogowej.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE                           | 2019 | 2025 | 2 100 000,00  | 200 000,00    | 200 000,00    | 1 000 000,00  | 0,00         | 1 400 000,00  |

| Lp.      | Nazwa i cel  | Jednostka             | Od   | Do   | Nakłady       | 2023         | 2024         | 2025         | 2026 | Limit         |
|----------|--|-----------------------|------|------|---------------|--------------|--------------|--------------|------|---------------|
| 1.3.2.5  | Program Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV. - ochrona środowiska naturalnego  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2021 | 2023 | 1 134 000,00  | 336 000,00   | 0,00         | 0,00         | 0,00 | 336 000,00    |
| 1.3.2.6  | Budowa stacjonarnego punktu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych w Gminie Buczkowice. - Poprawa warunków życia mieszkańców.   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2021 | 2023 | 3 917 933,00  | 3 895 301,00 | 0,00         | 0,00         | 0,00 | 3 895 301,00  |
| 1.3.2.7  | Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach. - Poprawa infrastruktury drogowej.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2021 | 2023 | 6 856 997,23  | 6 827 002,47 | 0,00         | 0,00         | 0,00 | 6 827 002,47  |
| 1.3.2.8  | Budowa drogi gminnej ul. Południowej w Godziszcu - Poprawa infrastruktury drogowej.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2021 | 2024 | 5 128 000,00  | 0,00         | 5 128 000,00 | 0,00         | 0,00 | 5 128 000,00  |
| 1.3.2.9  | Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - etap I - Poprawa warunków życia mieszkańców.   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2022 | 2023 | 5 070 000,00  | 5 070 000,00 | 0,00         | 0,00         | 0,00 | 5 070 000,00  |
| 1.3.2.10 | Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice (w tym projekt). - Poprawa warunków życia mieszkańców.   | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2023 | 2024 | 150 000,00    | 50 000,00    | 100 000,00   | 0,00         | 0,00 | 150 000,00    |
| 1.3.2.11 | Odnawialne źródła energii na potrzeby Gminy Buczkowice ( z UPDOF) - Ochrona środowiska naturalnego.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2023 | 2024 | 550 000,00    | 450 000,00   | 100 000,00   | 0,00         | 0,00 | 550 000,00    |
| 1.3.2.12 | Rozbudowa drogi w ramach zadania: Projekt budowy chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 942 w Buczkowicach. - Poprawa infrastruktury drogowej.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2020 | 2023 | 130 380,00    | 130 380,00   | 0,00         | 0,00         | 0,00 | 130 380,00    |
| 1.3.2.13 | Rozbudowa drogi w ramach zadania: Projekt budowy chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 942 w Buczkowicach - dotacja celowa dla Województwa Śląskiego na realizację inwestycji. - Poprawa infrastruktury drogowej | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2020 | 2023 | 130 380,00    | 130 380,00   | 0,00         | 0,00         | 0,00 | 130 380,00    |
| 1.3.2.14 | Budowa sali gimnastycznej przy Szkole Podstawowej w Kalnej. - Poprawa infrastruktury sportowej.  | WÓJT GMINY BUCZKOWICE | 2023 | 2025 | 10 205 000,00 | 5 000,00     | 6 100 000,00 | 4 100 000,00 | 0,00 | 10 205 000,00 |

## **Objaśnienia przyjętych wartości – kwot prognozowanych w budżetach na lata 2023-2034.**

Wprowadzone zmiany w dochodach i wydatkach z miesiąca października i listopada 2023 r. na podstawie Zarządzeń Wójta Gminy zmieniają załącznik nr 1.

**Zmiany wynikające z uchwały w sprawie zmiany budżetu Gminy Buczkowice z miesiąca listopada 2023 r.** Zwiększa się dochody i wydatki budżetu gminy o kwotę 17.859,32 zł w tym o kwotę 3,32 zł z tytułu naliczonych odsetek na koncie RFIL. Naliczoną kwotę odsetek przeznacza się na zadanie inwestycyjne "Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach."

### **Objaśnienia po uwzględnieniu w/w zmian:**

Obowiązek sporządzenia Wieloletniej Prognozy Finansowej jest jedną z zasadniczych zmian wprowadzonych ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 roku odnoszących się do zagadnień gospodarki finansowej jednostek samorządu terytorialnego. Regulacja ta stwarza możliwość kompleksowej analizy sytuacji finansowej jednostki oraz możliwość oceny podejmowanych przedsięwzięć z perspektywy ich znaczenia dla samorządu. W zamyśle prawodawcy wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego ma być instrumentem nowoczesnego zarządzania finansami publicznymi.

W Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Buczkowice zastosowano wzory załączników (załącznik nr 1 oraz załącznik nr 2 do uchwały) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 10 stycznia 2013 roku w sprawie wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego (t.j. Dz. U. 2021 poz. 83).

Podstawą opracowania Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Buczkowice jest uchwała budżetowa wraz z uchwałami i zarządzeniami zmieniającymi na 2023 rok, dane sprawozdawcze z wykonania budżetu Gminy Buczkowice za lata 2022 - 2020 oraz wytyczne Ministra Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.

Art. 227 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.) zakłada, iż wieloletnia prognoza finansowa obejmuje okres roku budżetowego oraz co najmniej trzech kolejnych lat budżetowych. Z ust. 2 powołanego artykułu wynika, iż prognozę kwoty długu, stanowiącą integralną część wieloletniej prognozy finansowej, sporządza się na okres, na który zaciągnięto lub planuje się zaciągnąć zobowiązanie.

Na dzień podjęcia uchwały, spłatę zobowiązań przewiduje się do roku 2034. Kwoty wydatków wynikające z limitów wydatków na przedsięwzięcia nie wykraczają poza okres prognozy kwoty długu. W związku z powyższym, Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Buczkowice została przygotowana na lata 2023-2034.

### **Założenia makroekonomiczne**

Przy opracowaniu prognozy pozycji budżetowych Gminy Buczkowice wykorzystano trzy podstawowe mierniki koniunktury gospodarczej – dynamikę realnej PKB, dynamikę średniorocznej inflacji (CPI) oraz dynamikę realnego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej. Na ich podstawie oszacowano wartości dochodów i wydatków Gminy Buczkowice, co dzięki konstrukcji i zaawansowanym metodom dokonywania obliczeń, pozwoli realizować w przyszłości właściwą politykę finansową jednostki.



Zgodnie z zaleceniami Ministra Finansów, prognozę wskazanych pozycji oparto o Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.

Prognozę oparto o następujące założenia:

1. dla roku 2023 przyjęto wartości wynikające z uchwały budżetowej oraz uchwał i zarządzeń zmieniających budżet;
2. dla lat 2024-2034 prognozę wykonano poprzez indeksację o wskaźniki: dynamiki średniorocznej inflacji (CPI), dynamiki realnej PKB oraz dynamiki realnej wynagrodzeń brutto w gospodarce narodowej.

Podzielenie prognozy w powyższy sposób pozwala na realną ocenę możliwości inwestycyjno-kredytowych Gminy Buczkowice.

Zgodnie z przyjętym założeniem, dochody i wydatki bieżące w roku 2023 uwzględnione w WPF wynikają z wartości zawartych w uchwale budżetowej wraz z uchwałami i zarządzeniami zmieniającymi na 2023 rok. Od 2024 roku dochody i wydatki bieżące ustalono za pomocą wskaźników inflacji, wskaźnika dynamiki PKB oraz wskaźnika dynamiki realnej wynagrodzeń brutto. W tym celu, posłużono się metodą indeksacji wartości bazowych o odpowiednio przypisany dla każdej kategorii budżetowej wskaźnik. Waga zmiennej makroekonomicznej oznacza w jakim stopniu dochody lub wydatki zależą od poziomu wskaźnika z danego roku. Indeksowana zostaje wartość na rok przyszły.

Sposób indeksacji za pomocą wag przedstawia poniższy wzór:

$$Y_1 = (Y_0) \cdot (1 + P + I + W + S)$$

gdzie:

$Y_1$  – wartość prognozowana danej kategorii dochodów bądź wydatków budżetowych;

$Y_0$  – wartość danej kategorii dochodów bądź wydatków budżetowych w roku poprzedzającym;

$P = w_i^{PKB} \cdot PKB_i$  – waga wskaźnika PKB przemnożona przez wskaźnik PKB w danym roku;

$I = w_i^{CPI} \cdot CPI_i$  – waga wskaźnika inflacji przemnożona przez wskaźnik inflacji w danym roku;

$W = w_i^{WYN} \cdot WYN_i$  – waga wskaźnika dynamiki realnej wynagrodzeń przemnożona przez wskaźnik dynamiki realnej wynagrodzeń w danym roku;

$S$  – współczynnik stałego wzrostu.

## 1. Dochody

Prognozy dochodów Gminy Buczkowice dokonano w podziałach merytorycznych, a następnie sklasyfikowano w podziały wymagane ustawowo. Podział merytoryczny został sporządzony za pomocą paragrafów klasyfikacji budżetowej i objął dochody bieżące i majątkowe.

Dochody bieżące prognozowano w podziale na:

1. dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych;
2. dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych;
3. subwencję ogólną;
4. dotacje i środki przeznaczone na cele bieżące;
5. pozostałe dochody (m. in.: podatki i opłaty lokalne, grzywny i kary pieniężne, wpływy z usług, odsetki od środków na rachunkach bankowych), w tym: z podatku od nieruchomości.

Dochody majątkowe prognozowano w podziale na:

1. dochody ze sprzedaży majątku;
2. dotacje i środki przeznaczone na inwestycje.

### 1.1. Dochody bieżące

Uwzględniając dotychczasowe kształtowanie się dochodów budżetu Gminy Buczkowice oraz przewidywania na następne lata, w poszczególnych kategoriach dochodów bieżących posłużono się metodą indeksacji wartości bazowych o odpowiednio przypisany dla każdej kategorii budżetowej wskaźnik, za pomocą następujących wag:

**Tabela 1. Wagi dla danych makroekonomicznych przyjęte do wyliczeń prognozy dochodów bieżących**

| Wyszczególnienie           | Lata      | Dynamika realna PKB | Dynamika średnioroczna inflacji (CPI) |
|----------------------------|-----------|---------------------|---------------------------------------|
| dochody z udziału w PIT    | 2024-2034 | 100,00%             | 0,00%                                 |
| dochody z udziału w CIT    | 2024-2034 | 100,00%             | 0,00%                                 |
| subwencja ogólna           | 2025-2034 | 100,00%             | 0,00%                                 |
| dotacje bieżące            | 2024-2034 | 0,00%               | 100,00%                               |
| pozostałe, w tym:          | 2025-2034 | 100,00%             | 0,00%                                 |
| z podatku od nieruchomości | 2025-2034 | 100,00%             | 0,00%                                 |

Źródło: Opracowanie własne.

### Podatek od nieruchomości

Stosownie do przepisów ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, wysokość stawek podatku od nieruchomości nie może przekroczyć górnych granic stawek kwotowych ogłoszonych przez Ministra Finansów. W roku budżetowym wpływy z tytułu podatku od nieruchomości zaplanowano w oparciu o planowane na 2023 r. stawki podatku od nieruchomości oraz zasób nieruchomości Gminy Buczkowice, który stanowi przedmiot opodatkowania. Wysokość wpływów z podatku od nieruchomości na 2023 r. ustalono więc na poziomie 6 333 242,00 zł, co stanowi 100,33% dochodów z tego tytułu uzyskanych na koniec 2022 r.

W 2024 r. zaplanowano dodatkowy wzrost dochodów o 500.000,00 zł w związku z przyrostem przedmiotów opodatkowania związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej.

W latach następnych zakłada się wzrostowy trend wpływów z tego podatku i zwiększanie dochodów będących konsekwencją planowanego wzrostu stawek podatkowych oraz corocznego przyrostu przedmiotów opodatkowania związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz budynków mieszkalnych.

### Udział w podatkach centralnych

Jako, że ta grupa dochodów pozostaje w bardzo silnym związku z sytuacją makroekonomiczną kraju, przy szacowaniu dochodów z tytułu udziałów w podatku dochodowym od osób fizycznych (PIT) oraz od osób prawnych (CIT) w okresie prognozy wzięto pod uwagę prognozowane wskaźniki makroekonomiczne, zgodnie z wagami przedstawionymi w tabeli powyżej.

### Subwencje i dotacje na zadania bieżące

Planowaną kwotę subwencji ogólnej oraz dotacji celowych z budżetu państwa (innych niż środki na dofinansowanie realizacji projektów europejskich) na 2023 rok przyjęto w oparciu o informacje przekazane przez Ministra Finansów. Na podstawie art. 8 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z dnia 2021 r. poz. 1927) dla Gminy Buczkowice została przyznana kwota 2.076.854,00 zł z tytułu uzupełnienia subwencji ogólnej w 2021 r. w 2022 r. Gmina otrzymała dodatkowe udziały w podatku dochodowym od osób fizycznych w wysokości

2.888.418,57 zł., w 2023 r. Gmina otrzymała środki na uzupełnienie subwencji ogólnej w wysokości 3.496.033,00 zł. Od 2024 r. zgodnie z w/w ustawą j.s.t. otrzymają dodatkowe środki na uzupełnienie subwencji w związku z tym w roku 2024 zaplanowano wzrost subwencji rozwojowej o kwotę 3.500.000,00 zł. W kolejnych latach prognozy założono wzrost kwot otrzymywanych dotychczas cyklicznych subwencji i dotacji celowych z budżetu państwa w oparciu o prognozowane wskaźniki makroekonomiczne, zgodnie z wagami przedstawionymi w tabeli powyżej.

Dochody bieżące:

- ujęto środki bezzwrotne z Funduszy Strukturalnych UE i Budżetu Państwa jako wkład krajowy w kwocie 27.352,94 zł w 2023 r.

## 1.2. Dochody majątkowe

Waloryzacji o wskaźniki makroekonomiczne nie poddano dochodów o charakterze majątkowym. Dochody majątkowe, w tym przede wszystkim dochody ze sprzedaży majątku pozbawione są regularności, a ich poziom uzależniony jest od czynników niezależnych, jak np. koniunktura na rynku nieruchomości.

W roku budżetowym nie zaplanowano dochodów ze sprzedaży mienia.

W 2023 roku zaplanowano dotacje oraz środki przeznaczone na inwestycje w wysokości 9 484 997,50 zł, które wiążą się z uzyskaniem bezzwrotnego dofinansowania na realizację zadań przedstawionych m.in. w załączniku nr 2 do Wieloletniej Prognozy Finansowej. Dotacje obejmują środki na realizację niżej wymienionych zadań:

1. Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - etap I.
2. Budowa i rozbudowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice.
3. Budowa stacjonarnego punktu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych w Gminie Buczkowice.
4. Budowa i rozbudowa sieci kanalizacji sanitarnej w Gminie Buczkowice.
5. Rozbudowa drogi w ramach zadania: Projekt budowy chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 942 w Buczkowicach.
6. Cyfrowa Gmina.
7. Zakup wyposażenia na potrzeby zwiększenia dostępności do kultury w Gminie Buczkowice
8. Odnawialne źródła energii w Gminie Buczkowice

Dotacje oraz środki na inwestycje zaplanowano również w latach 2024, 2025, 2026 w łącznej kwocie 30 349 500,00 zł.

Dochody majątkowe w rozbiciu na poszczególne lata:

- ujęto środki bezzwrotne z Funduszy Strukturalnych UE i Budżetu Państwa jako wkład krajowy w kwocie 3.392.682,00 zł w 2023 r., 6.297.510,00 zł w 2024 r., 6.834.990,00 zł w 2025 r. oraz w 2026 r. w kwocie 2.975.000,00 zł.

- dofinansowanie z Budżetu Państwa w tym z subwencji, udziałów w PDOF, Województwa Śląskiego, WFOŚiGW oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej do inwestycji w 2023 r. kwota 6.092.315,50 zł, w 2024 r. kwota 9.246.000,00 zł, 2025 kwota 4.496.000,00 zł oraz w 2026 r. 500.000,00 zł.

## 2. Wydatki

Prognozy wydatków Gminy Buczkowice dokonano w podziale na kategorie wydatków bieżących i wydatków majątkowych.

## 2.1. Wydatki bieżące

Poziom prognozowanych wydatków bieżących zdeterminowany jest zakresem realizowanych zadań oraz możliwościami finansowymi. Priorytetem w zakresie planowania wydatków było zapewnienie odpowiednich środków na utrzymanie dotychczasowego zakresu i poziomu usług świadczonych na rzecz mieszkańców. Wydatki bieżące prognozowano w podziale na:

1. wynagrodzenia i składki od nich naliczane;
2. wydatki związane z obsługą zadłużenia, w tym odsetki i dyskonto;
3. pozostałe wydatki bieżące.

Uwzględniając dotychczasowe kształtowanie się wydatków budżetu Gminy Buczkowice oraz przewidywania na następne lata, w poszczególnych kategoriach wydatków bieżących posłużono się metodą indeksacji wartości bazowych o odpowiednio przypisany dla każdej kategorii budżetowej wskaźnik makroekonomiczny. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

**Tabela 2. Wagi dla danych makroekonomicznych przyjęte do wyliczeń prognozy wydatków bieżących**

| Wyszczególnienie         | Lata      | Dynamika realna PKB | Dynamika średnioroczna inflacji (CPI) | Dynamika realnego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej |
|--------------------------|-----------|---------------------|---------------------------------------|---|
| wynagrodzenia i pochodne | 2025-2034 | 0,00%               | 100,00%                               | 0,00%   |
| Inne                     | 2025-2034 | 0,00%               | 100,00%                               | 0,00%   |

Źródło: Opracowanie własne.

### Wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń

W 2023 r. w budżecie Gminy Buczkowice wydatki na wynagrodzenia pochodne od wynagrodzeń zabezpieczono w wysokości 29 332 022,51 zł, co stanowi zmianę w stosunku do wykonania na koniec 2022 r. o kwotę 4 303 505,98 zł. W roku 2023 w związku ze wzrostem minimalnego wynagrodzenia, wzrostem inflacji zaplanowano podwyżki dla wszystkich pracowników. W latach 2024-2034 dokonano indeksacji wydatków na wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń w oparciu o wagi wskaźników makroekonomicznych, zgodnie z wartościami przedstawionymi w tabeli powyżej.

### Poręczenia i gwarancje

W okresie prognozy Gmina Buczkowice nie planuje wydatków z tytułu poręczeń i gwarancji.

### Odsetki i dyskonto

Wydatki na obsługę długu skalkulowano w oparciu o obowiązujące stawki WIBOR jak również warunki wynikające z zawartych umów (w przypadku zobowiązań historycznych). Zgodnie z projekcją inflacji opublikowaną przez Narodowy Bank Polski, osiągnie ona szczyt w pierwszym kwartale 2023 roku. Od tego momentu prognozowany jest spadek inflacji, która z końcem 2024 powinna kształtować się na poziomie między 2% a 4%. Do kalkulacji kosztów obsługi długu przyjęto zgodnie z powyższym, że skorelowany z inflacją poziom stóp procentowych również od I półrocza 2023 zacznie relatywnie powoli spadać, natomiast dynamika spadku poziomu stóp procentowych będzie wolniejsza od dynamiki spadku poziomu inflacji i do ustabilizowania poziomu stóp procentowych dojdzie w 2029 roku. W związku z powyższym oraz z tym, że gmina posiada tylko pożyczki zaciągnięte w NFOŚiGW oraz WFOŚiGW odsetki skalkulowano w oparciu o prognozę własną WIBOR oraz zgodnie z umowami stopę redyskonta weksli.

Dodatkowo, w prognozie WPF uwzględniono również koszty obsługi zobowiązania planowanego do zaciągnięcia.

## Pozostałe wydatki bieżące

W 2024 r. założono spadek pozostałych wydatków bieżących. Władze Gminy Buczkowice przewidują znaczące oszczędności w budżecie na 2024 r. W tym celu konieczne będzie podjęcie szeregu działań oszczędnościowych w 2023 roku, których efekty finansowe będą widoczne w kolejnym roku. Władze zamierzają szukać oszczędności w zakresie oświaty (w tym zmniejszenia planowanych rezerw celowych), dotacji i wydatków pozostających poza podstawowymi obowiązkami samorządu oraz innych obszarów, które zostaną określone na podstawie wnikliwej analizy struktury wydatków w trakcie roku budżetowego. Dalsze wartości dotyczące pozostałych wydatków bieżących od roku 2025 prognozowane były w oparciu o pomniejszone wartości z 2024 r. z wykorzystaniem wskaźnika inflacji.

## 2.2. Wydatki majątkowe

Wydatki majątkowe obejmują przede wszystkim przedsięwzięcia inwestycyjne, które ujęto w załączniku nr 2 do Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Buczkowice na lata 2023-2034.

## 3. Wynik budżetu

Wynik budżetu w prognozowanym okresie jest ściśle powiązany z przyjętymi założeniami do prognozy dochodów i wydatków.

W budżecie na 2023 r. zaplanowano ujemną różnicę pomiędzy dochodami i wydatkami budżetowymi. Wynik budżetu planuje się na poziomie -14 455 375,35 zł, a jego pokrycie planuje się z:

1. pożyczek – 1 324 539,00 zł;
2. nadwyżki budżetowej z lat ubiegłych – 13 130 836,35 zł;

Fakt prognozowania w oparciu o dane makroekonomiczne o niewielkiej zmienności powoduje zrównoważony i stabilny wzrost dochodów oraz wydatków bieżących, któremu można przypisać cechy statystyczne.

**Tabela 3. Wynik budżetu Gminy Buczkowice**

| Rok  | Dochody [zł]  | Wydatki [zł]  | Wynik budżetu [zł] |
|------|---------------|---------------|--------------------|
| 2023 | 65 263 842,71 | 79 719 218,06 | -14 455 375,35     |
| 2024 | 70 792 452,00 | 72 096 212,00 | -1 303 760,00      |
| 2025 | 68 027 689,00 | 67 858 929,00 | 168 760,00         |
| 2026 | 61 666 973,00 | 60 562 221,00 | 1 104 752,00       |
| 2027 | 59 858 471,00 | 58 826 419,00 | 1 032 052,00       |
| 2028 | 61 572 771,00 | 60 540 719,00 | 1 032 052,00       |
| 2029 | 63 280 207,00 | 62 248 155,00 | 1 032 052,00       |
| 2030 | 64 977 429,00 | 64 025 377,00 | 952 052,00         |
| 2031 | 66 720 192,00 | 65 807 640,00 | 912 552,00         |
| 2032 | 68 448 958,00 | 67 911 487,47 | 537 470,53         |
| 2033 | 70 222 522,00 | 69 704 451,00 | 518 071,00         |
| 2034 | 71 978 086,00 | 71 687 186,00 | 290 900,00         |

Źródło: Opracowanie własne.

## 4. Przychody

W okresie objętym prognozą zaplanowano przychody budżetowe. W okresie objętym prognozą planuje się pozyskać przychody z pożyczki, nadwyżki budżetowej, niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach oraz wynikających z rozliczania środków określonych w art.5 ust.1 pkt 2 i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków. Większość tych środków planuje się przeznaczyć w roku 2023 na pokrycie planowanego deficytu budżetowego.



W roku budżetowym przychody zaplanowano na poziomie 15 109 263,35 zł. Przychody Gminy Buczkowice w 2023 r. obejmują:

1. Nadwyżkę z lat ubiegłych w wysokości 8.022.244,35 zł.
2. Przychody w 2023 r. z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu pozostających na 31.12.2022 r. a wynikających z rozliczenia środków określonych w art.5 ust.1 pkt 2 i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w kwocie 727.727,82 zł, finansują realizację zadań:
  - „Cyfrowa Gmina”, wpływ na dochody budżetu gminy w roku 2022 całej kwoty na realizację zadania w wysokości 324.778,62 zł natomiast po stronie wydatkowej realizacja zadania w 2023 w w/w wysokości.
  - „Psychoedukacja, Rozwój, Wsparcie – Silny Ty” wpływ na dochody budżetu gminy w roku 2022 całej kwoty na realizację zadania w wysokości 385.712,85 zł natomiast po stronie wydatkowej realizacja zadania w latach 2022 w kwocie 169.241,05 zł oraz 2023 w wysokości 216.471,80 zł.
  - „Równaj do najlepszych” wpływ na dochody budżetu gminy w roku 2022 całej kwoty na realizację zadania w wysokości 236.878,87 zł natomiast po stronie wydatkowej realizacja zadania w latach 2022 w kwocie 50.401,47 zł oraz 2023 w wysokości 186.477,40 zł.
3. Przychody z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu wynikające z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach wprowadzono do przychodów budżetu w wysokości 5.034.752,18 zł.
  - a) Uzyskane dofinansowanie z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych Funduszu przeciwdziałania COVID-19 dla **gmin górskich** wynosi 4.861.999,06 zł i jest przeznaczone na zadanie inwestycyjne: „Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach”, które zostanie zrealizowane w 2023 r. (w tym kwota 9,06 z tytułu naliczonych i przypisanych odsetek do dnia 31.12.2022).
  - b) W związku z niepełnym wykorzystaniem środków w 2022 r. na realizację Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii, uzupełnia się w 2023 r. plan na realizację w/w zadania. Zwiększa się o kwotę 71.678,65 zł przychody j.s.t. z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach.
  - c) W związku z niepełnym wykorzystaniem środków w 2022 r. na realizację zadania związanego z gospodarką odpadami, uzupełnia się w 2023 r. plan na realizację w/w zadania. Zwiększa się o kwotę 101.074,47 zł przychody j.s.t. z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach.
4. W okresie objętym prognozą planuje się zaciągnąć nowe zobowiązanie:
  - pożyczka w 2023 r. w wysokości 1.324.539,00 zł finansować będzie zadanie związane z ochroną środowiska.
  - kredyt w 2024 r. w wysokości 2.104.000,00 zł oraz w 2025 r. w wysokości 654.000,00 zł

## 5. Rozchody

W roku budżetowym oraz w okresie prognozy planuje się rozchody budżetowe. Rozchody Gminy Buczkowice obejmują spłaty rat kapitałowych pożyczek.

W zakresie zawartych umów, rozchody Gminy Buczkowice zaplanowano zgodnie z harmonogramami. W tabeli poniżej spłatę ww. zobowiązań przedstawiono w kolumnie „Zobowiązanie historyczne”.

Spłatę zobowiązania planowanego do zaciągnięcia ujęto w latach 2024-2034. W tabeli poniżej spłatę ww. zobowiązań przedstawiono w kolumnie „Zobowiązanie planowane”.

**Tabela 4. Spłata zaciągniętych i planowanych zobowiązań Gminy Buczkowice**

| Rok  | Zobowiązanie historyczne [zł] | Zobowiązanie planowane [zł] | Zobowiązania razem [zł] |
|------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| 2023 | 653 888,00                    | 0,00                        | 653 888,00              |
| 2024 | 669 188,00                    | 131 052,00                  | 800 240,00              |
| 2025 | 691 708,00                    | 131 052,00                  | 822 760,00              |
| 2026 | 662 500,00                    | 442 252,00                  | 1 104 752,00            |
| 2027 | 589 800,00                    | 442 252,00                  | 1 032 052,00            |
| 2028 | 589 800,00                    | 442 252,00                  | 1 032 052,00            |
| 2029 | 589 800,00                    | 442 252,00                  | 1 032 052,00            |
| 2030 | 509 800,00                    | 442 252,00                  | 952 052,00              |
| 2031 | 470 300,00                    | 442 252,00                  | 912 552,00              |
| 2032 | 95 218,53                     | 442 252,00                  | 537 470,53              |
| 2033 | 75 800,00                     | 442 271,00                  | 518 071,00              |
| 2034 | 8 500,00                      | 282 400,00                  | 290 900,00              |

Źródło: Opracowanie własne.

## 6. Kwota długu

Na dzień 31.12.2022 r. kwota zadłużenia, wykazana w pozycji 6. Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Buczkowice na lata 2023-2034, w kolumnie WPF „2022 wykonanie” wynosi 5 606 302,53 zł. Na koniec 2023 roku kwotę długu planuje się na poziomie 6 276 953,53 zł.

W stosunku do dochodów ogółem pomniejszonych o dotacje i środki o podobnym charakterze oraz powiększonych o przychody z tytułów określonych w art. 217 ust. 2 pkt 4-8 ustawy o finansach publicznych, nieprzeznaczone na sfinansowanie deficytu budżetowego, planowana kwota długu na koniec 2023 roku wyniesie 12,72%.

**Tabela 5. Informacja o wysokości kwoty długu w latach 2023-2025**

| Rok  | Planowana kwota długu na koniec roku [zł] | Podstawa wskaźnika* [zł] | Relacja |
|------|---|--------------------------|---------|
| 2023 | 6 276 953,53                              | 49 600 379,06            | 12,66%  |
| 2024 | 7 580 713,53                              | 50 264 696,00            | 15,08%  |
| 2025 | 7 411 953,53                              | 51 557 941,00            | 14,38%  |

\*dochody pomniejszone o dotacje i środki o podobnym charakterze oraz powiększone o przychody z tytułów określonych w art. 217 ust. 2 pkt 4-8 ustawy o finansach publicznych, nieprzeznaczone na sfinansowanie deficytu budżetowego

Źródło: Opracowanie własne.

## 7. Relacja z art. 242 ustawy o finansach publicznych

W budżecie na 2023 r. zaplanowano ujemną różnicę pomiędzy dochodami i wydatkami bieżącymi. Wynik budżetu bieżącego planuje się na poziomie -1 936 136,20 zł. Ujemny wynik budżetu bieżącego planuje się sfinansować środkami, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 5-8 ustawy o finansach publicznych. W związku z powyższym Gmina Buczkowice zachowuje relację określoną w art. 242 ust. 1 ustawy o finansach publicznych.

**Tabela 6. Wynik budżetu bieżącego Gminy Buczkowice**

| Rok  | Dochody bieżące [zł] | Wydatki bieżące [zł] | Wynik budżetu bieżącego [zł] | Wynik budżetu bieżącego, skorygowany o środki [zł] |
|------|----------------------|----------------------|------------------------------|--|
| 2023 | 55 778 845,21        | 57 714 978,09        | -1 936 132,88                | 11 848 591,47                                      |
| 2024 | 55 248 942,00        | 51 759 827,00        | 3 489 115,00                 | 3 489 115,00                                       |
| 2025 | 56 696 699,00        | 53 631 439,00        | 3 065 260,00                 | 3 065 260,00                                       |
| 2026 | 58 191 973,00        | 54 949 240,00        | 3 242 733,00                 | 3 242 733,00                                       |
| 2027 | 59 858 471,00        | 56 277 197,00        | 3 581 274,00                 | 3 581 274,00                                       |
| 2028 | 61 572 771,00        | 57 640 420,00        | 3 932 351,00                 | 3 932 351,00                                       |
| 2029 | 63 280 207,00        | 59 038 676,00        | 4 241 531,00                 | 4 241 531,00                                       |
| 2030 | 64 977 429,00        | 60 474 039,00        | 4 503 390,00                 | 4 503 390,00                                       |
| 2031 | 66 720 192,00        | 61 948 000,00        | 4 772 192,00                 | 4 772 192,00                                       |
| 2032 | 68 448 958,00        | 63 465 907,00        | 4 983 051,00                 | 4 983 051,00                                       |
| 2033 | 70 222 522,00        | 65 028 399,00        | 5 194 123,00                 | 5 194 123,00                                       |
| 2034 | 71 978 086,00        | 66 634 879,00        | 5 343 207,00                 | 5 343 207,00                                       |

Źródło: Opracowanie własne.

## 8. Relacja z art. 243 ustawy o finansach publicznych

Informację na temat kształtowania się relacji z art. 243 ustawy o finansach publicznych w okresie prognozy Gminy Buczkowice przedstawiono w tabeli poniżej.

**Tabela 7. Kształtowanie się relacji z art. 243 ust. 1 ustawy o finansach publicznych**

| Rok  | Obsługa zadłużenia (fakt. i plan. po wyłączeniach) | Maksymalna obsługa zadłużenia (wg planu po III kwartale) | Zachowanie relacji z art. 243 (w oparciu o plan po 3 kwartale) | Maksymalna obsługa zadłużenia (wg przewidywanego wykonania) | Zachowanie relacji z art. 243 (w oparciu o przewidywane wykonanie) |
|------|--|--|--|---|--|
| 2023 | 2,21%  | 13,23%   | TAK  | 15,28%  | TAK  |
| 2024 | 1,94%  | 10,77%   | TAK  | 12,82%  | TAK  |
| 2025 | 2,14%  | 9,32%  | TAK  | 11,37%  | TAK  |
| 2026 | 2,59%  | 7,91%  | TAK  | 9,95%   | TAK  |
| 2027 | 2,31%  | 6,47%  | TAK  | 8,51%   | TAK  |
| 2028 | 2,18%  | 5,42%  | TAK  | 7,47%   | TAK  |
| 2029 | 2,05%  | 4,16%  | TAK  | 6,20%   | TAK  |
| 2030 | 1,80%  | 5,73%  | TAK  | 5,73%   | TAK  |
| 2031 | 1,63%  | 7,17%  | TAK  | 7,17%   | TAK  |
| 2032 | 0,94%  | 7,27%  | TAK  | 7,27%   | TAK  |
| 2033 | 0,85%  | 7,49%  | TAK  | 7,49%   | TAK  |
| 2034 | 0,45%  | 7,71%  | TAK  | 7,71%   | TAK  |

Źródło: Opracowanie własne.

Dane w tabeli powyżej wskazują, że w całym okresie prognozy Gmina Buczkowice spełnia relację, o której mowa w art. 243 ust. 1 ustawy o finansach publicznych.

## Podsumowanie

Wartości wykazane w pozostałych pozycjach WPF, w tym:

- finansowanie programów, projektów lub zadań realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy (kolumna od 9.1 do 9.4.1.1);
- informacje uzupełniające o wybranych kategoriach finansowych (kolumna od 10.1 do 10.11)

stanowią informacje uzupełniające względem pozycji opisanych powyżej. Zostały przedstawione w WPF zgodnie z obowiązującym stanem faktycznym, na podstawie zawartych umów i porozumień.

**UCHWAŁA NR ...../23**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zmiany budżetu gminy Buczkowice na rok 2023**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 211 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 ze zm.), uchwała się, co następuje:

**§ 1.** 1. Zwiększa się dochody budżetu gminy o kwotę 17.859,32 zł, zgodnie z załącznikiem nr 1.

2. Zwiększa się wydatki budżetu gminy o kwotę 17.859,32 zł, zgodnie z załącznikiem nr 2.

**§ 2.** Po uwzględnieniu zmian, o których mowa w § 1:

dochody budżetu gminy                                  65.263.842,71 zł

wydatki budżetu gminy                                    79.719.218,06 zł

deficyt budżetu    14.455.375,35 zł    źródłem pokrycia deficytu będą przychody

pochodzące z zaciągniętych pożyczek w wysokości 1.324.539,00 zł, nadwyżki budżetu j.s.t. z lat ubiegłych, pomniejszonej o środki określone w art. 217 ust.2 pkt 8 ustawy o finansach publicznych, w wysokości 7.368.356,35 zł, niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach w wysokości 5.034.752,18 zł oraz wynikających z rozliczania środków określonych w art.5 ust.1 pkt 2 ustawy o finansach publicznych i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w wysokości 727.727,82 zł

przychody    15.109.263,35 zł

rozchody    653.888,00 zł

**§ 3.** Dochody i wydatki finansowane z tych dochodów związane ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu jednostki samorządu terytorialnego wynikającymi z odrębnych ustaw w 2023 r. zawiera załącznik nr 3.

**§ 4.** Zestawienie wydatków majątkowych do realizacji w 2023 r. zawiera załącznik nr 4.

**§ 5.** W uchwale Nr XLVIII/331/22 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie uchwalenia budżetu gminy Buczkowice na rok 2023 wprowadza się następujące zmiany:

1) § 3 pkt 4, otrzymuje brzmienie: „4) ustala się wydatki związane ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach - środki z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych na zadania inwestycyjne w kwocie 4.862.002,38 zł;

2) § 3 pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) ustala się dochody w kwocie 1.058.675,70 zł ze środków z Funduszu Pomocy oraz wydatki w kwocie 1.058.675,70 zł na realizację zadań związanych z pomocą obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa”.

**§ 6.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy.

**§ 7.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**



## UZASADNIENIE

### Załączniki 1-4

1. Zwiększa się dochody i wydatki budżetu gminy o kwotę 15.000,00 zł z tytułu konieczności zabezpieczenia środków finansowych związanych z prawidłowym funkcjonowaniem stołówki w SP Rybarzowice.
2. Zwiększa się dochody i wydatki budżetu gminy o kwotę 2.856,00 zł w SP w Kalnej w związku ze zwrotem dotacji celowej na realizację wycieczki w ramach programu Poznaj Polskę (zorganizowano wycieczkę niezgodnie z wnioskiem pierwotnym), rodzice postanowili pokryć koszt wycieczki.
3. Zwiększa się dochody i wydatki budżetu gminy o kwotę 3,32 zł z tytułu naliczonych odsetek na koncie RFIL. Naliczoną kwotę odsetek przeznacza się na zadanie inwestycyjne "Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach."

Skarbnik Gminy, Magdalena Mendrok

## DOCHODY

| Dział | Wyszczególnienie            | Kwota<br>zwiększenia | Kwota<br>zmniejszenia |
|-------|-----------------------------|----------------------|-----------------------|
| 1     | 2                           | 3                    | 4                     |
| 758   | <b>RÓŻNE ROZLICZENIA</b>    | <b>3,32</b>          | -                     |
|       | <b>dochody bieżące</b>      | 3,32                 | -                     |
|       | wpływy z różnych dochodów   | 3,32                 | -                     |
| 801   | <b>OŚWIATA I WYCHOWANIE</b> | <b>17 856,00</b>     | -                     |
|       | <b>dochody bieżące</b>      | 17 856,00            | -                     |
|       | wpływy z usług              | 15 000,00            | -                     |
|       | wpływy z różnych dochodów   | 2 856,00             | -                     |
|       | <b>RAZEM</b>                | <b>17 859,32</b>     | -                     |

**WYDATKI**

| Dział<br>Rozdział | Wyszczególnienie   | Kwota<br>zwiększenia | Kwota<br>zmniejszenia |
|-------------------|--|----------------------|-----------------------|
| 1                 | 2  | 3                    | 4                     |
| <b>600</b>        | <b>TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ</b>  | <b>3,32</b>          | -                     |
| <u>60016</u>      | <u>Drogi publiczne gminne</u>  | <u>3,32</u>          | -                     |
|                   | <b>wydatki majątkowe</b> z tego:   | 3,32                 | -                     |
|                   | inwestycje i zakupy inwestycyjne   | 3,32                 | -                     |
|                   | w tym na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3 | -                    | -                     |
|                   | zadanie: "Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach."                                    | 3,32                 | -                     |
| <b>801</b>        | <b>OŚWIATA I WYCHOWANIE</b>  | <b>17 856,00</b>     | -                     |
| <u>80101</u>      | <u>Szkoły podstawowe</u>   | <u>2 856,00</u>      | -                     |
|                   | <b>wydatki bieżące</b> z tego:   | 2 856,00             | -                     |
|                   | świadczenia na rzecz osób fizycznych   | -                    | -                     |
|                   | dotacje na zadania bieżące   | -                    | -                     |
|                   | wydatki jednostek budżetowych  | 2 856,00             | -                     |
|                   | z tego:  | -                    | -                     |
|                   | wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                    | -                     |
|                   | wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań                                      | 2 856,00             | -                     |
| <u>80148</u>      | <u>Stołówki szkolne i przedszkolne</u>   | <u>15 000,00</u>     | -                     |
|                   | <b>wydatki bieżące</b> z tego:   | 15 000,00            | -                     |
|                   | świadczenia na rzecz osób fizycznych   | -                    | -                     |
|                   | dotacje na zadania bieżące   | -                    | -                     |
|                   | wydatki jednostek budżetowych  | 15 000,00            | -                     |
|                   | z tego:  | -                    | -                     |
|                   | wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                    | -                     |
|                   | wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań                                      | 15 000,00            | -                     |
|                   | <b>RAZEM</b>   | <b>17 859,32</b>     | -                     |

**Dochody, przychody i wydatki finansowane z tych dochodów i przychodów związane ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu jednostki samorządu terytorialnego wynikającymi z odrębnych ustaw w 2023 r.**

w złotych

| Klasyfikacja   |              | Wyszczególnienie   | Dochody             | Wydatki             |
|--|--------------|--|---------------------|---------------------|
| Dział  | Rozdział     |  |                     |                     |
| 1  | 2            | 3  | 4                   | 5                   |
| <b>ŚRODKI Z RZĄDOWEGO FUNDUSZU POLSKI ŁĄD: PROGRAM INWESTYCJI STRATEGICZNYCH</b> |              |  |                     |                     |
| <b>010</b>   |              | <b>ROLNICTWO I ŁOWIECTWO</b>   | <b>4 750 000,00</b> |                     |
| <b>010</b>   | <b>01043</b> | środki na dofinansowanie własnych inwestycji gmin- środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - etap I". | 4 750 000,00        |                     |
|  |              | <b>ROLNICTWO I ŁOWIECTWO</b>   | -                   | <b>4 750 000,00</b> |
|  |              | <i>w tym ze środków RFPLPIS</i>  |                     | <b>4 750 000,00</b> |
|  |              | Infrastruktura wodociągowa wsi   | -                   | 4 750 000,00        |
|  |              | <i>w tym ze środków RFPLPIS</i>  |                     | 4 750 000,00        |
|  |              | wydatki majątkowe  |                     | 4 750 000,00        |
|  |              | z tego:  |                     |                     |
|  |              | inwestycje i zakupy inwestycyjne   |                     | 4 750 000,00        |
|  |              | w tym na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3   |                     | -                   |
|  |              | zadanie: "Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - etap I" (Ogólna wartość zadania 5.070.000 zł w tym RFPLPIS w wysokości 4.750.000,00 zł)  |                     | 4 750 000,00        |
| <b>RZĄDOWY FUNDUSZ INWESTYCJI LOKALNYCH</b>                                      |              |  |                     |                     |
| <b>600</b>   |              | <b>TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ</b>  | -                   | <b>4 862 002,38</b> |
|  |              | <i>w tym ze środków RFIL</i>   |                     | <b>4 862 002,38</b> |
|  | <b>60016</b> | Drogi publiczne gminne   | -                   | 4 862 002,38        |
|  |              | <i>w tym ze środków RFIL</i>   |                     | 4 862 002,38        |

|  |  |                   |                   |
|--|--|-------------------|-------------------|
|  | wydatki majątkowe  |                   | 4 862 002,38      |
|  | z tego:  |                   |                   |
|  | inwestycje i zakupy inwestycyjne   |                   | 4 862 002,38      |
|  | w tym na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3   |                   | -                 |
|  | zadanie: Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach.(Ogólna wartość zadania 6.827.002,47 zł w tym RFIL dla gmin górskich w wysokości 4.862.002,38 zł)   |                   | 4 862 002,38      |
| <b>DOCHODY I WYDATKI ZWIĄZANE Z WYDAWANIEM ZEZWOLEŃ NA SPRZEDAŻ NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH</b> |  |                   |                   |
| 756  | <b>DOCHODY OD OSÓB PRAWNYCH OD OSÓB FIZ. I OD INNYCH JEDN. NIEPOSIADAJĄCYCH OSOB.PRAWNEJ ORAZ WYDATKI ZWIĄZANE Z ICH POBOREM</b>   | <b>360 815,84</b> | <b>-</b>          |
|  | wpływy z opłaty za zezwolenia na sprzedaż alkoholu   | 270 815,84        |                   |
|  | wpływy z części opłaty za zezwolenie na sprzedaż napojów alkoholowych w obrocie hurtowym.  | 90 000,00         | -                 |
| 851  | <b>OCHRONA ZDROWIA</b>   | -                 | <b>432 494,49</b> |
|  | <i>w tym wydatki z przychodów j.s.t. z niewykorzystanych środków pieniężnych na rach. bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach - wpływy z opłaty za zezwolenia na sprzedaż alkoholu za 2022 r.</i> | -                 | <i>71 678,65</i>  |
| 85153  | Zwalczanie narkomanii  | -                 | 40 000,00         |
|  | Wydatki bieżące, w tym:  | -                 | 40 000,00         |
|  | dotacje na zadania bieżące   | -                 |                   |
|  | wydatki jednostek budżetowych  | -                 | 40 000,00         |
|  | w tym:   |                   |                   |
|  | <i>-wynagrodzenia i składki od nich naliczane</i>  | -                 | <i>18 750,00</i>  |
|  | <i>-wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań</i>  | -                 | <i>21 250,00</i>  |



|  |       |  |                   |                   |
|--|-------|--|-------------------|-------------------|
|  | 85154 | Przeciwdziałanie alkoholizmowi   | -                 | 392 494,49        |
|  |       | Wydatki bieżące, w tym:  | -                 | 392 494,49        |
|  |       | dotacje na zadania bieżące   | -                 | 160 158,00        |
|  |       | wydatki jednostek budżetowych  | -                 | 232 336,49        |
|  |       | w tym:   |                   |                   |
|  |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane   | -                 | 80 600,00         |
|  |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań   | -                 | 151 736,49        |
| <b>ŚRODKI Z FUNDUSZU PRZECIWDZIAŁANIA COVID-19</b> |       |  |                   |                   |
| 853  |       | <b>POZOSTAŁE ZADANIA W ZAKRESIE POLITYKI SPOŁECZNEJ</b>  | <b>128 520,00</b> |                   |
|  |       | Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 "Dodatek węglowy"  | 30 600,00         |                   |
|  |       | Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 "Dodatek dla gospodarstw domowych z tytułu wykorzystywania niektórych źródeł ciepła" | 14 280,00         |                   |
|  |       | Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 "Dodatek elektryczny"  | 32 640,00         |                   |
|  |       | Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19 "Dodatek gazowy"   | 51 000,00         |                   |
| 853  |       | <b>POZOSTAŁE ZADANIA W ZAKRESIE POLITYKI SPOŁECZNEJ</b>  | -                 | <b>128 520,00</b> |
|  |       | <b>w tym wydatki ze środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19</b>   |                   | <b>128 520,00</b> |
|  | 85395 | Pozostała działalność  | -                 | 30 600,00         |
|  |       | <b>w tym wydatki ze środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 "Dodatek węglowy"</b>   |                   | <b>30 600,00</b>  |
|  |       | Wydatki bieżące, w tym:  | -                 | 30 600,00         |
|  |       | dotacje na zadania bieżące   | -                 |                   |
|  |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych   |                   | 30 000,00         |
|  |       | wydatki jednostek budżetowych  | -                 | 600,00            |
|  |       | w tym:   |                   |                   |
|  |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane   | -                 | 600,00            |
|  |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań   | -                 | -                 |

|       |   |   |                  |
|-------|---|---|------------------|
| 85395 | Pozostała działalność   | - | 14 280,00        |
|       | <b>w tym wydatki ze środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 "Dodatek dla gospodarstw domowych z tytułu wykorzystywania niektórych źródeł ciepła"</b> |   | <b>14 280,00</b> |
|       | Wydatki bieżące, w tym:   | - | 14 280,00        |
|       | dotacje na zadania bieżące  | - |                  |
|       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  |   | 14 000,00        |
|       | wydatki jednostek budżetowych   | - | 280,00           |
|       | w tym:  |   |                  |
|       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | - | -                |
|       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | - | 280,00           |
| 85395 | Pozostała działalność   | - | 32 640,00        |
|       | <b>w tym wydatki ze środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 "Dodatek elektryczny"</b>  |   | <b>32 640,00</b> |
|       | Wydatki bieżące, w tym:   | - | 32 640,00        |
|       | dotacje na zadania bieżące  | - |                  |
|       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  |   | 32 000,00        |
|       | wydatki jednostek budżetowych   | - | 640,00           |
|       | w tym:  |   |                  |
|       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | - | -                |
|       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | - | 640,00           |
| 85395 | Pozostała działalność   | - | 51 000,00        |
|       | <b>w tym wydatki ze środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 "Dodatek gazowy"</b>   |   | <b>51 000,00</b> |
|       | Wydatki bieżące, w tym:   | - | 51 000,00        |
|       | dotacje na zadania bieżące  | - |                  |
|       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  |   | 50 000,00        |
|       | wydatki jednostek budżetowych   | - | 1 000,00         |
|       | w tym:  |   |                  |
|       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | - | 600,00           |
|       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | - | 400,00           |

| <b>ŚRODKI Z FUNDUSZU POMOCY</b> |       |   |                     |                     |
|---------------------------------|-------|---|---------------------|---------------------|
|                                 |       | <b>Ogółem dochody i wydatki ze środków z Funduszu Pomocy.</b>                             | <b>1 058 675,70</b> | <b>1 058 675,70</b> |
| <b>750</b>                      |       | <b>ADMINISTRACJA PUBLICZNA</b>  | <b>885,43</b>       |                     |
|                                 |       | Nadanie nr PESEL na wniosek w związku z konfliktem na Ukrainie. Środki z Funduszu Pomocy. | 854,05              | -                   |
|                                 |       | Potwierdzenie tożsamości i wprowadzanie danych. Środki z Funduszu Pomocy.                 | 31,38               |                     |
| <b>750</b>                      |       | <b>ADMINISTRACJA PUBLICZNA</b>  | -                   | <b>885,43</b>       |
|                                 |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Pomocy.</i>  | -                   | <b>885,43</b>       |
|                                 | 75095 | Pozostała działalność   | -                   | 885,43              |
|                                 |       | Wydatki bieżące, w tym:   | -                   | 885,43              |
|                                 |       | dotacje na zadania bieżące  | -                   | -                   |
|                                 |       | wydatki jednostek budżetowych   | -                   | 885,43              |
|                                 |       | w tym:  |                     |                     |
|                                 |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                   | 885,43              |
|                                 |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań                                      | -                   | -                   |
| <b>758</b>                      |       | <b>RÓŻNE ROZLICZENIA</b>  | <b>565 884,00</b>   | -                   |
|                                 |       | Subwencja - środki na edukację dzieci z Ukrainy. Środki z Funduszu Pomocy.                | 565 884,00          | -                   |
| <b>801</b>                      |       | <b>OŚWIATA I WYCHOWANIE</b>   | <b>3 140,27</b>     | -                   |
|                                 |       | Podręczniki, materiały edukacyjne i ćwiczeniowe. Środki z Funduszu Pomocy.                | 3 140,27            | -                   |
| <b>801</b>                      |       | <b>OŚWIATA I WYCHOWANIE</b>   | -                   | <b>569 024,27</b>   |
|                                 |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Pomocy.</i>  | -                   | <b>569 024,27</b>   |
|                                 | 80101 | Szkoły podstawowe   | -                   | 493 425,93          |
|                                 |       | Wydatki bieżące, w tym:   | -                   | 493 425,93          |
|                                 |       | dotacje na zadania bieżące  | -                   | -                   |
|                                 |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  | -                   | -                   |
|                                 |       | wydatki jednostek budżetowych   | -                   | 493 425,93          |
|                                 |       | w tym:  |                     |                     |
|                                 |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                   | 237 800,02          |
|                                 |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań                                      | -                   | 255 625,91          |
|                                 | 80104 | Przedszkola   | -                   | 72 458,07           |
|                                 |       | Wydatki bieżące, w tym:   | -                   | 72 458,07           |
|                                 |       | dotacje na zadania bieżące  | -                   | -                   |

|            |       |   |                   |                   |
|------------|-------|---|-------------------|-------------------|
|            |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  | -                 | -                 |
|            |       | wydatki jednostek budżetowych   | -                 | 72 458,07         |
|            |       | w tym:  |                   |                   |
|            |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                 | 9 700,00          |
|            |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | -                 | 62 758,07         |
|            | 80153 | Zapewnienie uczniom prawa do bezpłatnego dostępu do podręczników, materiałów edukacyjnych lub materiałów ćwiczeniowych. | -                 | 3 140,27          |
|            |       | dotacje na zadania bieżące  | -                 | -                 |
|            |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  | -                 | -                 |
|            |       | wydatki jednostek budżetowych   | -                 | 3 140,27          |
|            |       | w tym:  |                   |                   |
|            |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                 | -                 |
|            |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | -                 | 3 140,27          |
| <b>852</b> |       | <b>POMOC SPOŁECZNA</b>  | <b>394 714,00</b> | -                 |
|            |       | Jednorazowe świadczenia pieniężne w wysokości 300 zł wraz z kosztami obsługi. Środki z Funduszu Pomocy.                 | 11 322,00         | -                 |
|            |       | Wyplata świadczeń pieniężnych na podstawie art. 13 (40 zł) wraz z obsługą świadczenia. Środki z Funduszu Pomocy.        | 382 192,00        | -                 |
|            |       | Zapewnienie posiłku dla dzieci i młodzieży. Środki z Funduszu Pomocy.   | 1 200,00          | -                 |
| <b>852</b> |       | <b>POMOC SPOŁECZNA</b>  | -                 | <b>394 714,00</b> |
|            |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Pomocy.</i>  |                   | <b>394 714,00</b> |
|            | 85295 | Pozostała działalność   | -                 | 394 714,00        |
|            |       | Wydatki bieżące, w tym:   | -                 | 394 714,00        |
|            |       | dotacje na zadania bieżące  | -                 | -                 |
|            |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych  | -                 | 393 260,00        |
|            |       | wydatki jednostek budżetowych   | -                 | 1 454,00          |
|            |       | w tym:  |                   |                   |
|            |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                 | 1 454,00          |
|            |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | -                 | -                 |
| <b>854</b> |       | <b>EDUKACYJNA OPIEKA WYCHOWAWCZA</b>  | <b>6 552,00</b>   | -                 |
|            |       | Stypendia i zasiłki dla uczniów z Ukrainy. Środki z Funduszu Pomocy.  | 6 552,00          | -                 |

|  |       |  |                     |                     |
|--|-------|--|---------------------|---------------------|
| 854  | 85495 | <b>EDUKACYJNA OPIEKA WYCHOWAWCZA</b>   | -                   | <b>6 552,00</b>     |
|  |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Pomocy.</i>   | -                   | <b>6 552,00</b>     |
|  |       | Pozostała działalność  | -                   | 6 552,00            |
|  |       | Wydatki bieżące, w tym:  | -                   | 6 552,00            |
|  |       | dotacje na zadania bieżące   | -                   | -                   |
|  |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych   | -                   | -                   |
|  |       | wydatki jednostek budżetowych  | -                   | 6 552,00            |
|  |       | w tym:   | -                   | -                   |
| -wynagrodzenia i składki od nich naliczane                           | -     | -  |                     |                     |
| -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań                 | -     | 6 552,00   |                     |                     |
| 855  |       | <b>RODZINA</b>   | <b>87 500,00</b>    | -                   |
|  |       | Świadczenia rodzinne. Środki z Funduszu Pomocy.  | 87 500,00           | -                   |
| 855  | 85595 | <b>RODZINA</b>   | -                   | <b>87 500,00</b>    |
|  |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Pomocy.</i>   | -                   | <b>87 500,00</b>    |
|  |       | Pozostała działalność  | -                   | 87 500,00           |
|  |       | Wydatki bieżące, w tym:  | -                   | 87 500,00           |
|  |       | dotacje na zadania bieżące   | -                   | -                   |
|  |       | świadczenia na rzecz osób fizycznych   | -                   | 76 249,83           |
|  |       | wydatki jednostek budżetowych  | -                   | 11 250,17           |
|  |       | w tym:   | -                   | -                   |
| -wynagrodzenia i składki od nich naliczane                           | -     | 11 250,17  |                     |                     |
| -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań                 | -     | -  |                     |                     |
| <b>DOCHODY I WYDATKI ZWIĄZANE Z GOSPODARKĄ ODPADAMI KOMUNALNYMI.</b> |       |  |                     |                     |
| 900  |       | <b>GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA</b>   | <b>3 950 000,00</b> | -                   |
|  |       | wpływy z innych opłat (wpływy z opłaty za gospod. odpadami komunal.)   | 3 950 000,00        | -                   |
| 900  |       | <b>GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA</b>   | -                   | <b>7 407 605,47</b> |
|  |       | <i>w tym wydatki z przychodów j.s.t. z niewykorzystanych środków pieniężnych na rach. bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonania budżetu określonymi w odrębnych ustawach - wpływy z opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi za 2022 r.</i> | -                   | <b>101 074,47</b>   |



|  |       |   |                      |                      |
|--|-------|---|----------------------|----------------------|
|  | 90002 | Gospodarka odpadami komunalnymi   | -                    | 7 407 605,47         |
|  |       | wydatki majątkowe   |                      | 2 726 763,00         |
|  |       | z tego:   |                      |                      |
|  |       | inwestycje i zakupy inwestycyjne  |                      | 2 726 763,00         |
|  |       | zadanie: Budowa stacjonarnego punktu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych w Gminie Buczkowice. (Ogólna wartość zadania 3.640.000 zł w tym dotacja z NFOŚiGW w wysokości 1.168.538,00 zł, pożyczka z NFOŚiGW w wysokości 1.168.539 zł oraz środki własne w wysokości 1.558.224,00 zł) |                      | 2 726 763,00         |
|  |       | Wydatki bieżące, w tym:   | -                    | 4 680 842,47         |
|  |       | dotacje na zadania bieżące  | -                    | 2 051 200,00         |
|  |       | wydatki jednostek budżetowych   | -                    | 2 629 642,47         |
|  |       | w tym:  |                      |                      |
|  |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                    | 261 800,00           |
|  |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | -                    | 2 367 842,47         |
| <b>DOCHODY I WYDATKI Z TYTUŁU OPŁAT I KAR ZA KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA</b> |       |   |                      |                      |
| <b>900</b>   |       | <b>GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA</b>  | <b>10 000,00</b>     | <b>-</b>             |
|  |       | wpływy z opłat i kar za korzystanie ze środowiska   | 10 000,00            | -                    |
| <b>900</b>   |       | <b>GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA</b>  | <b>-</b>             | <b>10 000,00</b>     |
|  | 90019 | Wpływy i wydatki związane z gromadz.środków z opłat i kar za korzystanie ze środowiska  | -                    | 10 000,00            |
|  |       | Wydatki bieżące, w tym:   | -                    | 10 000,00            |
|  |       | dotacje na zadania bieżące  | -                    |                      |
|  |       | w tym:  |                      |                      |
|  |       | -wynagrodzenia i składki od nich naliczane  | -                    | -                    |
|  |       | -wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań  | -                    | 10 000,00            |
| <b>Ogółem zadania:</b>   |       |   | <b>10 258 011,54</b> | <b>18 649 298,04</b> |
|  |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Pomocy</i>   |                      | <i>1 058 675,70</i>  |
|  |       | <i>w tym wydatki ze środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19.</i>   |                      | <i>128 520,00</i>    |
|  |       | <i>w tym ze środków RFPEPIS</i>   |                      | <i>4 750 000,00</i>  |
|  |       | <i>w tym wydatki ze środków RFIL</i>  |                      | <i>4 862 002,38</i>  |

**WYDATKI MAJĄTKOWE 2023 r.**

| Lp. | Dział | Rozdział | Wyszczególnienie   | Ogółem       | Źródła finansowania |                                 |  |   |  |
|-----|-------|----------|--|--------------|---------------------|---------------------------------|--|---|--|
|     |       |          |  |              | Środki własne       | Pożyczka z NFOŚiGW oraz WFOŚiGW | Środki z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych oraz z Polskiego Ładu, środki z udziałów w PDOF | Dotacje z budżetu państwa, FDS, Woj. Śląskiego oraz NFOŚiGW | Środki z Funduszy Strukturalnych i budżetu państwa oraz WFOŚiGW jako wkład krajowy |
| 1   | 2     | 3        | 4  | 5            | 6                   | 7                               | 8  | 9   | 10   |
| 1.  | 010   | 01043    | Budowa i rozbudowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice.   | 3 000 000,00 | 450 000,00          | -                               | -  | -   | 2 550 000,00   |
| 2.  | 010   | 01043    | Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - etap I.  | 5 070 000,00 | 320 000,00          | -                               | 4 750 000,00   | -   | -  |
| 3.  | 010   | 01043    | Budowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice (w tym projekt)  | 50 000,00    | 50 000,00           | -                               | -  | -   | -  |
| 4.  | 010   | 01044    | Budowa i rozbudowa sieci kanalizacji sanitarnej w Gminie Buczkowice.   | 820 000,00   | 55 000,00           | -                               | -  | -   | 765 000,00   |
| 5.  | 010   | 01044    | Budowa kanalizacji sanitarnej - ul. Lipowa w Buczkowicach  | 80 000,00    | 80 000,00           | -                               | -  | -   | -  |
| 6.  | 600   | 60013    | Rozbudowa drogi w ramach zadania: Projekt budowy chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 942 w Buczkowicach.   | 130 380,00   | 0,00                | -                               | -  | 130 380,00  | -  |
| 7.  | 600   | 60013    | Rozbudowa drogi w ramach zadania: Projekt budowy chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 942 w Buczkowicach - dotacja celowa dla Województwa Śląskiego na realizację inwestycji. | 130 380,00   | 130 380,00          | -                               | -  | -   | -  |
| 8.  | 600   | 60016    | Przebudowa dróg gminnych   | 200 000,00   | 200 000,00          | -                               | -  | -   | -  |
| 9.  | 600   | 60016    | Budowa drogi ul. Jagodowej w Buczkowicach.   | 6 827 002,47 | 1 965 000,09        | -                               | 4 862 002,38   | -   | -  |
| 10. | 700   | 70005    | Zakup działek w Gminie Buczkowice.   | 100 000,00   | 100 000,00          | -                               | -  | -   | -  |
| 11. | 710   | 71035    | Dostawa i montaż kontenera socjalnego oraz modernizacja alejek na cmentarzu komunalnym w Rybarzowicach.  | 60 000,00    | 60 000,00           | -                               | -  | -   | -  |
| 12. | 750   | 75095    | Cyfrowa Gmina  | 346 779,00   | 22 000,38           | -                               | -  | -   | 324 778,62   |

|              |     |       |  |                      |                     |                     |                      |                     |                     |
|--------------|-----|-------|--|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| 13.          | 750 | 75095 | Cyberbezpieczny Samorząd Gminy Buczkowice.   | 25 000,00            | 25 000,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 14.          | 754 | 75412 | Nabycie wyposażenia i sprzętu ratownictwa w postaci: nożyco-rozpieraka, ładowarki sieciowej oraz akumulatora   | 48 397,50            | 5 000,00            | -                   | -                    | 43 397,50           | -                   |
| 15.          | 758 | 75818 | Rezerwa.   | 49 248,00            | 49 248,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 16.          | 801 | 80101 | Budowa Sali gimnastycznej przy Szkole Podstawowej w Kalnej   | 5 000,00             | 5 000,00            | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 17.          | 851 | 85111 | Zakup ramienia C RTG dla potrzeb bloku operacyjnego Szpitala Pediatricznego w Bielsku-Białej - dotacja celowa na pomoc finansową udzielaną między j.s.t. na dofinansowanie własnych zadań inwestycyjnych i zakupów inwestycyjnych. | 20 000,00            | 20 000,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 18.          | 900 | 90002 | Budowa stacjonarnego punktu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych w Gminie Buczkowice.   | 3 895 301,00         | 1 558 224,00        | 1 168 539,00        | -                    | 1 168 538,00        | -                   |
| 19.          | 900 | 90005 | Program Ograniczenia Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 IV etap.   | 336 000,00           | 180 000,00          | 156 000,00          | -                    | -                   | -                   |
| 20.          | 900 | 90005 | Odnawialne źródła energii na potrzeby Gminy Buczkowice.  | 450 000,00           | 16 737,00           | -                   | 433 263,00           | -                   | -                   |
| 21.          | 900 | 90005 | Odnawialne źródła energii w Gminie Buczkowice  | 50 000,00            | 50 000,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 22.          | 900 | 90015 | Rozbudowa i modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Buczkowice.  | 80 000,00            | 80 000,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 23.          | 921 | 92109 | Zakup klimatyzatora kanałowego do budynku Domu Ludowego w Rybarzowicach.   | 20 172,00            | 20 172,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| 24.          | 921 | 92109 | Zakup wyposażenia na potrzeby zwiększenia dostępności do kultury w Gminie Buczkowice   | 200 000,00           | 122 318,00          | -                   | -                    | -                   | 77 682,00           |
| 25.          | 926 | 92601 | Zakup kontenera-garażu na potrzeby boiska sportowego w Kalnej.   | 10 580,00            | 10 580,00           | -                   | -                    | -                   | -                   |
| <b>RAZEM</b> |     |       |  | <b>22 004 239,97</b> | <b>5 574 659,47</b> | <b>1 324 539,00</b> | <b>10 045 265,38</b> | <b>1 342 315,50</b> | <b>3 717 460,62</b> |

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zmiany uchwały dotyczącej Regulaminu udzielania dotacji na zadania objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 i art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 403 ust. 2, ust.4 pkt 1 lit. a, lit. b oraz lit. d i ust. 5 w zw. z art. 400a ust. 1 pkt 21 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.) uchwała się, co następuje:

**§ 1.** W uchwale Nr XXVII/188/21 Rady Gminy Buczkowice z dnia 27 stycznia 2021 r. w sprawie Regulaminu udzielania dotacji na zadania objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023 etap IV (Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego z 2021 r. poz. 692), wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł uchwały otrzymuje brzmienie:

„w sprawie Regulaminu udzielania dotacji na zadania objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2024 etap IV”;

2) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Przyjmuje się Regulamin udzielania dotacji na realizację zadania określonego w Programie Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2024 etap IV w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.”;

3) w załączniku do uchwały:

a) § 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Program – Program Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2024 etap IV, którego założenia zostały określone w Planie gospodarki niskoemisyjnej na terenie Gminy Buczkowice przyjętym uchwałą Nr XXI/79/15 Rady Gminy Buczkowice z dnia 28 października 2015 r. ze zm.”;

b) wzór deklaracji stanowiącej załącznik do Regulaminu udzielania dotacji na realizację zadania z zakresu ochrony powietrza atmosferycznego polegającego na wymianie i likwidacji starych, nieekologicznych źródeł ciepła na nowe, wysokosprawne w budynkach/lokalach mieszkalnych zlokalizowanych na terenie gminy Buczkowice etap IV otrzymuje brzmienie jak w załączniku do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

Załącznik do uchwały Nr .....

Rady Gminy Buczkowice

z dnia 29 listopada 2023 r.

**DEKLARACJA**  
**uczestnictwa Inwestora w Programie Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice**  
**na lata 2021-2024 etap IV**

1. Nazwisko i imię właścicieli/współwłaścicieli \_\_\_\_\_

2. Adres zamieszkania: \_\_\_\_\_

3. Adres realizacji inwestycji: \_\_\_\_\_

4. Telefon kontaktowy: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_

5. Nr działki: \_\_\_\_\_ Numer księgi wieczystej: \_\_\_\_\_

w przypadku braku KW – w załączeniu dokument potwierdzający prawo własności.

6. Data oddania budynku/lokalu mieszkalnego do użytkowania: \_\_\_\_\_

Powierzchnia ogrzewana budynku: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>, kubatura: \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>

7. Rodzaj istniejącego źródła ciepła (rodzaj opału): \_\_\_\_\_

Rok produkcji: \_\_\_\_\_

Moc kotła: \_\_\_\_\_ kW

Ilość zużywanego opału (sezon grzewczy): \_\_\_\_\_

Źródło ciepła służy do przygotowania ciepłej wody: tak/nie\*.

Jeżeli nie, podać sposób podgrzewania wody: energia elektryczna/gaz/inne:

\_\_\_\_\_

8. Moc planowanego do zamontowania pieca gazowego kondensacyjnego: \_\_\_\_\_ kW

Ogrzewana powierzchnia: \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>, kubatura: \_\_\_\_\_ m<sup>3</sup>.

9. Termin rozliczenia:\*

- rok 2021

- rok 2022

- rok 2023

- rok 2024

10. Tytuł prawny do budynku/lokalu mieszkalnego lub nieruchomości zabudowanej budynkiem  
mieszkalnym: \_\_\_\_\_

**Oświadczam, że:**

- 1) po zrealizowaniu inwestycji trwale zlikwiduję stare źródło ciepła tj. piec węglowy obecnie użytkowany w budynku/lokalu mieszkalnym objętym inwestycją;
- 2) nie posiadam zaległości z tytułu podatków, opłat i innych należności względem gminy Buczkowice;
- 3) budynek/lokal mieszkalny posiada instalację CO;
- 4) nowe źródło ciepła będzie jedynym istniejącym źródłem ciepła centralnego ogrzewania budynku/lokalu mieszkalnego;



- 5) zobowiązuję się przedłożyć pracownikom Urzędu Gminy Buczkowice, celem sporządzenia kserokopii, wszelkie dokumenty dotyczące mojego udziału w Programie;
- 6) wyrażam zgodę na przesunięcie terminu realizacji zadania w przypadku braku możliwości pozyskania środków z WFOŚiGW w Katowicach w roku planowanej modernizacji;
- 7) posiadam tytuł prawny do budynku/lokalu mieszkalnego, w którym realizowana będzie inwestycja;
- 8) zamontowane nowe źródło ciepła w budynku/lokalu mieszkalnym będzie użytkowane trwale przez co najmniej 5 lat od daty końcowego odbioru robót;
- 9) wyrażam zgodę na przeprowadzenie kontroli budynku/lokalu mieszkalnego w którym będą wykonywane czynności objęte Programem, przez czas realizacji inwestycji oraz przez okres 5 lat liczonych od końcowego odbioru, przez upoważnionego pracownika Urzędu Gminy i upoważnionych pracowników Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach.

Do deklaracji należy dołączyć zdjęcie starego pieca.

.....  
(data i podpis właściciela/współwłaścicieli\*)

Dane osobowe gromadzone są wyłącznie na potrzeby Programu Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2024 tj. w celu realizacji Programu oraz jego monitoringu i ewaluacji. Administratorem danych osobowych jest Wójt Gminy Buczkowice.

\* niepotrzebne skreślić

## Uzasadnienie

Gmina wystąpiła do WFOŚiGW w Katowicach z wnioskiem o przedłużenie terminu rozliczenia zadania pn. „**Program ograniczenia niskiej emisji w Gminie Buczkowice na lata 2021-2023**” z 30.11.2023 r. na 30.09.2024 r.

Zgodnie z zapisami umownymi pożyczki na terenie Gminy Buczkowice powinno zostać zmodernizowanych 150 szt. źródeł ciepła. Do chwili obecnej wymieniono 138 szt. nieekologicznych pieców. Gmina, chcąc w przyszłości umorzyć udzieloną pożyczkę, musi zaplanowane efekty ekologiczne i rzeczowe osiągnąć w terminach określonych w umowie.

Na terenie Gminy wymiana „kopciuchów” na przełomie 2022/2023 spowolniła przez wysoką inflację i kryzys energetyczny. Dodatkowo tzw. dodatek węglowy sprawił, że gospodarstwa nie chciały inwestować w nowe ekologiczne źródła ciepła, tym samym pozostały przy starych piecach węglowych.

Agnieszka Giżycka, inspektor

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zmiany uchwały dotyczącej wdrożenia Programu Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie  
Buczkwice na lata 2021-2023 etap IV**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 i art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 400a ust. 1 pkt 21 w związku z art. 85 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.) uchwała się, co następuje:

**§ 1.** W uchwale Nr XXVII/189/21 Rady Gminy Buczkwice z dnia 27 stycznia 2021 r. w sprawie wdrożenia Programu Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkwice na lata 2021-2023 etap IV, wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł uchwały otrzymuje brzmienie:

„w sprawie wdrożenia Programu Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkwice na lata 2021-2024 etap IV”;

2) przywołany przedział czasu " lata 2021-2023" przywołany w treści uchwały zastępuje się przedziałem czasu „lata 2021-2024”.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkwice.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie w dniu podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

### **Uzasadnienie**

W związku ze zmianą Regulaminu udzielania dotacji na zadania objęte Programem Ograniczania Niskiej Emisji w Gminie Buczkowice, polegającą na wydłużeniu okresu realizacji do roku 2024, pojawiła się konieczność dostosowania do tego okresu uchwały wdrażającej program.

Agnieszka Giżycka, inspektor

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zmiany Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz  
Przeciwdziałania Narkomanii na lata 2023 - 2026**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) w związku z art. 4<sup>1</sup> ust. 1, ust. 2, ust. 5 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 2151), oraz art. 10 ust. 1, ust. 2, ust. 2a ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1939 ze zm.), uchwała się, co następuje:

**§ 1.** W Gminnym Programie Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii na lata 2023 – 2026, który stanowi załącznik do uchwały Nr XLVIII/332/22 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 grudnia 2022 r. zmienionym uchwałą Nr LI/354/23 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 marca 2023 r. oraz uchwałą Nr LIII/365/23 Rady Gminy Buczkowice z dnia 31 maja 2023 r., część druga Programu „Plan Finansowy Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii na rok 2023” otrzymuje brzmienie jak w załączniku do uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**



Załącznik do uchwały Nr .....

Rady Gminy Buczkowice

z dnia 29 listopada 2023 r.

## CZĘŚĆ DRUGA

### PLAN FINANSOWY GMINNEGO PROGRAMU PROFILAKTYKI i ROZWIĄZYWANIA PROBLEMÓW ALKOHOLOWYCH ORAZ PRZECIWDZIAŁANIA NARKOMANII NA ROK 2023

Wprowadzenie do planu finansowego.

Mając na względzie zarówno prawidłową realizację Programu jak i jego efektywność (która w dużej mierze zależy od ilości godzin poszczególnych zajęć i działań) poniżej ustala się wysokość wynagrodzeń za niektóre działania w ramach GPPiRPAoPN:

1) praca w punkcie informacyjno-konsultacyjnym dla osób z problemem alkoholowym: 40,00 zł brutto za godzinę;

2) zajęcia profilaktyczno-wychowawcze – 35,00 zł brutto za godzinę – dotyczy to zajęć realizowanych:

· pod patronatem Gminnego Ośrodka Kultury;

· w placówkach oświatowych.

#### Plan finansowy Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii – na rok 2023

| Lp.       | Podejmowane działania   | Koszt w zł        |
|-----------|---|-------------------|
| <b>I</b>  | <b>Przeciwdziałanie narkomanii, w tym:</b>  | <b>40.000,00</b>  |
| 1         | Prowadzenie profilaktycznej działalności informacyjnej i edukacyjnej w zakresie przeciwdziałania narkomanii, w tym: pokrywanie kosztów realizacji programów profilaktycznych, w szczególności programów rekomendowanych, kosztów organizacji przeglądów spektakli lub prezentacji spektakli profilaktycznych, koszty organizacji konkursów oraz innych działań.   | 40.000,00         |
| <b>II</b> | <b>Przeciwdziałanie alkoholizmowi, w tym:</b>   | <b>392.494,49</b> |
| <b>1.</b> | <b><i>Ze środków pochodzących z opłat o których mowa w art. 11[1] w wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi – opłaty za korzystanie z zezwoleń na sprzedaż napojów alkoholowych:</i></b>   | <b>302.494,49</b> |
| 1)        | Posiedzenia Gminnej Komisji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych.   | 16.770,00         |
| 2)        | Koszt pracy w punkcie informacyjno-konsultacyjnym dla osób z problemem alkoholowym.   | 1.500,00          |
| 3)        | Działalność profilaktyczno-wychowawcza realizowana we współpracy z Gminnym Ośrodkiem Kultury w Buczkowicach polegająca na organizowaniu dzieciom i młodzieży sposobu spędzania czasu wolnego połączonego z realizacją treści profilaktycznych.<br>W tym:<br>-realizacja zajęć profilaktyczno-wychowawczych prowadzonych w szczególności w formie: świetlicy środowiskowej, zajęć sportowych w formie piłki siatkowej, zajęć sportowych skierowanych do uczniów szkół ponadpodstawowych z terenu gminy lub innego rodzaju zajęć – 26.250,00 zł;<br>-organizacja imprez profilaktyczno-wychowawczych dla dzieci i młodzieży oraz zakup materiałów, sprzętu oraz usług na potrzeby realizacji ww. zajęć profilaktyczno-wychowawczych – 10.000,00 zł;<br>-zakup miejsc dla dzieci na organizowanej przez GOK półkolonii – 42.640,00 zł. | 78.890,00         |
| 4)        | Zlecenie podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego realizacji zadań publicznych gminy Buczkowice z zakresu przeciwdziałania patologiom społecznym (w tym poprzez organizowanie – połączonych z przekazywaniem treści profilaktycznych – pozalekcyjnych zajęć sportowych dla dzieci i młodzieży).  | 158.000,00        |
| 5)        | Zakup materiałów lub usług na potrzeby Gminnej Komisji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych i realizacji programu – w tym, w miarę potrzeb i środków, doposażenie pomieszczeń wykorzystywanych na potrzeby realizacji zadań Gminnego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania   | 47.334,49         |

|              |   |                   |
|--------------|---|-------------------|
|              | Narkomanii.<br>Koszty przeprowadzania badań i diagnozy uzależnień na terenie gminy Buczkowice lub udziału w kampaniach profilaktycznych.<br>Koszty imprez profilaktyczno-wychowawczych, zakup materiałów informacyjnych lub usług w tym zakresie oraz ich dystrybucji.<br>Koszty innych działań dotyczących realizacji Programu.  |                   |
| 2            | <b><i>Ze środków pochodzących z opłat, o których mowa w art. 9[2] w wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi – tzw. „podatek od małpek”:</i></b>  | <b>90.000,00</b>  |
| 1)           | Podejmowanie we współpracy z GOPS działań ukierunkowanych na niesienie pomocy rodzinom borykającym się z różnego rodzaju problemami psychospołecznymi, w tym m.in. realizacja działań socjoterapeutycznych, psychoterapeutycznych oraz dotyczących przeciwdziałania przemocy.   | 24.500,00         |
| 2)           | Opłaty sądowe dotyczące prowadzenia spraw o orzeczenie obowiązku leczenia odwykowego.   | 500,00            |
| 3)           | Wynagrodzenie biegłych za przeprowadzanie badań i sporządzanie na tej podstawie opinii w przedmiocie uzależnienia od alkoholu.  | 6.000,00          |
| 4)           | Dofinansowanie działalności placówek leczenia i terapii uzależnień (w ramach ich ponadstandardowej działalności wobec mieszkańców gminy z zakresu profilaktyki uzależnień oraz terapii osób uzależnionych od alkoholu i współuzależnionych) oraz partycypacja w kosztach pobytu osób uzależnionych i współuzależnionych na ponadstandardowych, „wyjazdowych” sesjach terapeutycznych.   | 19.000,00         |
| 5)           | Dofinansowanie działań profilaktyczno-wychowawczych podejmowanych we współpracy ze szkołami – na zasadach określonych w programie:<br>W tym:<br>-zajęcia profilaktyczno-wychowawcze realizowane w trakcie roku szkolnego jak i podczas ferii – łącznie w wymiarze 620 godzin (podział godzin na poszczególne szkoły zawiera poniższa tabela) – 21.700,00 zł;<br>-organizacja imprez profilaktyczno-wychowawczych dla dzieci i młodzieży oraz zakup materiałów, sprzętu oraz usług na potrzeby realizacji ww. zajęć profilaktyczno-wychowawczych – 18.300,00 zł. | 40.000,00         |
| <b>Razem</b> |   | <b>432.494,49</b> |

**Rozdział godzin przeznaczonych na zajęcia profilaktyczno-wychowawcze w ramach GPPiRPAoPN (w części dotyczącej przeciwdziałania alkoholizmowi) gminy Buczkowice na rok 2023 realizowanych w poszczególnych placówkach oświatowych.**

|    | Wskazanie szkoły  | Rozdział      |               |
|----|---|---------------|---------------|
|    |   | Liczba godzin | Kwota w zł    |
| 1. | Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Buczkowicach                         | <b>210</b>    | <b>7.350</b>  |
| 2. | Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Godziszce | <b>150</b>    | <b>5.250</b>  |
| 3. | Szkoła Podstawowa im. Jerzego Kukuczki w Kalnej                                 | <b>110</b>    | <b>3.850</b>  |
| 4. | Szkoła Podstawowa im. Bolesława Chrobrego w Rybarzowicach                       | <b>150</b>    | <b>5.250</b>  |
| 5. | <b>Razem</b>  | <b>620</b>    | <b>21.700</b> |

## **Uzasadnienie**

Niniejsza zmiana dotyczy przesunięcia środków pomiędzy poszczególnymi punktami planu w części II „Przeciwdziałania alkoholizmowi”. Proponuje się przesunięcie:

1) Kwoty 1.700,00 zł z pkt 1.2. „Koszt pracy w punkcie informacyjno-konsultacyjnym dla osób z problemem alkoholowym” (pozostanie kwota 1.500,00 zł) do pkt 1.1. „Posiedzenia Gminnej Komisji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych (zwiększenie do kwoty 16.770,00 zł),

2) Kwoty 1.000,00 zł z pkt 2.2. „Opłaty sądowe dotyczące prowadzenia spraw o orzeczenie obowiązku leczenia odwykowego.,, (pozostanie kwota 500,00 zł) do pkt 2.4. „Dofinansowanie działalności placówek leczenia i terapii uzależnień (w ramach ich ponadstandardowej działalności wobec mieszkańców gminy z zakresu profilaktyki uzależnień oraz terapii osób uzależnionych od alkoholu i współuzależnionych) oraz partycypacja w kosztach pobytu osób uzależnionych i współuzależnionych na ponadstandardowych, „wyjazdowych” sesjach terapeutycznych.” (zwiększenie do kwoty 19.000,00 zł).

W związku z obowiązkami jakie ma Komisja (m.in. opiniowania wniosków o wydanie zezwoleń na sprzedaż napojów alkoholowych) w roku bieżącym zachodzi potrzeba zwiększenia środków dotyczących posiedzeń Komisji. Jeżeli chodzi o dyżur w punkcie, w roku bieżącym nie uruchomiono tutaj umowy zlecenia, te prace są realizowane w ramach obowiązków pracowników Urzędu Gminy.

W roku bieżącym do sądu – zgodnie z procedurą - skierowano dwa wnioski o orzeczenie obowiązku leczenia odwykowego i jeden wniosek o odpis postanowienia. Natomiast wzrosła liczna osób realizujących terapię. Dlatego proponuje się dokonanie drugiej z wnioskowanych zmian w planie.

Jerzy Kanik, Zastępca Wójta

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała na naukę religii  
Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę  
Buczkowice**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 12 w związku z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (t.j. z 2022 r. poz. 2230 ze zm.) oraz § 2 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 kwietnia 1992 r. w sprawie warunków i sposobów organizowania nauki religii w publicznych przedszkolach i szkołach (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 983), uchwała się co następuje:

**§ 1.** Wyraża się zgodę na zawarcie porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała w sprawie zorganizowania w roku szkolnym 2023/2024, w ramach systemu oświaty, nauki religii Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę Buczkowice, w Pozaszkolnym Punkcie Katechetycznym w Bielsku-Białej przy ul. Staszica 2.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

### **Uzasadnienie**

Zawarcie porozumienia umożliwi korzystanie uczniom szkół publicznych z gminy Buczkowice, należącym do Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego z nauki religii w punkcie katechetycznym w Bielsku-Białej. Gmina pokryje odpowiednią część kosztów zatrudnienia nauczyciela. Aktualnie z takiej formy nauki religii korzysta jeden uczeń ze szkół prowadzonych przez gminę Buczkowice.

Agnieszka Gasek, Kierownik Centrum Usług Wspólnych w Buczkowicach



**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała na naukę religii  
Kościoła Zielonoświątkowego Zbór Filadelfia dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę  
Buczkowice**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 12 w związku z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (t.j. z 2022 r. poz. 2230 ze zm.) oraz § 2 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 kwietnia 1992 r. w sprawie warunków i sposobów organizowania nauki religii w publicznych przedszkolach i szkołach (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 983), uchwała się co następuje:

**§ 1.** Wyraża się zgodę na zawarcie porozumienia pomiędzy gminą Buczkowice a miastem Bielsko-Biała w sprawie zorganizowania w roku szkolnym 2023/2024, w ramach systemu oświaty, nauki religii Kościoła Zielonoświątkowego Zbór Filadelfia dla uczniów szkół publicznych prowadzonych przez gminę Buczkowice, w Pozaszkolnym Punkcie Katechetycznym w Bielsku-Białej przy ul. Lotniczej 19.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

### **Uzasadnienie**

Zawarcie porozumienia umożliwi korzystanie uczniom szkół publicznych z gminy Buczkowice, należącym do Kościoła Zielonoświątkowego, z nauki religii w punkcie katechetycznym w Bielsku-Białej. Gmina pokryje odpowiednią część kosztów zatrudnienia nauczyciela. Aktualnie z takiej formy nauki religii korzysta jeden uczeń ze szkół prowadzonych przez gminę Buczkowice.

Agnieszka Gasek, Kierownik Centrum Usług Wspólnych w Buczkowicach

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie programu współpracy gminy Buczkowice z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2024**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 oraz art. 40 ust. 1 i art 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), w związku z art. 5a ust. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 571), uchwala się, co następuje:

**§ 1.** Uchwala się program współpracy gminy Buczkowice z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2024 w brzmieniu określonym w załączniku.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

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

2. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

## **Program współpracy gminy Buczkowice z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2024**

### **Rozdział 1.**

#### **Postanowienia ogólne**

§ 1. Współpraca gminy z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego jest elementem lokalnego systemu szeroko rozumianej polityki społecznej.

§ 2. Ilekroć w tekście jest mowa o:

- 1) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie;
- 2) podmiocie prowadzącym działalność pożytku publicznego – należy przez to rozumieć organizacje pozarządowe i podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy;
- 3) gminie – należy rozumieć gminę Buczkowice;
- 4) programie – należy przez to rozumieć program współpracy gminy z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na rok 2024;
- 5) zadaniu publicznym – należy przez to rozumieć zadania publiczne wymienione w art. 4 ustawy.

### **Rozdział 2.**

#### **Cele programu**

§ 3. 1. Celem głównym programu jest umacnianie lokalnych działań, stworzenie warunków do powstawania inicjatyw i struktur funkcjonujących na rzecz społeczności lokalnych, zwiększenie aktywności społecznej mieszkańców gminy oraz wspieranie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego.

2. Celami szczegółowymi programu są:

- 1) umacnianie w świadomości społecznej poczucia odpowiedzialności za siebie, swoje otoczenie, wspólnotę lokalną oraz jej kulturę i tradycję;
- 2) poprawa jakości życia poprzez pełniejsze zaspokojenie potrzeb społecznych;
- 3) uzupełnianie działań gminy w zakresie nieobjętym przez struktury samorządowe;
- 4) integracja podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego, które działają na terenie gminy lub na rzecz jej mieszkańców (bez względu na siedzibę) oraz promocja ich działalności;
- 5) wzmacnianie potencjału organizacji pozarządowych.

### **Rozdział 3.**

#### **Zasady współpracy**

§ 4. Współpraca gminy z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego odbywa się na następujących zasadach:

- 1) pomocniczości - gmina udziela podmiotom wsparcia w niezbędnym zakresie, przede wszystkim pobudzając i wspierając inicjatywy oddolne, a także promując dobre praktyki w celu ich upowszechniania;
- 2) suwerenności stron - gmina i podmioty szanują swoją autonomię, nie narzucają sobie wzajemnie zadań i ponoszą pełną odpowiedzialność za własne działania;
- 3) partnerstwa - gmina i podmioty są równorzędnymi partnerami w rozwiązywaniu wspólnie zdefiniowanych problemów i osiągnięciu wytyczonych celów;
- 4) efektywności – gmina i podmioty dążą do osiągnięcia możliwie najlepszych efektów realizowanych zadań publicznych;
- 5) uczciwej konkurencji – gmina udziela wszystkim zainteresowanym podmiotom tych samych informacji odnośnie współpracy oraz stosuje jednakowe kryteria wspierania podmiotów prowadzących działalność na rzecz jej mieszkańców;
- 6) jawności – wszystkie procedury postępowania przy zlecaniu i realizacji zadań publicznych przez podmioty są jawne.

## **Rozdział 4.** **Zakres przedmiotowy programu**

§ 5. Strefa współpracy gminy z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego obejmuje zadania publiczne, o których mowa w art. 4 ust. 1 ustawy – w zakresie odpowiadającym zadaniom gminy.

## **Rozdział 5.** **Formy współpracy**

§ 6. Współpraca gminy z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego obejmuje:

- 1) wzajemne informowanie się o planowanych kierunkach działań i współdziałanie w celu zharmonizowania tych kierunków;
- 2) określenie propozycji zadań do projektu budżetu na rok 2025, których realizacja może zostać zlecona podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego;
- 3) podejmowanie działań dotyczących opracowania kilkuletnich planów wzajemnej współpracy;
- 4) konsultowanie z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, odpowiednio do zakresu ich działania, projektów aktów normatywnych w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji;
- 5) zapewnianie udziału podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego w pracach organów gminy w trakcie realizacji działań określonych w pkt 4;
- 6) promocję działalności podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego;
- 7) zlecenie podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego realizacji zadań stanowiących zadania własne gminy;
- 8) podejmowanie innych działań mających na celu usprawnienie i zwiększenie efektywności działania podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego.

§ 7. Zlecenie realizacji zadań publicznych podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego obejmuje w pierwszej kolejności te zadania, które są zawarte w programie jako priorytetowe zadania publiczne gminy.

§ 8. 1. Zlecenie realizacji zadań publicznych podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego wraz z udzieleniem dotacji, odbywa się na zasadach określonych w odrębnych przepisach, w ramach środków zabezpieczonych na ten cel w budżecie gminy na rok 2024.

2. Wyboru ofert, które otrzymują dotację - spośród ofert złożonych w toku postępowania o zlecenie realizacji zadania publicznego - dokonuje Wójt Gminy.

3. W przypadku zlecenia zadań w trybie otwartego konkursu ofert, Wójt Gminy przed dokonaniem wyboru zapoznaje się z opinią komisji konkursowej powoływanej na potrzeby zaopiniowania złożonych ofert.

4. Warunkiem otrzymania dotacji jest zawarcie umowy cywilno-prawnej.

## **Rozdział 6.** **Priorytetowe zadania publiczne gminy**

§ 9. 1. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz uwzględniając możliwości finansowe gminy, jako zadania priorytetowe wskazuje się zadania publiczne z następujących zakresów:

- 1) kultury, sztuki, ochrony dóbr kultury i dziedzictwa narodowego, które powinno być realizowane w szczególności poprzez:
  - a) promocję i ochronę dziedzictwa kulturowego oraz tradycji gminy i regionu,
  - b) prowadzenie działań edukacyjno-praktycznych, skierowanych w szczególności do dzieci i młodzieży, z zakresu kultury i tradycji gminy oraz regionu,
  - c) ochronę miejsc ważnych dla historii i tradycji gminy lub upamiętniających ważne wydarzenia bądź osoby mające istotny wkład dla historii, tradycji i rozwoju gminy;
- 2) wspierania i upowszechniania kultury fizycznej, które powinno być realizowane w szczególności poprzez:
  - a) organizowanie szkolenia dzieci i młodzieży w poszczególnych dyscyplinach sportowych,
  - b) organizację i udział w zawodach lub rozgrywkach w ramach współzawodnictwa sportowego (prowadzonego przez odpowiednie krajowe związki sportowe),
  - c) podejmowanie działań mających na celu zwiększenie liczby osób czynnie uprawiających sport oraz propagowanie zdrowego trybu życia,
  - d) organizację imprez promujących sport masowy;



- 3) przeciwdziałania uzależnieniom i patologiom społecznym, które powinno być realizowane w szczególności poprzez działania zawarte w Gminnym Programie Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Przeciwdziałania Narkomanii, polegające na m.in.:
  - a) opracowaniu oraz realizacji środowiskowego programu profilaktyczno-wychowawczego z zakresu rozwiązywania problemów alkoholowych i przeciwdziałania narkomanii,
  - b) opracowaniu oraz realizacji środowiskowego programu profilaktyczno-wychowawczego z zakresu rozwiązywania problemów alkoholowych i przeciwdziałania narkomanii, realizowanego w formie pozalekcyjnych zajęć sportowych,
  - c) organizacji wypoczynku letniego wraz z realizacją programu profilaktyczno-wychowawczego z zakresu rozwiązywania problemów alkoholowych i przeciwdziałania narkomanii,
  - d) organizacji imprez promujących zdrowy i trzeźwy styl życia, wzmacniających więzi międzyludzkie i zapobiegających wykluczeniu społecznemu, w tym dla osób w wieku emerytalnym,
  - e) organizacji programów, których celem jest zwiększenie umiejętności i kwalifikacji osób uczestniczących w realizacji zadań publicznych gminy Buczkowice z zakresu określonego w pkt 3 niniejszego paragrafu, zleczanych do realizacji podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego;
- 4) turystyki i krajoznawstwa, które powinno być realizowane w szczególności poprzez:
  - a) propagowanie różnego rodzaju form turystyki i krajoznawstwa,
  - b) wytyczanie nowych oraz utrzymywanie w należyтым stanie istniejących szlaków turystycznych,
  - c) podejmowanie działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w zakresie turystyki i krajoznawstwa.

2. W sytuacji złożenia w trakcie roku 2024 przez podmiot prowadzący działalność pożytku publicznego oferty realizacji zadania publicznego nieujętego w niniejszym programie i w budżecie gminy, Wójt Gminy dokonuje analizy przedłożonej propozycji. Jeżeli uzna zasadność realizacji przedmiotowego zadania, przedkłada Radzie Gminy projekt zmiany uchwały budżetowej w części dotyczącej środków przeznaczonych na udzielanie dotacji dla podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego.

3. W przypadku zabezpieczenia środków na zadanie publiczne, o którym mowa w ust. 2, zostanie przeprowadzone postępowanie dotyczące zlecenia realizacji zadania publicznego, zgodnie z zasadami, o których mowa w § 8 programu.

## **Rozdział 7.**

### **Okres realizacji programu**

§ 10. Program będzie realizowany w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2024 roku.

## **Rozdział 8.**

### **Sposób realizacji programu**

§ 11. Wójt Gminy jest zobowiązany do zapewnienia warunków właściwej współpracy z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, w tym udostępniania posiadanych informacji dotyczących realizacji zadań publicznych na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

§ 12. 1. Po podjęciu uchwały budżetowej na rok 2024, nie później jednak niż 21 dni od dnia jej uchwalenia, Wójt Gminy jest zobowiązany do przekazania podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego informacji dotyczących zadań własnych gminy, których realizacja może być im zlecona, wraz z podaniem wysokości środków zabezpieczonych na ten cel w budżecie gminy.

2. Przekazanie informacji odbywa się poprzez ich zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Buczkowice oraz w sposób zwyczajowo przyjęty.

3. W terminie do 15 października roku 2024 podmioty prowadzące działalność pożytku publicznego przedstawiają propozycje realizacji zadań własnych gminy w roku 2025 wraz z określeniem szacunkowych kosztów ich realizacji.

4. Przedłożone informacje, o których mowa w ust. 3, służą do opracowania propozycji do projektu programu oraz budżetu gminy na rok następny.

§ 13. Celem zapewnienia właściwej realizacji programu, Wójt Gminy wyznacza pracownika lub pracowników Urzędu Gminy Buczkowice, poprzez wpisanie do ich zakresu obowiązków służbowych działań dotyczących obsługi przedmiotowej współpracy.

## **Rozdział 9.**

### **Wysokość środków planowanych na realizację programu**

§ 14. 1. Wysokość środków planowanych na realizację programu wynosi 311 500,00 zł.

2. Środki, o których mowa w ust. 1 zostaną zabezpieczone w budżecie gminy na rok 2024.

## **Rozdział 10.**

### **Sposób oceny realizacji programu**

§ 15. 1. Realizacja programu podlega ocenie.

2. Ocena realizacji programu będzie dokonywana poprzez analizę następujących wskaźników:

- 1) liczba przeprowadzonych otwartych konkursów ofert;
- 2) liczba ofert złożonych w poszczególnych otwartych konkursach, przyznanych dotacji i zawartych umów w formie wsparcia i powierzenia realizacji zadania;
- 3) łączna kwota dotacji udzielonych w ramach otwartych konkursów ofert;
- 4) liczba złożonych ofert w trybie art. 12 ustawy;
- 5) liczba złożonych ofert, przyznanych dotacji i zawartych umów w trybie art. 19 a ustawy;
- 6) łączna kwota dotacji udzielonych w trybie art. 19 a ustawy;
- 7) liczba zadań publicznych zrealizowanych przez organizacje pozarządowe oraz inne podmioty prowadzące działalność pożytku publicznego;
- 8) liczba organizacji pozarządowych i pozostałych podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego, które uczestniczą w realizacji programu;
- 9) informacja z realizacji współpracy o charakterze pozafinansowym.

§ 16. Przynajmniej raz w roku Wójt Gminy organizuje spotkanie z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego dotyczące w szczególności oceny realizacji programu współpracy w roku bieżącym oraz opracowania założeń współpracy na lata następne.

§ 17. 1. Podmioty prowadzące działalność pożytku publicznego w trakcie roku mogą składać wnioski i uwagi dotyczące realizacji programu.

2. Wnioski i uwagi, o których mowa w ust. 1 są rozpatrywane przez Wójta Gminy.

## **Rozdział 11.**

### **Informacje o sposobie tworzenia programu oraz przebiegu konsultacji**

§ 18. Projekt został przygotowany na podstawie doświadczeń z lat poprzednich oraz informacji przekazywanych przez przedstawicieli podmiotów prowadzących działalność pożytku publicznego.

§ 19. 1. Projekt niniejszego programu był przedmiotem konsultacji przeprowadzonych z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego.

2. Konsultacje, o których mowa w ust. 1 zostały przeprowadzone zgodnie z zasadami określonymi w uchwale Nr XLIX/258/10 Rady Gminy Buczkowice z dnia 29 września 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu konsultowania z radami działalności pożytku publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji (Dz.Urz. Woj. Śl. z 2010 r. Nr 230, poz. 3350).

3. Konsultacje, o których mowa w ust. 2 zostały zarządzone na mocy Zarządzenia Wójta Gminy Buczkowice nr 104/23 z dnia 17 października 2023 r.

4. W ramach konsultacji, projekt programu w dniu 18 października 2023 r. został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Buczkowice.

5. Termin do wniesienia opinii do projektu programu został wyznaczony do dnia 6 listopada 2023 r., z podaniem informacji, iż opinie wniesione po tym terminie nie będą uwzględniane.

6. W wyniku konsultacji nie wniesiono żadnych uwag.

## **Rozdział 12.**

### **Tryb powoływania i zasady działania komisji konkursowych do opiniowania ofert złożonych w otwartych konkursach ofert**

§ 20. 1. Komisja konkursowa, zwana dalej „komisją” opiniuje oferty złożone do otwartego konkursu ofert na zlecenie realizacji zadań publicznych gminy Buczkowice, zgodnie z postanowieniami ustawy.

2. Komisję powołuje Wójt Gminy Buczkowice w drodze zarządzenia, na potrzeby jednego lub kilku konkursów.

3. Wójt Gminy ogłosi nabór na członków komisji wskazanych przez podmioty prowadzące działalność pożytku publicznego.

4. Na podstawie złożonych zgłoszeń zostanie stworzona baza - wskazanych przez podmioty prowadzące działalność pożytku publicznego - kandydatów do komisji.

5. Członkowie komisji przed rozpoczęciem prac są zobowiązani do złożenia na ręce przewodniczącego komisji oświadczenia o tym, iż nie podlegają wyłączeniu z opiniowania ofert, w związku z postanowieniem art. 15 ust. 2f ustawy.

**§ 21.** 1. Komisja po otrzymaniu ofert złożonych w otwartym konkursie, dokonuje sprawdzenia czy dana oferta jest kompletna, prawidłowo wypełniona i czy nie podlega odrzuceniu – zgodnie z zasadami określonymi w ogłoszeniu otwartego konkursu ofert.

2. Dalszemu procedowaniu podlegają tylko oferty spełniające wymogi określone w ogłoszeniu.

3. Komisja dokonuje oceny ofert złożonych w konkursie zgodnie z kryteriami określonymi w ogłoszeniu.

4. Komisja, po przeprowadzaniu czynności opisanych w ust. 1 do 3 sporządza protokół, w którym wyraża swoją opinię odnośnie złożonych ofert. Protokół zawiera w szczególności:

- 1) wskazanie konkursu, którego protokół dotyczy;
- 2) imiona i nazwiska członków komisji;
- 3) liczbę złożonych ofert;
- 4) wskazanie ofert, które zostały odrzucone z uwagi na niespełnianie wymogów formalnych;
- 5) wskazanie ofert, które zostały zaopiniowane negatywnie i pozytywnie oraz propozycję dotyczącą przyznania dotacji wraz z uzasadnieniem;
- 6) wskazanie daty i miejsca sporządzenia protokołu.

5. Protokół, o którym mowa w ust. 4 komisja niezwłocznie przekazuje Wójtowi Gminy celem zapoznania się z opinią i dokonania wyboru ofert do realizacji.

6. Protokół, o którym mowa w ust. 4 jest dołączany do dokumentów dotyczących przeprowadzania otwartych konkursów ofert.

**§ 22.** 1. Komisja wykonuje swoje zadania na posiedzeniach zamkniętych, bez udziału oferentów.

2. Prace komisji organizuje i kieruje nimi przewodniczący, który reprezentuje również komisję na zewnątrz.

3. Posiedzenia komisji prowadzi przewodniczący, a w przypadku jego nieobecności wskazany przez niego pisemnie członek komisji.

4. Decyzje komisji są prawomocne jeżeli w posiedzeniu uczestniczy co najmniej połowa członków.

5. Członkowie komisji są informowani o terminach posiedzeń pisemnie, telefonicznie lub w inny skuteczny sposób, co najmniej na 3 dni przed planowanym posiedzeniem.

6. Obsługę komisji zapewniają pracownicy Urzędu Gminy Buczkowice.

7. Członkowie komisji pracują społecznie, nie pobierają za udział w pracach komisji wynagrodzenia.

### **Rozdział 13. Przepisy końcowe**

**§ 23.** W sytuacjach nieuregulowanych programem mają zastosowanie w szczególności: przepisy ustawy, ustawy o finansach publicznych, ustawy o samorządzie gminnym oraz kodeksu cywilnego.

### **Uzasadnienie**

Obowiązek uchwalenia przez Radę Gminy programu współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego na dany rok wynika z zapisu art. 5a ust. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. Program, zgodnie z przytoczonym powyżej artykułem ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, należy uchwalić w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego okres obowiązywania programu.

Program został opracowany na podstawie doświadczeń lat poprzednich.

Jerzy Kanik, Zastępca Wójta

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY GMINY BUCZKOWICE**

z dnia 29 listopada 2023 r.

**w sprawie wieloletniego planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2023-2028 w gminie Buczkowice**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j.Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 21 ust. 5 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 537 ze zm.), po zaopiniowaniu przez dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, uchwała się, co następuje:

§ 1. Uchwała się wieloletni planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2023-2028 w gminie Buczkowice, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Buczkowice.

§ 3. Traci moc uchwała Rady Gminy Buczkowice z dnia 28 września 2022 r. w sprawie wieloletniego planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2022-2025 w gminie Buczkowice.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

**Jerzy Foltyniak**

## **Wieloletni plan rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2023 – 2028 w gminie Buczkowice**

Zgodnie z art. 21 ust. 1 Ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (zwanej dalej Ustawą) „AQUA” S.A. opracowała wieloletni plan rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i urządzeń kanalizacyjnych będących w jego posiadaniu.

Realizując wymagania:

·**Art. 21 ust. 2 pkt 1 Ustawy** Spółka informuje, że planowany zakres usług wodociągowo-kanalizacyjnych wynosi na terenie gminy Buczkowice w zakresie sprzedaży wody ok. 86 tys. m<sup>3</sup>/rok oraz w zakresie odbioru ścieków ok. 380 tys. m<sup>3</sup>/rok.

·**Art. 21 ust. 2 pkt 3 Ustawy** Spółka informuje, że głównym celem modernizacji sieci wodociągowej jest poprawa jakości wody dostarczanej klientom oraz poprawa szczelności sieci, co wpłynie na zmniejszenie strat wody na przesyłce i przez to wpłynie na zmniejszenie ilości ujmowanej wody i w ten sposób będzie prowadziła do racjonalizacji wykorzystania zasobów wodnych. Planowane przedsięwzięcia modernizacyjne na sieci kanalizacyjnej mają na celu poprawę niezawodności odbioru ścieków od klientów, ograniczenie dopływu wód przypadkowych, co przełoży się korzystnie na ekonomikę transportu ścieków jak i procesu oczyszczania.

·**Art. 21 ust. 2 pkt 2, 4 i 5 Ustawy** Spółka informuje, że przedsięwzięcia rozwojowo-modernizacyjne i nakłady inwestycyjne w poszczególnych latach oraz sposoby finansowania planowanych inwestycji są przedstawione w załączonej tabeli. Kwoty przedstawione w poz. „dotacje UE do pozyskania” w „Źródłach finansowania planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych”, to kwoty które Spółka planuje pozyskać na potrzeby realizacji przedstawionego poniżej projektu, przewidzianego do dofinansowania z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 („FEnIKS”), obejmującego m.in. zadania realizowane na terenie gminy Buczkowice.

·**Art. 21 ust. 2 pkt 6 Ustawy** Spółka informuje, że w ramach realizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych, na terenie gminy Buczkowice planowana jest budowa nowej oczyszczalni ścieków w miejscowości Rybarzowice, w miejsce obecnie eksploatowanej przepompowni. Budowa oczyszczalni ścieków w Rybarzowicach ujęta jest w projekcie, który Spółka zamierza dofinansować z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 („FEnIKS”). Zakres projektu obejmuje zarówno zadania na terenie gminy Buczkowice jak i poza obszarem gminy. Poniżej przedstawiamy zakres projektu. Zadania **wyróżnione** to zadania przewidziane do realizacji na terenie gminy Buczkowice:

Projekt pn. „Budowa oczyszczalni ścieków w miejscowości Rybarzowice wraz z rozbudową sieci kanalizacyjnej oraz przebudowa sieci wodociągowej w aglomeracji Bielsko-Biała Komorowice”. Szacowane koszty dla projektu wynoszą: 122 mln zł netto, szacowana kwota dotacji: 77 mln zł.

Zakres projektu:

·**budowa oczyszczalni ścieków w Rybarzowicach,**

·budowa ok. 20,2 km sieci kanalizacyjnej w dzielnicach Hałcnów, Komorowice Krakowskie i Kamienica,  
·przebudowa ok. 12,8 km sieci wodociągowej w rejonie budowanej kanalizacji (dzielnice Hałcnów, Komorowice Krakowskie),

·**przebudowa ok. 2,45 km sieci wodociągowej w gminie Buczkowice,**

·budowa zbiornika osadów przefermentowanych na terenie oczyszczalni ścieków w Komorowicach,  
·rozbudowa modelu hydraulicznego wod-kan oraz upgrade GIS wraz z integracją z systemem SCADA.

Budowa oczyszczalni ścieków, która docelowo będzie obsługiwać południową część aglomeracji Bielsko-Biała Komorowice, zabezpieczy prawidłowy poziom oczyszczania ścieków w perspektywie wieloletniej, uwzględniającej rozwój gminy, m.in. w zakresie usług, turystyki, bazy noclegowej. W związku z wysokim ładunkiem zanieczyszczeń w ściekach z aglomeracji i ograniczonymi możliwościami ich oczyszczenia w oczyszczalni Komorowice, budowa oczyszczalni to rozwiązanie gwarantujące spełnienie wymogów dyrektywy 91/271/EWG zarówno w zakresie jakości ścieków oczyszczonych, jak również



w zakresie zapewnienia właściwej wydajności oczyszczalni, gwarantującej obsługę całego ładunku zanieczyszczeń w aglomeracji. Działanie to pozwoli uniknąć administracyjnych kar pieniężnych dla gmin, które do 31 grudnia 2027 r. nie spełnią wymogów do funkcjonowania aglomeracji, wynikających z przepisów dyrektywy 91/271/EWG. Ujęcie i oczyszczenie ścieków z gminy w miejscu ich powstawania, pozwoli na znaczne ograniczenie ilości przelewów burzowych z istniejącej przepompowni oraz przelewów zlokalizowanych na sieci kanalizacyjnej którą ścieki trafiają do bielskiego systemu kanalizacyjnego.

Informujemy również, że Spółka wdrożyła model hydrauliczny sieci wodociągowej i kanalizacyjnej na terenie gminy Buczkowice. Wdrożenie modelu hydraulicznego pozwoli zarówno na dalsze usprawnienie bieżących działań operacyjnych działów eksploatacyjnych, jak również stanowić będzie wsparcie dla planowania strategicznego zadań remontowych i inwestycyjnych.

Przedstawiony „Wieloletni plan rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych na lata 2023-2028 w Gminie Buczkowice” jest zgodny ze „Strategią rozwoju Gminy Buczkowice na lata 2015-2030”, z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz ustaleniami zezwolenia wydanego przedsiębiorstwu AQUA S.A. na prowadzenie zbiorowego zaopatrzenia w wodę i zbiorowego odprowadzania ścieków, o których mowa w art. 21 ust. 3 Ustawy.

**Przedsięwzięcia rozwojowo-modernizacyjne w poszczególnych latach, nakłady inwestycyjne i sposoby finansowania planowanych inwestycji  
zgodnie z Art. 21. ust. 2. pkt. 2), 4) i 5) Ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków**

| I.1 Budowa Nowych Sieci Kanalizacyjnych              | Ilość w roku 2023 [m] | Nakład w roku 2023 [PLN] | Ilość w roku 2024 [m] | Nakład w roku 2024 [PLN] | Ilość w roku 2025 [m] | Nakład w roku 2025 [PLN] | Ilość w roku 2026 [m] | Nakład w roku 2026 [PLN] | Ilość w roku 2027 [m] | Nakład w roku 2027 [PLN] | Ilość w roku 2028 [m] | Nakład w roku 2028 [PLN] | Łączna ilość w latach 2023-2028 [m] | Łączne nakłady w latach 2023-2028 [PLN] |
|--|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>I.1 RAZEM Budowa nowych sieci kanalizacyjnych</b> | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                                   | -                                       |

| I.2 Budowa Nowych Sieci Wodociągowych              | Ilość w roku 2023 [m] | Nakład w roku 2023 [PLN] | Ilość w roku 2024 [m] | Nakład w roku 2024 [PLN] | Ilość w roku 2025 [m] | Nakład w roku 2025 [PLN] | Ilość w roku 2026 [m] | Nakład w roku 2026 [PLN] | Ilość w roku 2027 [m] | Nakład w roku 2027 [PLN] | Ilość w roku 2028 [m] | Nakład w roku 2028 [PLN] | Łączna ilość w latach 2023-2028 [m] | Łączne nakłady w latach 2023-2028 [PLN] |
|--|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>I.2 RAZEM Budowa nowych sieci wodociągowych</b> | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                     | -                        | -                                   | -                                       |

| I.3 Modernizacja Istniejących Sieci Kanalizacyjnych                                 | Ilość w roku 2023 [m] | Nakład w roku 2023 [PLN] | Ilość w roku 2024 [m] | Nakład w roku 2024 [PLN] | Ilość w roku 2025 [m] | Nakład w roku 2025 [PLN] | Ilość w roku 2026 [m] | Nakład w roku 2026 [PLN] | Ilość w roku 2027 [m] | Nakład w roku 2027 [PLN] | Ilość w roku 2028 [m] | Nakład w roku 2028 [PLN] | Łączna ilość w latach 2023-2028 [m] | Łączne nakłady w latach 2023-2028 [PLN] |
|---|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|
| Przebudowa odcinka kanału sanitarnego Dn 200 w rejonie ul. Radosnej w Rybarzowicach |                       | 0                        | 205                   | 265 000                  |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        | 205                                 | 265 000                                 |
| Przebudowa odcinka kanału sanitarnego Dn 250 w rejonie ul. Wodnej w Rybarzowicach   |                       | 0                        | 325                   | 420 000                  | 300                   | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        | 625                                 | 420 000                                 |
| Przebudowa kanalizacji w ul. Dębowej w Rybarzowicach                                | 75                    | 60 000                   |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        | 75                                  | 60 000                                  |
| <b>I.3 RAZEM Modernizacja istniejących sieci kanalizacyjnych</b>                    | <b>75</b>             | <b>60 000</b>            | <b>530</b>            | <b>685 000</b>           | <b>300</b>            | <b>0</b>                 | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>905</b>                          | <b>745 000</b>                          |

| I.4 Modernizacja Istniejących Sieci Wodociągowych  | Ilość w roku 2023 [m] | Nakład w roku 2023 [PLN] | Ilość w roku 2024 [m] | Nakład w roku 2024 [PLN] | Ilość w roku 2025 [m] | Nakład w roku 2025 [PLN] | Ilość w roku 2026 [m] | Nakład w roku 2026 [PLN] | Ilość w roku 2027 [m] | Nakład w roku 2027 [PLN] | Ilość w roku 2028 [m] | Nakład w roku 2028 [PLN] | Łączna ilość w latach 2023-2028 [m] | Łączne nakłady w latach 2023-2028 [PLN] |
|--|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|
| Przebudowa sieci wodociągowej w Gminie Buczkowice - etap I ul. Kościelna, Białka, Miodońskiego (od ul. Zielnej do ul. Miodońskiego/nad Żylica) |                       | 0                        | 1 450                 | 1 050 000                | 1 000                 | 1 050 000                |                       | 0                        |                       | 0                        |                       | 0                        | 2 450                               | 2 100 000                               |
| <b>I.4 RAZEM Modernizacja istniejących sieci wodociągowych</b>   | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>1 450</b>          | <b>1 050 000</b>         | <b>1 000</b>          | <b>1 050 000</b>         | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>0</b>              | <b>0</b>                 | <b>2 450</b>                        | <b>2 100 000</b>                        |

| I.5 Modernizacja Obiektów związanych z gospodarką ściekową                     | Ilość w roku 2023 [m] | Nakład w roku 2023 [PLN] | Ilość w roku 2024 [m] | Nakład w roku 2024 [PLN] | Ilość w roku 2025 [m] | Nakład w roku 2025 [PLN] | Ilość w roku 2026 [m] | Nakład w roku 2026 [PLN] | Ilość w roku 2027 [m] | Nakład w roku 2027 [PLN] | Ilość w roku 2028 [m] | Nakład w roku 2028 [PLN] | Łączna ilość w latach 2023-2028 | Łączne nakłady w latach 2023-2028 |
|--|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| Budowa oczyszczalni ścieków w Rybarzowicach w miejscu istniejącej przepompowni |                       | 220 000                  |                       | 250 000                  |                       | 3 515 500                |                       | 10 546 500               |                       | 24 608 500               |                       | 31 639 500               |                                 | 70 780 000                        |
| <b>I.5 RAZEM Modernizacja obiektów związanych z gospodarką ściekową</b>        | <b>0</b>              | <b>220 000</b>           | <b>0</b>              | <b>250 000</b>           | <b>0</b>              | <b>3 515 500</b>         | <b>0</b>              | <b>10 546 500</b>        | <b>0</b>              | <b>24 608 500</b>        | <b>0</b>              | <b>31 639 500</b>        | <b>0</b>                        | <b>70 780 000</b>                 |

| I.6 Modernizacja Obiektów związanych z produkcją i zaopatrzeniem w wodę              | Ilość w roku 2023 [m] | Nakład w roku 2023 [PLN] | Ilość w roku 2024 [m] | Nakład w roku 2024 [PLN] | Ilość w roku 2025 [m] | Nakład w roku 2025 [PLN] | Ilość w roku 2026 [m] | Nakład w roku 2026 [PLN] | Ilość w roku 2027 [m] | Nakład w roku 2027 [PLN] | Ilość w roku 2028 [m] | Nakład w roku 2028 [PLN] | Łączna ilość w latach 2023-2028 [m] | Łączne nakłady w latach 2023-2028 [PLN] |
|--|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|
| <b>I.6 RAZEM Modernizacja obiektów związanych z produkcją i zaopatrzeniem w wodę</b> | <b>-</b>              | <b>-</b>                 | <b>-</b>              | <b>-</b>                 | <b>-</b>              | <b>-</b>                 | <b>-</b>              | <b>-</b>                 | <b>-</b>              | <b>-</b>                 | <b>-</b>              | <b>-</b>                 | <b>-</b>                            | <b>-</b>                                |

|   |           |                |              |                  |              |                  |          |                   |          |                   |          |                   |              |                   |
|---|-----------|----------------|--------------|------------------|--------------|------------------|----------|-------------------|----------|-------------------|----------|-------------------|--------------|-------------------|
| <b>I. RAZEM INWESTYCJE Z PLANU 2023 -2028</b> | <b>75</b> | <b>280 000</b> | <b>1 980</b> | <b>1 985 000</b> | <b>1 300</b> | <b>4 565 500</b> | <b>0</b> | <b>10 546 500</b> | <b>0</b> | <b>24 608 500</b> | <b>0</b> | <b>31 639 500</b> | <b>3 355</b> | <b>73 625 000</b> |
|---|-----------|----------------|--------------|------------------|--------------|------------------|----------|-------------------|----------|-------------------|----------|-------------------|--------------|-------------------|

**ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PLANU ROZWOJU I MODERNIZACJI URZĄDZEŃ WODOCIĄGOWYCH I KANALIZACYJNYCH W POSZCZEGÓLNYCH LATACH**

|   | <b>2023</b>    | <b>2024</b>      | <b>2025</b>      | <b>2026</b>       | <b>2027</b>       | <b>2028</b>       | <b>RAZEM 2023-2028</b> |
|---|----------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| Środki własne (amortyzacja)             | 280 000        | 1 185 000        | 953 100          | 2 109 300         | 4 921 700         | 6 327 900         | 15 777 000             |
| Dotacje UE do pozyskania                | 0              | 500 000          | 2 257 750        | 5 273 250         | 12 304 250        | 15 819 750        | 36 155 000             |
| Pożyczki NFOŚiGW, WFOŚiGW do pozyskania | 0              | 300 000          | 1 354 650        | 3 163 950         | 7 382 550         | 9 491 850         | 21 693 000             |
| <b>ŹRÓDŁA FINANSOWANIA - RAZEM</b>      | <b>280 000</b> | <b>1 985 000</b> | <b>4 565 500</b> | <b>10 546 500</b> | <b>24 608 500</b> | <b>31 639 500</b> | <b>73 625 000</b>      |

### **Uzasadnienie**

Wieloletni plan stanowiący załącznik do projektu uchwał został opracowany przez spółkę „Aqua” S.A. i dostarczony Wójtowi Gminy 31 października 2023 r. Zgodnie z ustawą Wójt przekazał go do zaopiniowania dyrektorowi regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w dniu 9 listopada br. Termin wydania opinii mija 23 listopada.

W stosunku do planu aktualnie obowiązującego, uchwalonego w 2022 r., przedłożony plan jest rozszerzony o zapisy dotyczące planowanej budowy oczyszczalni ścieków w Rybarzowicach.

Marcin Jakubiec, starszy inspektor

Buczkowice, dnia 27.11.2023r

## **Odśnieżanie dróg na terenie Gminy Buczkowice**

W roku bieżącym Gmina ponownie zorganizowała przetarg na odśnieżanie dróg gminnych bez dzielenia ich na sołectwa tylko jako jedną całość oraz zawarto umowę z wykonawcą na jeden sezon tj. 2023/2024.

Określona została też jedna stawka za prowadzone roboty tj. za pojazd z pługiem, koparkę i posypywarkę która wynosi 216,00 zł (brutto).

Poprzednia cena wynosiła 200 zł brutto.

Wzrost kwoty został uzasadniony przez wykonawcę głównie wzrostem paliwa, podatków a przede wszystkim wzrostem ceny ubezpieczenia OC pojazdów.

Do przetargu zgłosiła się jedna firma – konsorcjum firm.

Liderem konsorcjum jest firma : HPU TRAKOP Szymon Świerczek Rybarzowice ul. Beskidzka 32 – która odśnieża Rybarzowice

Pozostali uczestnicy konsorcjum to :

- Usługi Asenizacyjne Ewa Gancarczyk, Buczkowice ul. Wyzwolenia 21, która odśnieża Buczkowice,
- MARKOP Marek Klaczek, który odśnieża Godziszkę i Kalną.

Łączna długość dróg przeznaczonych do odśnieżania wynosi około 100 km.

W rozbiciu na sołectwa to jest :

- Buczkowice 37,0 km,
- Rybarzowice 28,0 km
- Godziszka 23,0 km
- Kalna 12,0 km

Oprócz dróg w skład odśnieżania wchodzi także parkingi przy kościołach, szkołach i cmentarzach, targowisko oraz zatoki autobusowe wraz z przystankami.

Doszła do odśnieżania długa ul. Jagodowa w Buczkowicach

Sprzęt jakim dysponuje konsorcjum jest zgodne z wymogami specyfikacji i są to :

- ciągnik z pługiem – 10 szt
- ciągnik z posypywarką - 3 szt,
- koparko ładowarka – 3 szt
- samochód ciężarowy z pługiem – 1 szt
- mikrociągnik z pługiem do odśnieżania chodników



Dane kontaktowe do osób odpowiedzialnych za poszczególne sołectwa :

Sołtysi :

Buczkowice

Henryk Knappek : 503 899 878

Rybarzowice

Kazimierz Sadlik : 795 255 053

Kalna :

Wiesiek Gąsiorek : 798 163 584

Godziszka :

Jakubiec Jurek : 609 354 080

Wykonawcy :

1. Marek Klaczek : 790 590 560
2. Buczkowice – Ewa Gancarczyk 506 695 067
3. Rybarzowice Szymek Świerczek : 605 446 196

Odsnieżanie drogi powiatowe :

Usługi wykonuje firma : VEJMAL – Dorota Małysz, Jaworze ul.Bielska 727

Dyżurny akcji zimowej : od 7.00 – 15.00 : 33 81 84 033, 33 81 83 066

Od godz 15.00 – 22.00 : 500 159 100

Od godziny 22.00 – 7.00 : 789 359 227 lub 507 727 505

Odsnieżanie drogi wojewódzkie :

Konsorcjum, którego liderem jest Przedsiębiorstwo Robót Drogowych „HiM” s.c. Honorata Elias-Ogierman, Marcin Ogierman, a partnerem „Mirotrans” Sp. z o. o.

1. Dyżurny akcji zimowej : 032 78 19 292
2. Odpowiedzialny z ramienia firmy Marcin Ogierman 501 010 427

Odsnieżanie droga ekspresowa :

Firma AVR S.A – utrzymanie dróg i autostrad

Obwód utrzymania drogi w Żywcu :

Tel. 885 665 180 , 32 432 29 77

Marcin Jakubiec, starszy inspektor