

UCHWAŁA NR 347.LII.2023
RADY GMINY STARCZA

z dnia 22 grudnia 2023 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego
Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko”**

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

**Rada Gminy Starcza
uchwala, co następuje:**

- § 1. Przyjąć „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko” stanowiący załącznik do uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Gminy

mgr Ewa Jędrzejewska



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI SPWŚ



SUMP SPWŚ

Częstochowa, październik 2023 r.



Fundusze



Przezspolity



ŚWIĘTOKRZYSKIE

Unia Europejska



Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Zamawiający:



**Gmina Miasto Częstochowa –
Miejski Zarząd Dróg w Częstochowie
ul. Legionów 52
42-202 Częstochowa**

Wykonawca:



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

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Spis treści

Wykaz stosowanych skrótów	7
Synteza.....	8
Wprowadzenie	12
1. Metodyka tworzenia SUMP	16
1.1. Proces opracowania	16
1.2. Ramy czasowe	17
1.3. Partycypacja społeczna	18
1.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko.....	20
2. Synteza diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego.....	22
2.1. Charakterystyka obszaru Subregionu Północnego.....	22
2.2. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych	26
2.3. Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej 28	
2.3.1. Transport drogowy.....	28
2.3.2. Transport publiczny.....	31
2.3.3. Transport niezmotoryzowany	33
2.4. Wyniki badań jakościowych	35
2.5. Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych	37
3. Analiza SWOT.....	40
4. Możliwe scenariusze rozwoju.....	46
4.1. Scenariusz bazowy.....	46
4.2. Scenariusz rozwojowy 1.	47
4.3. Scenariusz rozwojowy 2.	48
4.4. Scenariusz rozwojowy 3.	49
4.5. Podsumowanie	50
5. Wizja, cele, pakiety działań dla zrównoważonej mobilności	54
5.1. Wizja i cele.....	54
5.1. Cele wraz z pakietami działań	57
6. Realizacja planu zrównoważonej mobilności	80
6.1. Źródła finansowania	80
6.2. Harmonogram wdrażania.....	87
7. Monitoring i ewaluacja planu zrównoważonej mobilności	91

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

7.1. Zasady monitorowania i raportowania wyników	91
7.2. Wskaźniki realizacji SUMP	91
8. Podsumowanie.....	96
Spis rysunków.....	97
Spis tabel.....	98
Spis załączników	99

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

SKRÓT	ROZWIĘCIE
BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
BIKE&RIDE	„Parkuj i Jedź” w kontekście przyjazdu rowerem i przesiadki na komunikację zbiorową
FGI	Zogniskowane wywiady grupowe
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
IDI	Pogłębione wywiady indywidualne
ITS	Inteligentny system transportowy
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
MPZP	Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
PARK&RIDE	„Parkuj i Jedź” w kontekście przyjazdu samochodem i przesiadki na komunikację zbiorową
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PTZ	Publiczny transport zbiorowy
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SPWŚ	Subregion Północny Województwa Śląskiego
SUMP	ang. Sustainable Urban Mobility Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
TOD	ang. Transit Oriented Development – Planowanie przestrzenne zorientowane na transport
UTO	Urządzenia Transportu Osobistego
WZ	Decyzja o warunkach zabudowy
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach

SYNTEZA



Wizja

Subregion Północny Województwa Śląskiego
obszarem ze zintegrowanym systemem transportowym,
wpływającym na poprawę jakości życia mieszkańców regionu.

 Cele horyzontalne



Cel horyzontalny 1:
Ograniczenie wpływu
transportu na środowisko



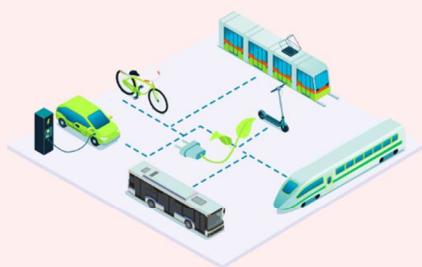
Cel horyzontalny 2:
Poprawa bezpieczeństwa ruchu
drogowego i kształtowanie
świadomego społeczeństwa



Cele operacyjne



Cel operacyjny 1:
**Zintegrowany i sprawny
system transportowy**



Cel operacyjny 2:
**Obniżenie negatywnego
wpływu transportu na
środowisko, klimat i ludzi**



Cel operacyjny 3:
**Efektywne zarządzanie
zrównoważoną mobilnością**



Pakiety działań



Pakiet działań 1.1.

Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego



Pakiet działań 1.2.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego



Pakiet działań 1.3.

Rozwój sieci dróg rowerowych



Pakiet działań 1.4.

Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego



Pakiet działań 2.1.

Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza



Pakiet działań 2.2.

Racjonalne planowanie przestrzenne



Pakiet działań 2.3.

Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu



Pakiet działań 2.4.

Nisko lub zero emisyjność w transporcie



Pakiet działań 3.1.

Współpraca samorządów



Pakiet działań 3.2.

Analizy i badania transportowe



Pakiet działań 3.3.

Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności

»»» **Rekomendowany scenariusz**

Zintegrowanie istniejących systemów transportowych

Stworzenie wygodnej infrastruktury węzłów przesiadkowych

Wzmocnienie oferty na liniach kolejowych

Wyprowadzenie ruchu z terenów gęstej zabudowy

Zwiększenie roli tramwaju w codziennych podróżach

Uspokojenie ruchu drogowego wraz z poprawą bezpieczeństwa

Prowadzenie skutecznej polityki parkingowej

WPROWADZENIE

W analizowanym obszarze rośnie wskaźnik motoryzacji, definiowany jako stosunek liczby pojazdów do liczby mieszkańców w danym obszarze. 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. Zróżnicowana sytuacja gospodarcza w Subregionie Północnym Województwa Śląskiego (rozwinęty rynek pracy w centralnej części subregionu i gminach sąsiadujących z Częstochową oraz odwrotna sytuacja w rejonach wschodnich i północnych, w których notuje się większe bezrobocie oraz niższe wartości osób pracujących) powoduje duże rozproszenie podróży oraz mnogość realizowanych kierunków. W celu zwiększenia popytu na ekologiczne formy przemieszczania należy sprostać oczekiwaniom potencjalnych użytkowników poprzez spełnianie postulatów przewozowych oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, umożliwiającej realizację podróży różnymi środkami transportu.

W celu zapewnienia komfortu przemieszczania się oraz zwiększenia efektywności istniejących systemów transportowych 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. W opracowaniach stosuje się dotychczasowe praktyki planistyczne oraz uwzględnia się kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny wdrażanego planu.

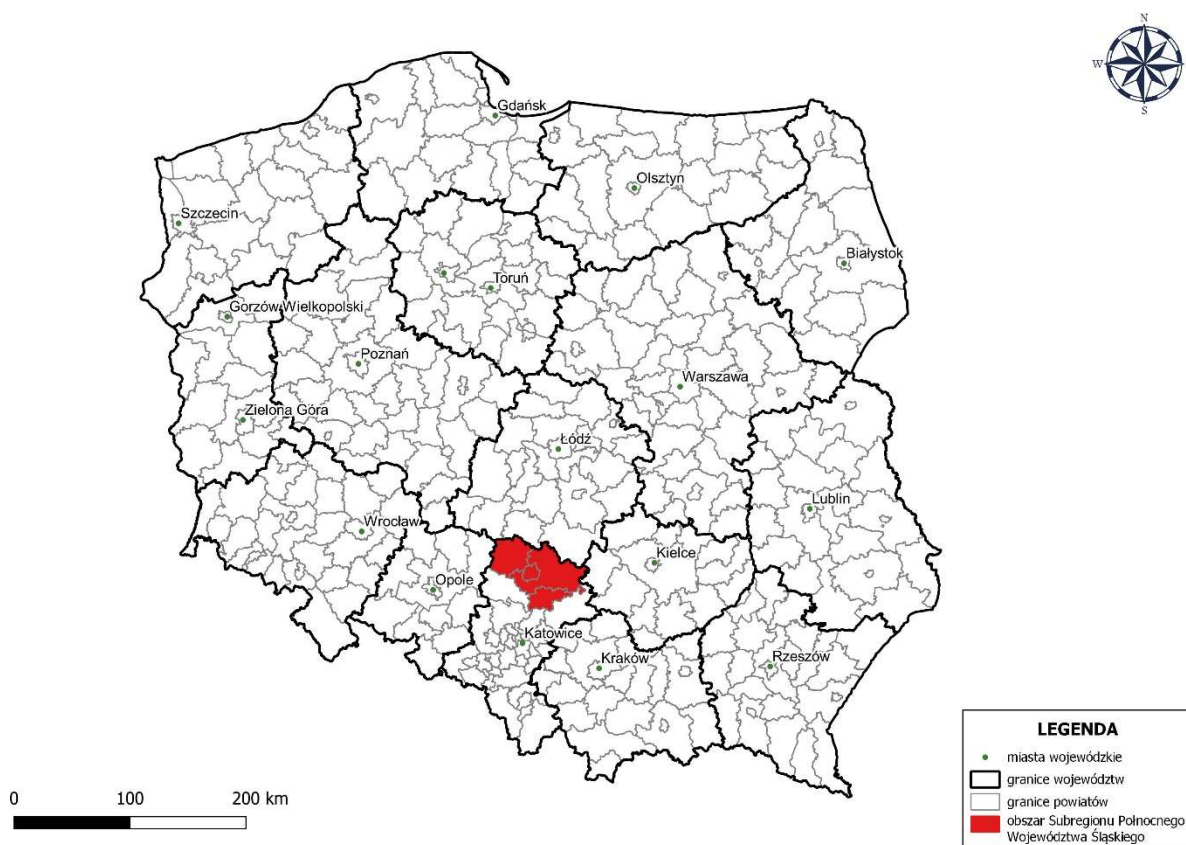
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego (dalej zwany SUMP SPWŚ) obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze miasta Częstochowy oraz powiatów częstochowskiego, kłobuckiego i myszkowskiego. Opracowanie dokumentu wynika z umowy zawartej 10 stycznia 2023 r., której przedmiotem jest opracowanie dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego”, wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją.

Przedstawiony dokument został opracowany zgodnie z zaleceniami europejskimi. Celem przedstawionego Planu jest wskazanie kierunkowych, zintegrowanych działań prowadzących do wzrostu zrównoważonego rozwoju poprzez zwiększenie liczby podróży realizowanych transportem zbiorowym na obszarze SUMP SPWŚ.

Opracowany plan dotyczy Subregionu Północnego Województwa Śląskiego, który znajduje się w południowej części Polski, obejmuje swoim zasięgiem północną część województwa śląskiego i w całości pokrywa się z obszarami powiatów częstochowskiego, kłobuckiego i myszkowskiego oraz miasta na prawach powiatu: Częstochowy. Lokalizację analizowanego obszaru przedstawiono na rysunku 0.1.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rysunek 0.1 Lokalizacja obszaru opracowania



Źródło: Opracowanie własne

W ramach Subregionu Północnego wyróżnia się następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- miasto na prawach powiatu: Częstochowa,
- powiat częstochowski:
 - Gmina Blachownia (gmina miejsko-wiejska);
 - Gmina Dąbrowa Zielona (gmina wiejska);
 - Gmina Janów (gmina wiejska);
 - Gmina Kamienica Polska (gmina wiejska);
 - Gmina Kłomnice (gmina wiejska);
 - Gmina Koniecpol (gmina miejsko-wiejska);
 - Gmina Konopiska (gmina wiejska);
 - Gmina Kruszyna (gmina wiejska);
 - Gmina Lelów (gmina wiejska);
 - Gmina Mstów (gmina wiejska);
 - Gmina Mykanów (gmina wiejska);
 - Gmina Olsztyn (gmina miejsko-wiejska);
 - Gmina Poczesna (gmina wiejska);
 - Gmina Przyrów (gmina wiejska);
 - Gmina Rędziny (gmina wiejska);
 - Gmina Starcza (gmina wiejska);

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- powiat kłobucki:
 - Gmina Kłobuck (gmina miejsko-wiejska);
 - Gmina Krzepice (gmina miejsko-wiejska);
 - Gmina Lipie (gmina wiejska);
 - Gmina Miedźno (gmina wiejska);
 - Gmina Opatów (gmina wiejska);
 - Gmina Panki (gmina wiejska);
 - Gmina Popów (gmina wiejska);
 - Gmina Przystajń (gmina wiejska);
 - Gmina Wręczyca Wielka (gmina wiejska);

- powiat myszkowski:
 - Gmina Koziegłowy (gmina miejsko-wiejska);
 - Miasto Myszków (gmina miejska);
 - Gmina Niegowa (gmina wiejska);
 - Gmina Poraj (gmina wiejska);
 - Gmina Żarki (gmina miejsko-wiejska).

Na obszar analizy składa się w sumie 31 gmin, z czego 2 to gminy miejskie, 7 gminy miejsko-wiejskie oraz 22 gminy wiejskie.

Punktem wyjścia dla opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego była przygotowana w pierwszym etapie prac diagnoza obecnej sytuacji mobilnościowej analizowanego obszaru. Podczas prac nad diagnozą zastosowano dane pierwotne (zbierane podczas konsultacji społecznych, wywiadów indywidualnych oraz ankietyzacji) oraz wtórne pochodzące np. z ogólnodostępnych baz statystycznych, od operatorów i organizatorów transportu zbiorowego. Wykonano również przegląd dobrych praktyk (na obszarze Polski i Europy) opisujących sprawdzone rozwiązania mobilnościowe.

Wskazując na wizję oraz cele w opracowanym Planie zwrócono uwagę na potrzebę poprawy mobilności poprzez rozbudowę i integrację systemów transportu zbiorowego. Kierunki działań przedstawione w Planie równoważą mobilność poprzez zwiększenie atrakcyjności ekologicznych środków transportu. Jednym z elementów wizji jest również zrównoważona polityka transportowa i przestrzenna, która pozwoli na pozytywny wpływ na jakość życia mieszkańców.

Opracowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego należy traktować jako punkt wyjścia dla działań prowadzących do zmian na rzecz zrównoważonej mobilności na analizowanym obszarze.



METODYKA TWORZENIA SUMP

1. METODYKA TWORZENIA SUMP

1.1. Proces opracowania

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

- Etap I: Dobre 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 równolegle lub w pętlach sprzężenia zwrotnego.

Niniejsze opracowanie obejmuje proces prac nad jego przygotowaniem, 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 (SUMP)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Opracowanie Planu związane jest z poprawą nie tylko mobilności, ale również jakości życia mieszkańców Subregionu Północnego Województwa Śląskiego. W trakcie realizacji dokumentu uwzględniono najważniejsze aspekty planowania zrównoważonej mobilności, którymi są m.in. angażowanie mieszkańców i interesariuszy na każdym z etapów, integracja polityk 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 SMART¹ sformułowano cele, które są:

- **Konkretne** – precyzyjnie i w sposób zrozumiały opisane 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.

Należy podkreślić, że rekomendacje działań przedstawione w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego 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 2023 roku, a jego ukończenie nastąpi do końca października 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:

¹ Na podstawie: Projekt BUSTRIP, Poruszając się w zrównoważony sposób - Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego www.movingsustainably.net

- **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, 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 wymagających zmian utartych schematów w myśleniu na temat mobilności i funkcjonowania 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 osiągnięte.

Opracowany Plan zawiera także system monitoringu wskaźników rezultatu ze wskazaniem początkowych, docelowych i ustalonych w perspektywie czasowej wartości. Ocena działań powinna odbywać się w cyklu dwuletnim. Jest to odpowiedni czas na przegląd dotychczasowych rezultatów i ewentualną aktualizację 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 odjętych działań, nakreśli 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 umożliwi zaangażowanie różnych osób. W odróżnieniu od tradycyjnego podejścia do planowania transportu, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) kładą szczególny nacisk na zaangażowanie mieszkańców, interesariuszy instytucjonalnych czy inne zainteresowane osoby. Powszechnie stosowaną klasyfikacją² metod do angażowania mieszkańców jest informowanie, konsultowanie, angażowanie, współpraca i upoważnienie. W przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego 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;
- organizowanie konsultacji społecznych dla mieszkańców oraz interesariuszy w formie warsztatowej;
- prowadzenie badań jakościowych, w tym: zogniskowane wywiady grupowe oraz wywiady indywidualne;

² Na podstawie: International Association for Public Participation (IAP2, 2007)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- prowadzenie badań ilościowych, w tym: ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety w grupach celowych;
- możliwość zgłaszania uwag.

Pierwszy etap konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego odbywał się w dniach od 27.02.2023 r. do 05.03.2023 r. W ramach etapu odbyły się cztery spotkania konsultacyjne, po jednym na terenie Miasta Częstochowy oraz dla powiatów: częstochowskiego, kłobuckiego i myszkowskiego. Łącznie we wszystkich spotkaniach wzięło udział 50 osób. Każde ze spotkań prowadzone było zgodnie z wcześniej ustalonym scenariuszem przez dwóch prezenterów/moderatorów. Zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji społecznych etapu I przedstawiono na rysunkach od 1.2 do 1.5.

Rysunek 1.2 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 28.02.2023 r. z Myszkowa



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 1.3 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 01.03.2023 r. z Kłobucka



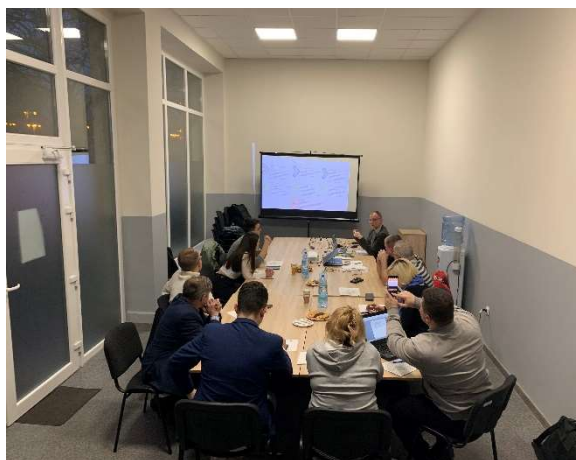
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 1.4 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 02.03.2023 r. z Przyrowa



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 1.5 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 03.03.2023 r. z Częstochowy



Źródło: opracowanie własne

1.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko

Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi formalny proces oceny oddziaływania na środowisko projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego”. W ramach tej procedury określany jest wpływ realizacji zapisów analizowanego dokumentu na środowisko. Należy przy tym mieć na uwadze, że SOOŚ nie jest odrębnym dokumentem, a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone dokumenty, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

Strategiczna ocena oddziaływania odnosi się do szerokiego spectrum zagadnień. Inaczej niż w przypadku oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć nie ma tu możliwości odniesienia się do konkretnych rozwiązań technicznych. Poziom szczegółowości prowadzonej oceny oddziaływania jest ściśle powiązany z poziomem szczegółowości przedmiotowego Programu.

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana jest na podstawie zapisów Ustawy 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 ooś”). Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego zaliczany jest do „polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.” a tym samym wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.



SYNTEZA DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

2. SYNTEZA DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

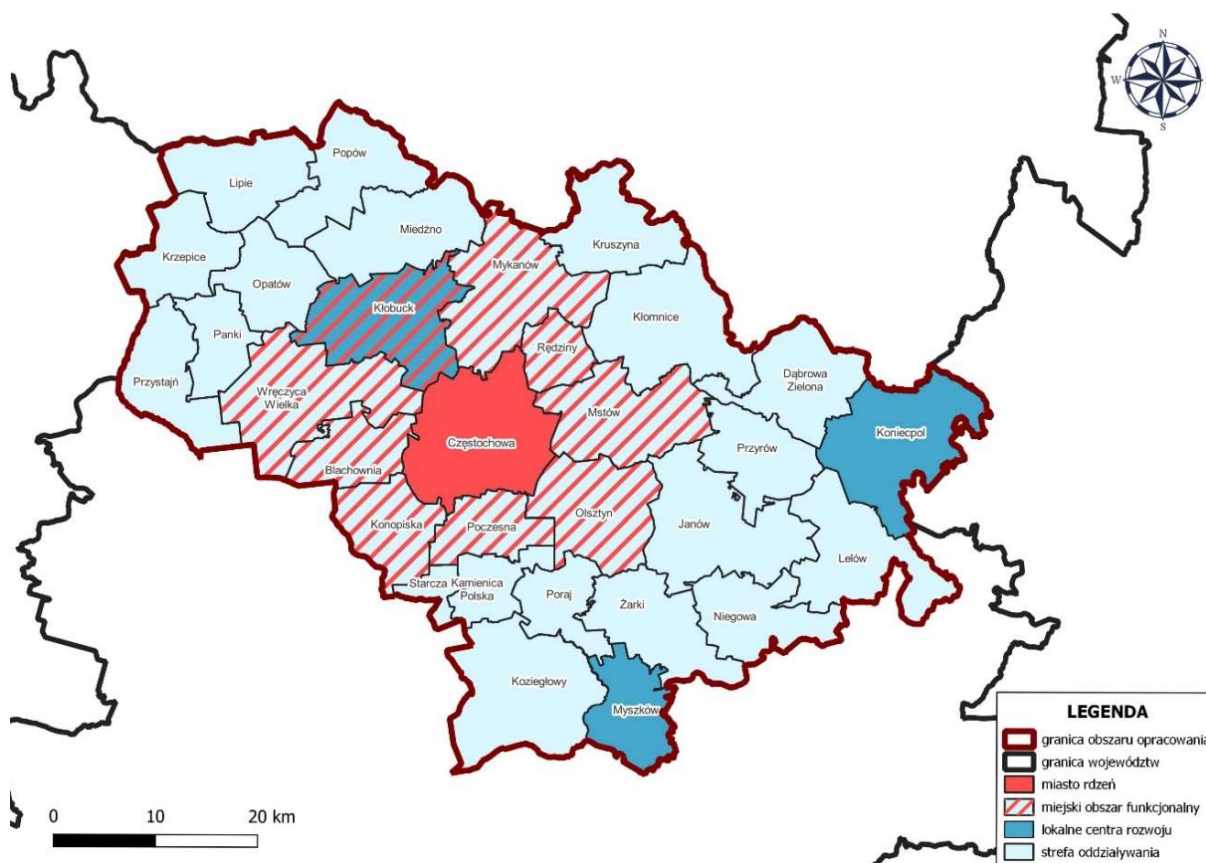
2.1. Charakterystyka obszaru Subregionu Północnego

Subregion Północny Województwa Śląskiego znajduje się w południowej części Polski, obejmuje północną część województwa śląskiego. Subregion w całości pokrywa się z terenem powiatów częstochowskiego, kłobuckiego i myszkowskiego oraz miasta na prawach powiatu: Częstochowy.

Rozpatrywany obszar charakteryzuje się urozmaiconym krajobrazem, ponieważ na jego terenie są zlokalizowane liczne wyżyny. Na wyróżnienie szczególnie zasługuje Wyżyna Częstochowska, która posiada najwyższe wzniesienia, a także jest częścią atrakcyjnej turystycznie jury krakowsko – częstochowskiej. Charakterystyczne dla jurajskiego krajobrazu jest występowanie malowniczych rzeźb skalnych, schronisk skalnych, a także jaskiń. Szczególnym rodzajem aktywności w analizowanym obszarze są pielgrzymki, których celem jest obiekt kultu religijnego na Jasnej Górze w Częstochowie.

Ze względu na różnorodność obszaru Subregionu Północnego Województwa Śląskiego dokonano podziału funkcjonalnego, który umożliwił wyodrębnienie obszarów ze względu na unikalne cechy. Zaproponowana delimitacja obszaru została przedstawiona na rysunku 2.1.

Rysunek 2.1. Podział funkcjonalny Subregionu Północnego Województwa Śląskiego



Źródło: Opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Największym miastem na terenie subregionu jest Częstochowa, która pełni funkcję **rdzenia**. Miasto stanowi przestrzeń koncentracji generatorów ruchu o znaczeniu ponadregionalnym, będąc ważnym ośrodkiem usługowym, handlowym, edukacyjnym oraz przemysłowym.

W skład **miejskiego obszaru funkcjonalnego** można zaliczyć gminy sąsiadujące z Częstochową: Mstów, Rędziny, Mykanów, Kłobuck, Wręczyca Wielka, Blachownia, Konopiska, Poczesna oraz Olsztyn. Charakteryzują się one rozwojem procesów suburbanizacyjnych, które stanowią zagrożenie dla spójności przestrzennej, przyczyniając się do wzrostu kosztów utrzymania rozbudowywanej infrastruktury.

W analizowanym obszarze wyróżniono również grupę **lokalnych ośrodków rozwoju**, do których zaliczają się miasta: Myszków, Kłobuck oraz Koniecpol. Stanowią one ważne ośrodki w skali lokalnej, pozwalając na zaspokojenie najważniejszych potrzeb bliżej miejsca zamieszkania. Pełnią więc rolę uzupełniającą względem rdzenia w dostępie do edukacji, usług, handlu, miejsc pracy.

Na terenie subregionu zdefiniowano także **strefę oddziaływania**, która koncentruje głównie obszary o funkcji mieszkalnej, które za sprawą procesów urbanizacyjnych tracą swoją pierwotną specyfikę obszarów wiejskich. Należą do niej gminy: Lipie, Popów, Miedźno, Opatów, Panki, Przystajń, Krzepice, Starcza, Kamienica Polska, Poraj, Koziegłowy, Żarki, Niegowa, Lelów, Janów, Przyrów, Dąbrowa Zielona, Kłomnice oraz Kruszyna. Dla zachowania harmonijnego rozwoju ważne jest powstrzymanie niekontrolowanego podziału terenów otwartych oraz chaotycznego rozlewania się zabudowy. Takie działanie umożliwi zachowanie różnorodności terenów wiejskich, ochronę środowiska naturalnego, a także przyczyni się do minimalizacji zbędnych przemieszczeń.

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

Tabela 2.1. Liczba mieszkańców oraz powierzchnia gmin Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba ludności		Powierzchnia	
			Liczba osób	Udział procentowy [%]	km ²	Udział procentowy [%]
1	Częstochowa	Częstochowa	210 773	42,6%	160	5,2%
2	częstochowski	Blachownia	12 667	2,6%	67	2,2%
3		Dąbrowa Zielona	3 672	0,7%	100	3,3%
4		Janów	5 873	1,2%	146	4,8%
5		Kamienica Polska	5 417	1,1%	46	1,5%
6		Kłomnice	13 047	2,6%	148	4,9%
7		Koniecpol	8 866	1,8%	147	4,8%
8		Konopiska	10 738	2,2%	79	2,6%
9		Kruszyna	4 700	1,0%	93	3,0%
10		Lelów	4 632	0,9%	124	4,1%
11		Mstów	10 823	2,2%	120	3,9%
12		Mykanów	15 334	3,1%	141	4,6%
13		Olsztyn	8 179	1,7%	109	3,6%
14		Poczesna	12 537	2,5%	60	2,0%
15		Przyrów	3 585	0,7%	81	2,7%

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba ludności		Powierzchnia	
			Liczba osób	Udział procentowy [%]	km ²	Udział procentowy [%]
16		Rędziny	9 588	1,9%	41	1,3%
17		Starcza	2 871	0,6%	20	0,7%
18	kłobucki	Kłobuck	19 881	4,0%	130	4,3%
19		Krzepice	8 656	1,7%	79	2,6%
20		Lipie	6 024	1,2%	99	3,2%
21		Miedźno	7 434	1,5%	113	3,7%
22		Opatów	6 648	1,3%	74	2,4%
23		Panki	4 892	1,0%	55	1,8%
24		Popów	5 791	1,2%	102	3,3%
25		Przystajń	5 721	1,2%	89	2,9%
26		Wręczyca Wielka	17 722	3,6%	148	4,9%
27		myszkowski	Myszków	30 072	6,1%	73
28	Koziegłowy		14 186	2,9%	160	5,2%
29	Niegowa		5 416	1,1%	88	2,9%
30	Poraj		10 705	2,2%	57	1,9%
31	Żarki		8 213	1,7%	101	3,3%
Subregion Północny Województwa Śląskiego			494 663	100%	3 050	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 09.05.2023 r.)

Subregion Północny Województwa Śląskiego zajmuje 3 050 km², a największą powierzchnię zajmują gminy Częstochowa, Koziegłowy (po 5,2% łącznej powierzchni SPWŚ) oraz Kłomnice i Wręczyca Wielka (po 4,9% łącznej powierzchni SPWŚ). Do gmin o najmniejszej powierzchni należą Starcza (0,7% łącznej powierzchni SPWŚ) oraz Kamienica Polska (1,5% łącznej powierzchni SPWŚ).

Analizowany obszar jest zamieszkiwany przez prawie pół miliona mieszkańców (494 663). Największy udział ludności przypada na gminy miejskie: Częstochowa (42,6% mieszkańców SPWŚ), Myszków (6,1% mieszkańców SPWŚ) oraz Kłobuck (4,0% mieszkańców SPWŚ). Najmniej zaludnione gminy subregionu to Starcza (0,6% liczby mieszkańców SPWŚ) oraz Dąbrowa Zielona i Przyrów (po 0,7% liczby mieszkańców SPWŚ).

Subregion Północny Województwa Śląskiego posiada niekorzystną sytuację demograficzną. Liczba mieszkańców maleje z roku na rok, szczególnie dla największego miasta – Częstochowy. Z powodu regresywnego kształtu piramidy wieku dla SPWŚ należy się spodziewać postępującego procesu starzenia się społeczeństwa. Odzwierciedlają to rosnące wartości wszystkich zdefiniowanych przez GUS wskaźników obciążenia demograficznego, do których zaliczają się:

- ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym;
- ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym;
- ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym;
- współczynnik obciążania demograficznego osobami starszymi;
- odsetek osób w wieku 65 lat i więcej w populacji ogółem.

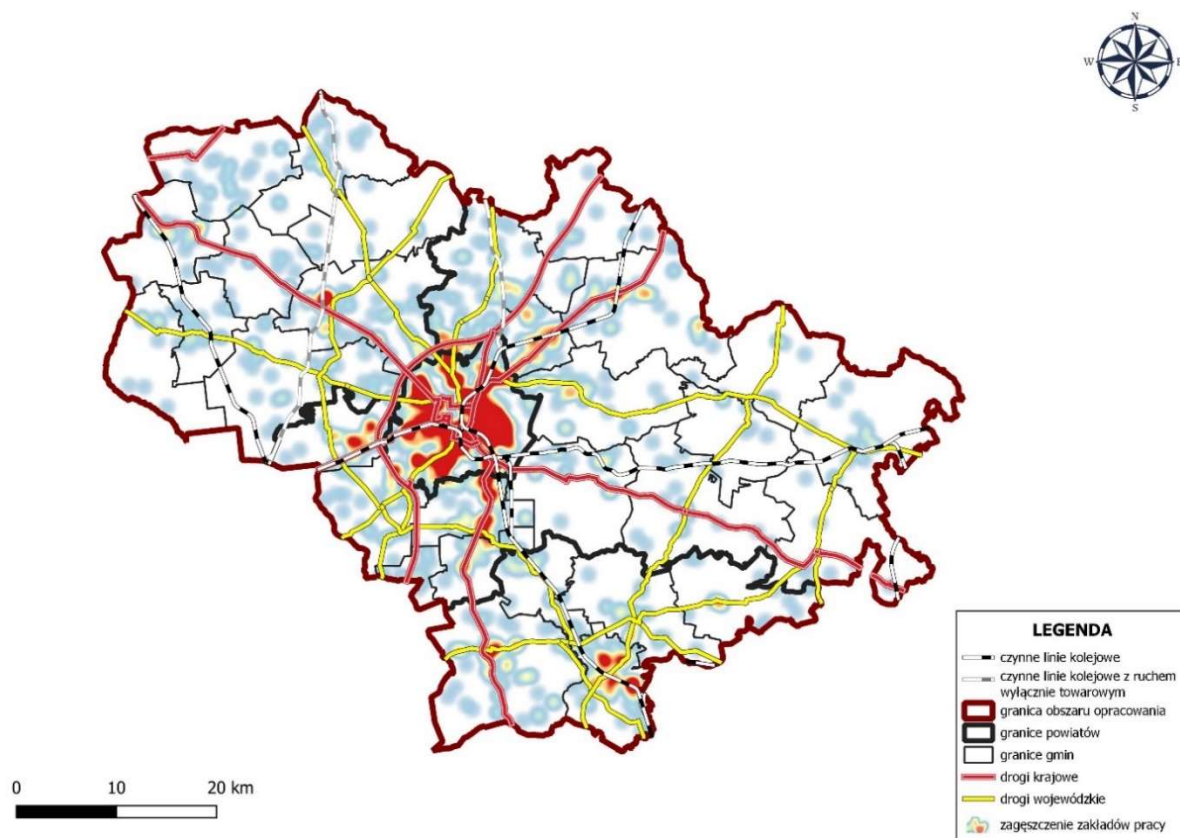
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Analizując naturalny ruch ludności w 2021 roku można zauważyć znaczne przewyższenie liczby zgonów nad liczbą urodzeń. W przypadku salda migracji sytuacja jest nieco korzystniejsza, ponieważ ponad połowa gmin odnotowała wartości dodatnie. Należy jednak dodać, że były to zwłaszcza gminy wiejskie lub miejsko – wiejskie z niewielkimi ośrodkami miejskimi, co może świadczyć o występowaniu zjawiska suburbanizacji.

Powyższe czynniki determinują szczególne potrzeby w zakresie mobilności. Wzrost liczby seniorów jest przesłanką do rozwoju systemu transportowego kierowanego w taki sposób, aby był przyjazny osobom o ograniczonej mobilności. Działanie to umożliwi minimalizowanie wykluczenia komunikacyjnego oraz przyczyni się do aktywizacji osób w wieku poprodukcyjnym. W kontekście zmian demograficznych koniecznym jest również zrjonalizowanie inwestycji drogowych, które pochłaniają znaczną część budżetu gmin, zwłaszcza jeśli są przeskalowane w stosunku do potrzeb oraz postulowanej polityki zrównoważonej mobilności.

Sytuacja gospodarcza w subregionie jest zróżnicowana. Najbardziej rozwinięty rynek pracy występuje w centralnej części subregionu, mieście Częstochowa wraz z gminami sąsiadującymi. Wschodnia oraz północna część regionu charakteryzuje się większą wartością wskaźnika liczby bezrobotnych na 100 mieszkańców (dochodzącym do 9,9) oraz niższą liczbą osób pracujących. Miasta powiatowe posiadają przepływy dwukierunkowe, podobna liczba osób przemieszcza się w celach zawodowych do rdzenia obszaru – Częstochowy, co przyjeżdża z miejscowości okalających. Na rysunku 2.2. przedstawiono rozkład zakładów pracy na tle sieci komunikacyjnej w SWPŚ, natomiast na rysunku 2.3. przedstawiono zbliżenie dla miasta Częstochowa.

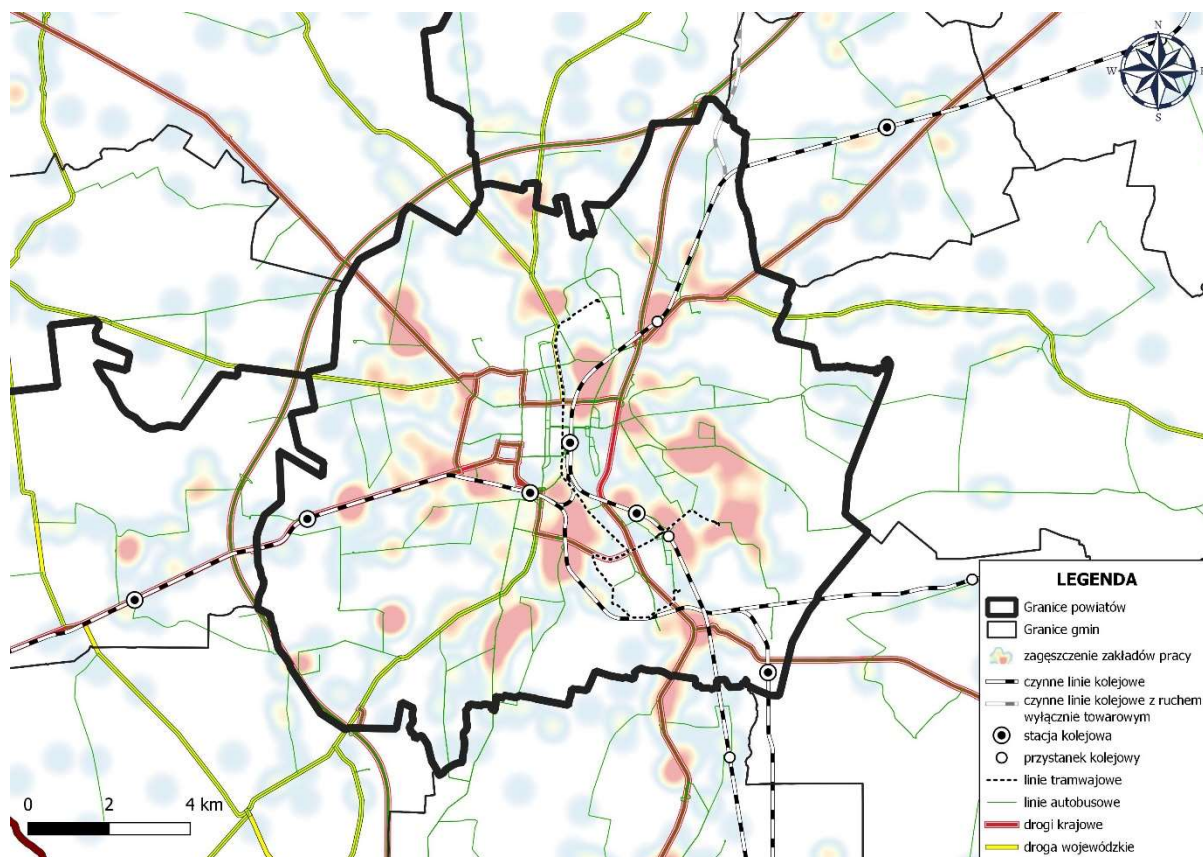
Rysunek 2.2. Zagęszczenie zakładów pracy na tle sieci komunikacyjnej na terenie SWPŚ



Źródło: opracowanie własne

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rysunek 2.3. Zagęszczenie zakładów pracy na tle sieci komunikacyjnej na terenie miasta Częstochowa



Źródło: opracowanie własne

Lokalizacje zakładów pracy są skorelowane z siecią dróg oraz w większości z siecią połączeń kolejowych. Skupiska zakładów pracy pozbawione obecnie dostępu do kolei pasażerskiej występują w Kłobucku oraz Koziegłowach.

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 poddanych analizie

Typ dokumentu	Przeanalizowane dokumenty
Dokumenty szczebla europejskiego	<ul style="list-style-type: none"> – Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności; – Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu; – Europejska Polityka Transportowa 2010 - czas na podjęcie decyzji; – Strategia Europa 2020 oraz Zrównoważona Europa 2030; – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście; – Plan Działania na rzecz Mobilności w Miastach;

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Typ dokumentu	Przeanalizowane dokumenty
	<ul style="list-style-type: none"> – Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu; – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu: dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; – Pakiet mobilności miejskiej; – Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach.
Dokumenty szczebla krajowego	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju; – Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025; – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030; – Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności; – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.; – Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027; – Krajowa Polityka Miejska 2030; – Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030.
Dokumenty szczebla regionalnego	<ul style="list-style-type: none"> – Strategia rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”; – Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego; – Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. – Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Częstochowskiego.
Dokumenty lokalne	<ul style="list-style-type: none"> – Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego; – Plany Gospodarki Niskoemisyjnej; – Strategie rozwoju gmin/powiatów; – Plan Transportowy Częstochowy.

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 ograniczenie niskiej emisji i hałasu;

- Budowa i modernizacja infrastruktury, w tym: dróg, ścieżek rowerowych, chodników, oświetlenia, przystanków, parkingów;
- 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. Wedle koncepcji zrównoważonej mobilności pożądane jest, aby rozbudowa infrastruktury drogowej uzasadniona była wyprowadzeniem ruchu z terenów gęstej zabudowy oraz poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podsumowując, zapisy dokumentów na poziomie europejskim, krajowym i wojewódzkim wyznaczają główne kierunki działań, które należy wykonywać, aby doprowadzić do zrównoważonego rozwoju. W dokumentach regionalnych i lokalnych nie stwierdzono występowania zapisów sprzecznych z podejmowaną polityką zrównoważonej mobilności. Można określić, że aktualny stan prawny umożliwi wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego, jednak zasadna jest zmiana podejścia do kreowania mobilności miejskiej w kierunku jej zrównoważenia.

2.3. Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej

2.3.1. Transport drogowy

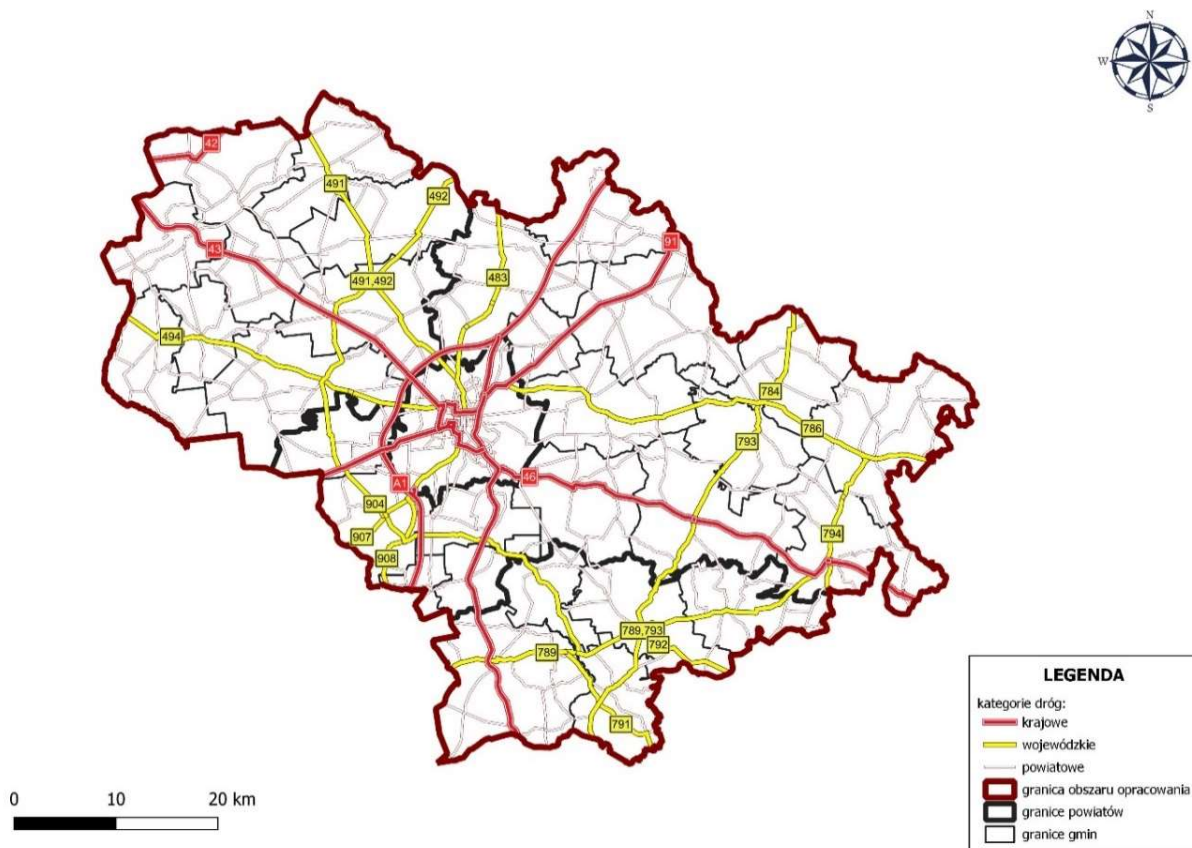
Subregion Północny posiada dogodne umiejscowienie pod względem dostępności do transeuropejskich korytarzy drogowych. Przecinany jest przez korytarz nr VI relacji Helsinki – Budapeszt z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa – Ostrawa (do Wiednia/Wenecji). Drogą o najwyższych parametrach jest autostrada A1, łącząca północną część Polski w okolicach Trójmiasta z Polską południową (woj. śląskie) i granicą z Republiką Czeską. Ponadto w regionie przebiegają drogi krajowe o numerach 42, 43, 46 oraz 91 (dawna droga krajowa nr 1), tworząc połączenia południkowe oraz równoleżnikowe. Uzupełnieniem głównej sieci połączeń o znaczeniu subregionalnym są drogi wojewódzkie, których w analizowanym obszarze występuje 10. Układ dróg wojewódzkich 492, 904 oraz 791 tworzą system zachodniej obwodnicy Aglomeracji Częstochowskiej, natomiast droga wojewódzka nr 793 jest jej obejściem w kierunku wschodnim, co umożliwi prowadzenie tranzytu w relacji północ – południe. Na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu realizowanego w latach 2020/2021 do najbardziej obciążonej drogi można zakwalifikować autostradę A1. Duże natężenia były notowane także na drogach krajowych nr 91 oraz 43, a także na odcinkach wylotowych dróg z Częstochowy, zwłaszcza w kierunku zachodnim.

Do słabych stron infrastruktury drogowej należy niski stan niektórych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich, nieodpowiadający warunkom prowadzenia ruchu tranzytowego, a także brak obwodnic. Drogi o dużych natężeniach ruchu niejednokrotnie przebiegają przez ścisłą zabudowę, będąc utrudnieniem dla mieszkańców (np.: przebieg drogi krajowej nr 46).

Wszystkie gminy SPWŚ posiadają dostęp co najmniej do drogi wojewódzkiej, natomiast niemal połowa także do dróg krajowych. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych na terenie SPWŚ przedstawiono na rysunku 2.4., natomiast na rysunku 2.5. przedstawiono zbliżenie dla miasta Częstochowa.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rysunek 2.4. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych na obszarze Subregionu Północnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2.5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych na obszarze miasta Częstochowa



Źródło: opracowanie własne

Subregion Północny charakteryzuje się wysokim wskaźnikiem motoryzacji. Za rok 2021 kształtował się następująco:

- Miasto Częstochowa: 648,7 [samochodów osobowych/1000 mieszkańców];
- powiat częstochowski: 711,3 [samochodów osobowych/1000 mieszkańców];
- powiat kłobucki: 800,0 [samochodów osobowych/1000 mieszkańców]
- powiat myszkowski: 810,3 [samochodów osobowych/1000 mieszkańców].

Są to wartości wysokie zarówno na tle Polski (682,4 samochodów osobowych/1000 mieszkańców) jak i województwa śląskiego (654,3 samochodów osobowych/1000 mieszkańców).

W analizowanym obszarze dwie gminy zarządzają przestrzenią parkingową poprzez strefy płatnego parkowania. Funkcjonują one na terenie Częstochowy oraz Myszkowa. W Częstochowie jest ona rozbudowana, obejmując ponad 3800 miejsc postojowych, natomiast w Myszkowie strefa jest niewielka, obejmując zakresem wyłącznie 3 ulice/place na wybranych fragmentach.

2.3.2. Transport publiczny

Transport publiczny na terenie SPWŚ jest zróżnicowany pod względem administracyjnym. Obejmuje transport autobusowy, kolejowy oraz tramwajowy (wyłącznie w mieście Częstochowa).

Komunikacja publiczna na terenie rdzenia obszaru – Częstochowy odbywa się za pomocą połączeń autobusowych oraz tramwajowych. Organizatorem połączeń jest Miasto Częstochowa, obsługując także połączenia na terenie gmin z podpisanymi porozumieniami (Mykanów, Mstów, Olsztyn, Blachownia, Konopiska, Poczesna). Autobusy posiadają gęstą siatkę połączeń, co spaja wszystkie dzielnice miasta. Ze względu na rozrastającą się zabudowę na peryferyjnych dzielnicach rozważany jest zakup taboru typu mini, co technicznie umożliwi zwiększenie dostępności transportowej. Sieć tramwajowa w Częstochowie przebiega w układzie południkowym, na wydzielonych torowiskach, składając się z 3 linii. Posiadają one znaczny odcinek wspólny w północnej oraz centralnej części miasta, różniąc się południowymi odnogami.

W powiecie częstochowskim istnieją różne formy organizacji transportu publicznego. Są realizowane zarówno połączenia których organizatorami są zarówno poszczególne gminy jak i powiat. W wielu gminach transport działa na zasadzie połączeń gminnych skomunikowanych z MPK Częstochowa.

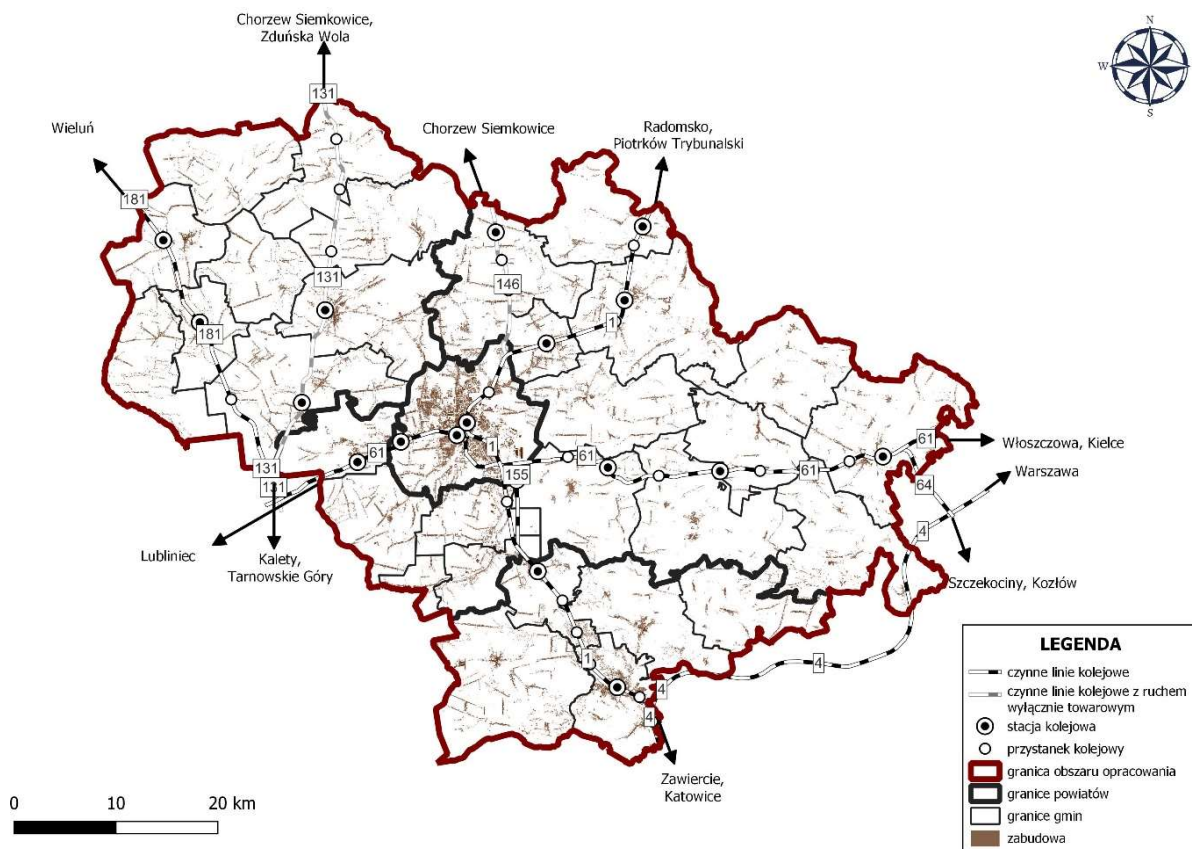
Powiat kłobucki charakteryzuje się transportem zbiorowym realizowanym przez prywatnych przewoźników, dla których wydawane są koncesje. Wśród najważniejszych z nich można wyróżnić PKS w Częstochowie, GTVBUS Polska sp. z o.o., ITER-TRANS, GEPARD, DEMEX2.

Powiat myszkowski w celu organizacji transportu zbiorowego powołał Związek Powiatowo-Gminny pod nazwą „Jedźmy razem!”. Prowadzi on przewozy we wszystkich gminach powiatu myszkowskiego. Operatorami są: PKS Południe oraz Matyja-Bus. Występuje 21 linii autobusowych, a połączenia odbywają się głównie poprzez Myszków, który stanowi ważny punkt przesiadkowy.

Transport kolejowy w subregionie jest bardzo zróżnicowany. Największa liczba połączeń jest realizowana w relacji Częstochowa – Katowice, dzięki czemu kolej stanowi konkurencyjną alternatywę wobec samochodu dla mieszkańców gmin leżących w południowej części subregionu. Miasto Częstochowa posiada bezpośrednie połączenia kolejowe z większością miast wojewódzkich, w tym dobrze rozwinięte połączenia z Warszawą. Miasto jest obsługiwane przez pociągi pasażerskie wszystkich klas, łącznie z pociągami ekspresowymi InterCity Premium, na których kursy są realizowane przez jednostki ED250 „Pendolino”. Na rysunku 2.6. przedstawiono sieć linii kolejowych na terenie subregionu na tle zabudowy mieszkaniowej, a na rysunku 2.7. przedstawiono zbliżenie dla Częstochowy.

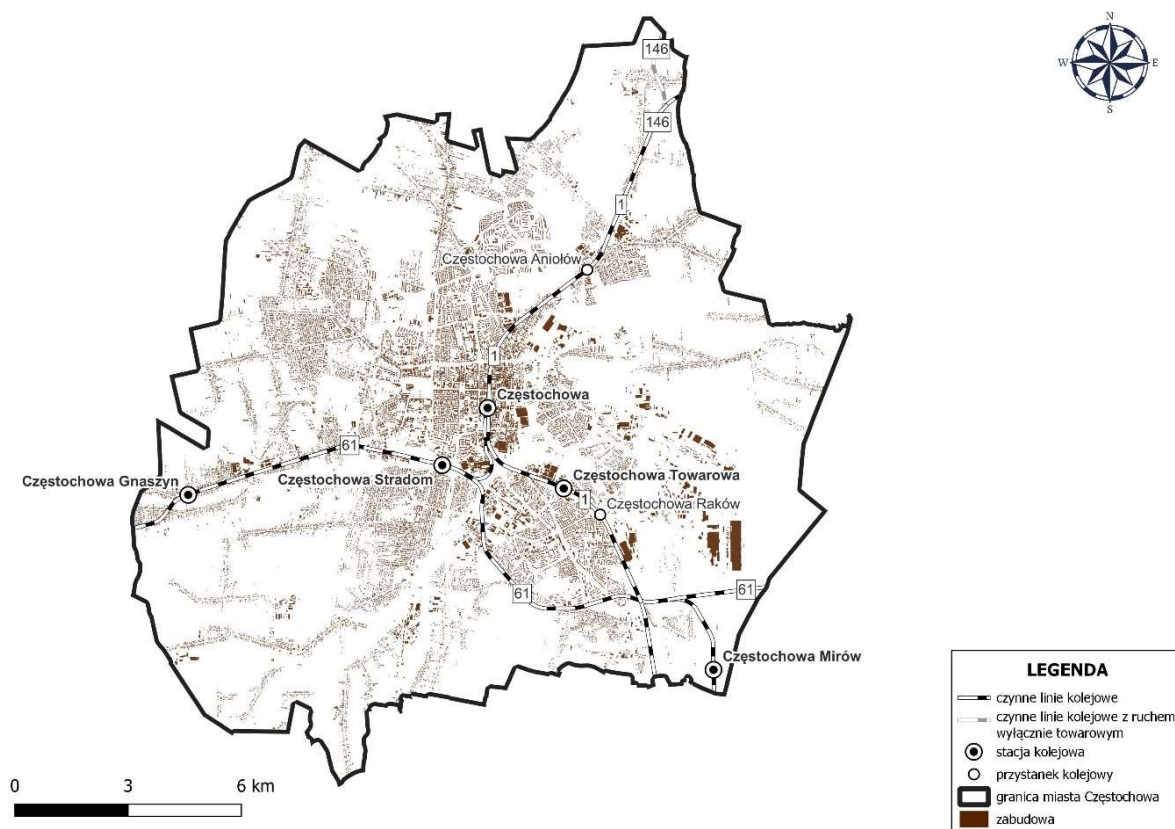
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rysunek 2.6. Linie kolejowe na tle zabudowy mieszkaniowej w Subregionie Północnym



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2.7. Linie kolejowe na tle zabudowy mieszkaniowej na terenie miasta Częstochowa



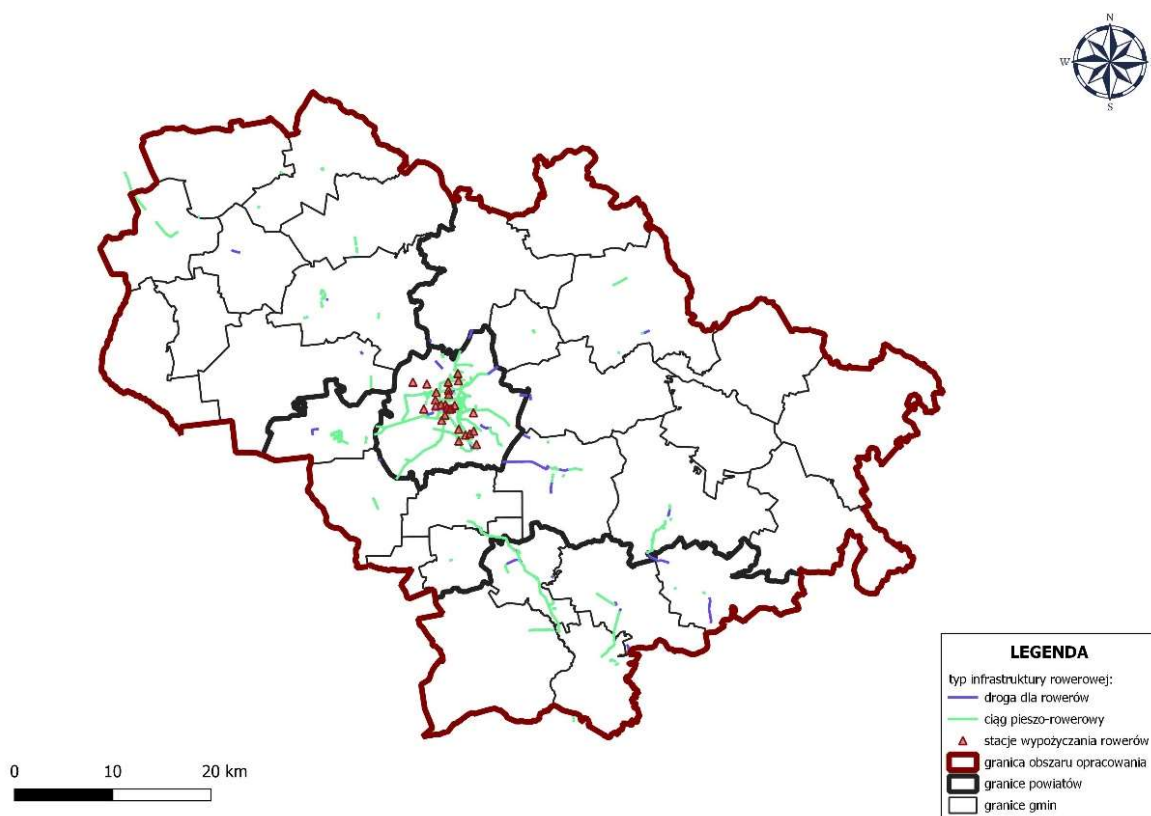
Źródło: opracowanie własne

2.3.3. Transport niezmotoryzowany

Transport niezmotoryzowany na terenie SPWŚ obejmuje transport rowerowy, pieszy oraz mikromobilność. Ze względu na walory krajobrazowe regionu rower jest wykorzystywany głównie w celach turystycznych. Stopniowo wzrasta jednak znaczenie przejazdów rowerowych w celach typowo transportowych. Zjawisko to występuje zarówno w największym mieście regionu Częstochowie jak i niewielkich ośrodkach wiejskich. Niektórzy pracodawcy stosują programy socjalne w celu zwiększenia zainteresowania tym środkiem transportu oraz zmniejszenia presji na budowę nowych miejsc parkingowych. Ponadto w Częstochowie występuje system roweru miejskiego, składający się z 23 stacji oraz 200 rowerów. Rozważane jest wprowadzanie podobnego rozwiązania w gminach Olsztyn, Myszków oraz Przyrów. Transport rowerowy posiada duży potencjał do realizacji przejazdów łączonych z transportem publicznym, zwłaszcza kolejowym. Dla wspomaganie tej formy podróżowania tworzone są parkingi typu Bike&Ride, które na chwilę obecną występują w Częstochowie, Poraju oraz Blachowni. Sieć tras rowerowych oraz stacji wypożyczeń roweru miejskiego na terenie SPWŚ przedstawiono na rysunku 2.5., natomiast zbliżenie dla miasta Częstochowa zaprezentowano na rysunku 2.9.

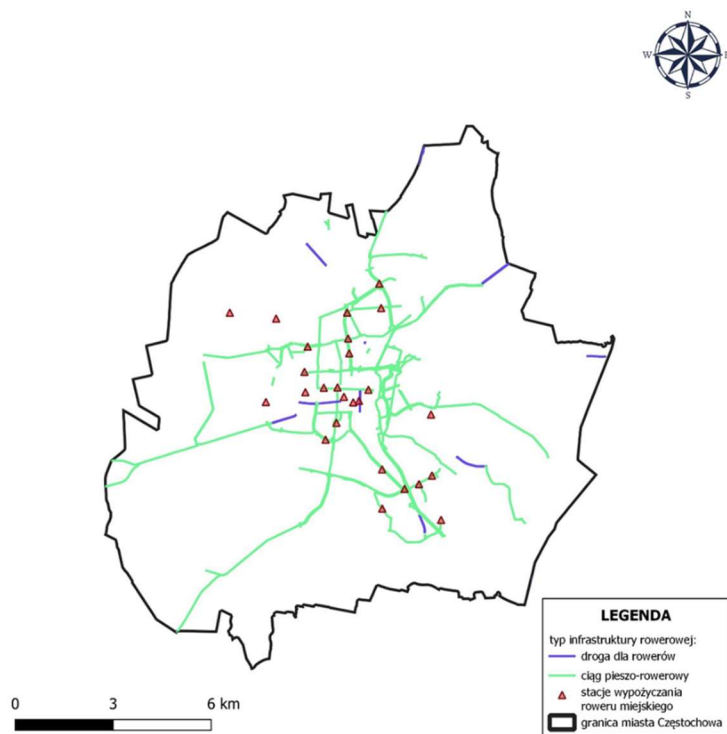
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rysunek 2.8. Stacje wypożyczania rowerów oraz drogi rowerowe na terenie Subregionu



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2.9. Stacje wypożyczania rowerów oraz drogi rowerowe na terenie Częstochowy



Źródło: opracowanie własne

Sieć rowerowa najbardziej rozwinięta jest w Częstochowie, umożliwiając bezpieczny przejazd na terenie wszystkich dzielnic oraz w kierunku gmin ościennych. Umiarkowana ciągłość infrastruktury rowerowej jest także zachowana na terenie gmin Poraj, Myszków, Żarki, Olsztyn, jednak jej głównym zadaniem są cele turystyczne. W pozostałych gminach infrastruktura rowerowa nie występuje lub jest w formie szczątkowej.

Transport pieszy stanowi podstawowy sposób przemieszczania na bardzo krótkie odległości. Może pełnić podstawową funkcję komunikacyjną bądź uzupełniać transport zbiorowy, samochodowy czy urządzeń transportu osobistego. W analizowanym obszarze znaczącym utrudnieniem są odcinki bez przewidzianej infrastruktury drogowej, co jest szczególnie dotkliwie na ruchliwych drogach powiatowych oraz wojewódzkich. Prowadzone inwestycje na sieci drogowej często nie zawierają w sobie komponentu infrastruktury użytecznej dla pieszych. Występują także przeszkody dla osób o ograniczonej mobilności: wysokie krawężniki, strome schody bez podjazdów, zaparkowane pojazdy na chodnikach, ubytki w nawierzchni, wąskie chodniki.

Działania związane z uspokojeniem ruchu oraz nadania priorytetów dla pieszych są najszerzej podejmowane w Częstochowie. Wprowadzane są takie narzędzia jak zakazy ruchu pojazdów, strefy uspokojonego ruchu oraz strefy zamieszkania. Ta ostatnia forma ze względu na rozwiązania prawne (pierwszeństwo pieszego, prawo do korzystania przez pieszych z całej szerokości jezdni, ograniczenie do 20 km/h) może przyjmować formę popularyzowanego w ostatnich latach woonefu.

Na terenie SPWŚ silne oddziaływanie na mobilność pieszą mają pielgrzymki. Wyznaczone trasy pielgrzymkowe umożliwiają uporządkować ruch czy ułatwić dogodne dojścia z najpopularniejszych kierunków. Największy ruch pielgrzymkowy występuje na Alejach Najświętszej Maryi Panny, Pl. Biegańskiego oraz Al. Sienkiewicza. Ponadto w subregionie wyznaczone są liczne szlaki turystyczne, szczególnie popularne na obszarze jury krakowsko - częstochowskiej (np.: Szlak Orlich Gniazd, Szlak Warowni Jurajskich, Szlak Walk 7 Dywizji Piechoty).

Usługi mikromobilności występują na terenie Częstochowie, gdzie funkcjonuje operator hulajnóg elektrycznych Bolt. Oferuje on ponad 700 tego typu urządzeń rozlokowanych na terenie miasta. W 2022 roku z systemu skorzystało łącznie ponad 27 tysięcy osób, a najwięcej przejazdów odbywało się w okolicach Alei Najświętszej Maryi Panny oraz Galerii Jurajskiej.

2.4. Wyniki badań jakościowych

Podczas prac nad częścią diagnostyczną opracowania prowadzono badania jakościowe, które składały się z grupowych oraz indywidualnych wywiadach poszerzonych. Umożliwiły one zebranie informacji na temat aktualnej sytuacji mobilnościowej. Podsumowanie spotkań przedstawiono w tabeli 2.3.

Tabela 2.3. Wyniki badań jakościowych

Obszar strategiczny	Wnioski, spostrzeżenia, konkluzje
Transport indywidualny, samochodowy i towarowy	Odcinki dróg krajowych poza Częstochową są w złym stanie technicznym, często niedostosowane technicznie do przenoszonego ruchu ciężkiego. Skutkuje to znaczącym oddziaływaniem na mieszkańców w okolicy mieszkańców. Zasadne jest tworzenie obwodnic, szczególnie w przypadku Kłobucka. Układ drogowy miasta Częstochowa wymaga korekt, brakuje

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Obszar strategiczny	Wnioski, spostrzeżenia, konkluzje
	połączeń wschód – zachód przy dobrych połączeniach północ – południe, ruch w mieście jest znacznie utrudniony w godzinach szczytu. Obecne remonty infrastruktury skutkują większym natężeniem ruchu w ścisłym centrum. W kontekście całego subregionu planowanie infrastruktury drogowej nie jest ze sobą spójne, a często pozostaje także bez powiązania z planowaniem przestrzennym, wykonywana na podstawie wyrwykowych studiów.
Transport publiczny	Transport publiczny na terenie Częstochowy oceniany jest poprawnie, zapewniając obsługę komunikacyjną całego miasta. Sieć tramwajowa pomimo niewielkich rozmiarów jest atrakcyjna, łączy ważne punkty w mieście, a wydzielone torowiska niezależniają ten środek transportu od natężenia ruchu drogowego. Występują odmienne zdania na temat odbudowy sieci kolejowej, niektórzy respondenci widzą w tym szanse na poprawę transportu publicznego, inni obawiają się niewspółmiernych potoków pasażerskich w relacji do poniesionych kosztów. Na terenie powiatu Myszkowskiego ze względu na powołanie nowego organizatora transportu publicznego – związku powiatowego gminnego, zalecane jest regularne monitorowanie przewozów oraz wprowadzanie niezbędnych korekt – na chwilę obecną trudno wyciągnąć wnioski, minęło zbyt mało czasu. Oferta kolejowa jest atrakcyjna głównie dla osób mieszkających przy linii kolejowej Częstochowa – Katowice, zapewnia ona dogodny dojazd zarówno w ramach subregionu północnego jak i w kierunku Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii, będącą ważnym celem podróży. Dla uatrakcyjnienia oferty dla pasażerów rozważane powinny być rozwiązania integrujące taryfę, forma wspólnego biletu.
Zintegrowana polityka parkingowa	Warto rozwijać sieć parkingów P&R (ich brak jest dotkliwy m.in przy głównych stacjach kolejowych w Myszkowie oraz Blachowni). Korzyści przynosi także strefa płatnego parkowania, choć nie zawsze jest popierana przez mieszkańców. Postulowane jest także rozszerzenie działania strefy płatnego parkowania w Częstochowie o dni wolne. Występuje znaczny problem z nielegalnym parkowaniem, który jest rozwiązywany między innymi poprzez montaż fizycznych przeszkód. Prowadzenie polityki parkingowej jest uważane za zadanie własne gmin, kształtowane indywidualnie, dlatego nie jest zasadne wprowadzenie wspólnych rozwiązań (np.: w zakresie opłat) na terenie całego subregionu.
Transport niezmotoryzowany	Infrastruktura dla rowerzystów jest niekompletna, brakuje bezpiecznych parkingów Bike&Ride przy dworcach. Rozwinięcie sieci rowerowej jest nierównomierne. W mieście Częstochowa występuje duża liczba dróg rowerowych, jednak istnieją problemy z ciągłością, spójnością sieci w wybranych miejscach, jednak mieszkańcy chętnie z niego korzystają. Rower stanowi także ważny środek transportu w mniejszych miejscowościach, gdzie występuje w zdecydowanej większości gospodarstwach domowych. Pożądane jest zwiększenie ilości akcji promocyjnych, edukacyjnych, które zachęcą do korzystania z rowerów. Na

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Obszar strategiczny	Wnioski, spostrzeżenia, konkluzje
	wybór tego środka transportu wśród mieszkańców mogą wpływać zarówno względy ekologiczne jak i trudność poruszania się samochodem osobowym po Częstochowie.
Zarządzanie zrównoważoną mobilnością	Respondenci określili, że dla pasażera najkorzystniejszą opcją byłoby wspólne zarządzanie transportem. Jest to jednak utrudnione w polskich warunkach prawnych, dlatego bardziej optymalny byłby podział kompetencji zarządczych pomiędzy powiatami. Utworzenie związku subregionalnego może być niemożliwe ze względu na koszty funkcjonowania oraz ograniczone możliwości finansowe gmin. Podkreślone zostało znaczenie ustalenia wspólnych standardów budowy infrastruktury na terenie całego subregionu.
Promocja i edukacja	Respondenci wskazywali, że potrzebne jest zwiększenie kampanii informacyjnych, które będą promować poruszanie się rowerem. Wskazywano także na konieczność promowania nowych rozwiązań w zakresie komunikacyjnym, szczególnie związku międzygminnego „Jedźmy Razem”, który dotychczas nie był dostatecznie promowany w świadomości społecznej. Czynnikiem zwiększającym wiarygodność akcji promocyjnych i edukacyjnych jest jednak występowanie sprzyjającej infrastruktury rowerowej oraz efektywnego systemu transportu publicznego.
Planowanie przestrzenne	Wskazywano, że brakuje spójnego planowania przestrzennego dla terenu całego Subregionu. Z reguły polega ono na wrywkowym tworzeniu dokumentów planistycznych nie tworzących większej całości. Brakuje także uwzględnienia aspektów transportowych, rezerwacji ciągów komunikacyjnych. Wskazywano na liczne występowanie terenów zielonych, które wymagają jednak lepszego zagospodarowania (np.: teren Zalewu Porajskiego).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań jakościowych FGI i IDI

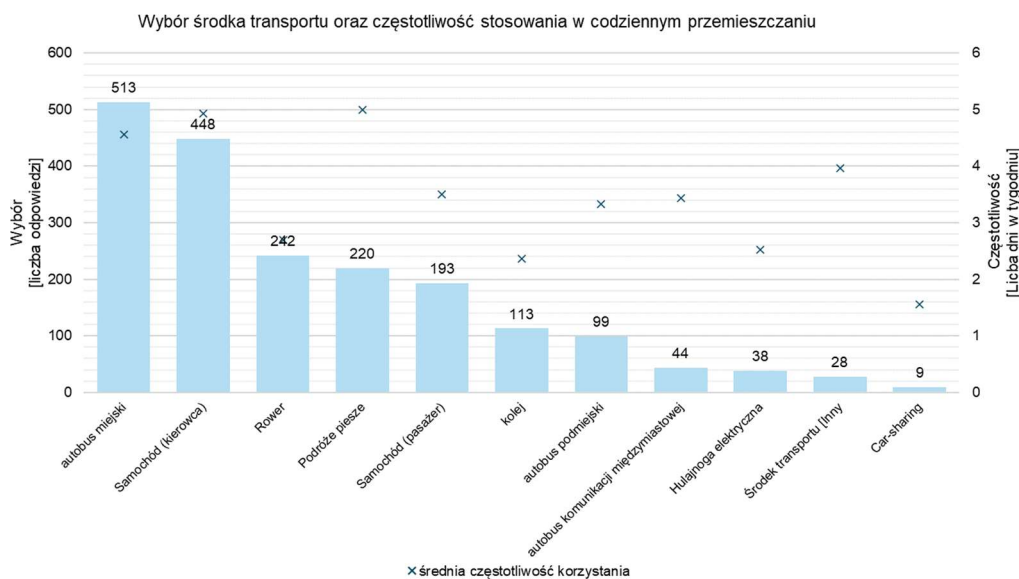
2.5. Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych

W celu poznania zachowań oraz preferencji transportowych przeprowadzone zostały badania ilościowe. Zawarte w nich pytania umożliwiły poznanie preferowanych przez ankietowanych środków transportu, przyczyn ich wyborów oraz ocenę korzystania z różnych form przemieszczania.

Większość respondentów (ok. 60%) zadeklarowało posiadanie przynajmniej jednego samochodu w swoim gospodarstwie domowym. Odsetek osób dysponujących rowerem był mniejszy, wynosząc 39%. Wśród ankietowanych najpopularniejszym środkiem transportu był autobus miejski, wybrany przez niemal 60% uczestników badania, wykorzystywany średnio ponad 5 razy w tygodniu. Ponad 50% regularnych przejazdów wśród ankietowanych było wykonywane za pomocą samochodu osobowego jako kierowca, średnio 4,5 razy w tygodniu. Wybór środka transportu w regularnym stosowaniu oraz częstotliwość jego wykorzystywania przedstawiono na rysunku 2.6.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rysunek 2.10. Wybór środków transportu oraz częstotliwość stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród respondentów



Źródło: opracowanie własne

Preferowane środki transportu znacząco różniły się w zależności od miejsca zamieszkiwania ankietowanego. Na terenie Częstochowy zdecydowana większość ankietowanych (74%) zadeklarowała korzystanie z autobusu miejskiego, natomiast poniżej połowy osób (46%) korzysta z samochodu jako kierowca. W pozostałych gminach SPWŚ udział korzystających z autobusów miejskich był niższy, wynosząc 29%. Samochodem w roli kierowcy poruszają się tam ponad 60%. Transport rowerowy chętniej był wybierany przez respondentów z Częstochowy, nieznacznie przekraczając 30% wskazań, natomiast w pozostałych gminach jego udział wyniósł 23%. Kolej posiadała zbliżone, kilkunastoprocentowe wartości zarówno w przypadku Częstochowy jak i pozostałych gmin analizowanego obszaru. Szczegółowe dane zaprezentowano w tabeli 2.3.

Tabela 2.4. Wybór środka transportu w zależności od miejsca zamieszkania

Rodzaj środka transportu	Obszar SPWŚ	Miasto Częstochowa	Pozostałe gminy SPWŚ
autobus miejski	59,10%	73,88%	29,02%
samochód (kierowca)	51,61%	46,22%	62,59%
rower	27,88%	30,41%	22,73%
podróż pieszo	25,35%	30,24%	15,38%
samochód (pasażer)	22,24%	24,05%	18,53%
kolej	13,02%	13,92%	11,19%
autobus podmiejski	11,41%	7,90%	18,53%
autobus komunikacji międzymiastowej	5,07%	2,23%	10,84%
hulajnoga elektryczna	4,38%	5,84%	1,40%
inny środek transportu	3,23%	3,61%	2,45%
car-sharing	1,04%	1,03%	1,05%

Źródło: opracowanie własne



ANALIZA SWOT

3. ANALIZA SWOT

W celu uporządkowania zebranych informacji na etapie diagnozy oraz określenia potencjału mobilnościowego obszaru Subregionu Północnego Województwa Śląskiego 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 Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Czynnik	Kategoria	Opis
Mocne strony	Transport drogowy	Występowanie płatnych stref parkowania w gminie Częstochowa oraz Myszków.
		Planowane inwestycje w Park&Ride poprawiające integrację transportu indywidualnego ze zbiorowym w szczególności poza centrami gmin.
		Planowane wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrów miast poprzez budowę obwodnic drogowych wraz z zapewnieniem zrównoważonej mobilności dla wszystkich użytkowników ruchu.
	Transport rowerowy	Występowanie systemu rowerów publicznych w Częstochowie.
		Występowanie parkingów Bike&Ride w gminach Częstochowa, Poraj, Blachownia.
		Budowa międzygminnych tras rowerowych dzięki koordynacji inwestycji i wspólnemu planowaniu JST.

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Czynnik	Kategoria	Opis
		Planowany rozwój systemu rowerów publicznych w gminach (Olsztyn, Myszków, Przyrów) poprzez pozyskanie funduszy.
		Budowa stojaków i wiat rowerowych w ramach międzygminnego działania w ramach standaryzacji infrastruktury rowerowej.
	Transport zbiorowy autobusowy i tramwajowy	Występowanie węzłów przesiadkowych w gminach: Częstochowa, Blachownia oraz Poraj.
		Występowanie transportu tramwajowego na obszarze miasta Częstochowa.
		Działania w celu integracji w zakresie polityki biletowej (zintegrowany bilet oraz jednorodna taryfa), która wymaga wspólnego działa JST.
		Działania w zakresie integracji w sprawie budowania węzłów przesiadkowych poprzez wspólne działanie JST.
		Planowana poprawa dostępności do transportu zbiorowego poprzez trasowanie linii oraz umiejscowienie przystanków zgodnie z popytem.
		Planowane prace mające na celu polepszenia synchronizacji rozkładów jazdy poprzez wspólne działania JST.
		Dalszy zakup nowego zeroemisyjnego oraz niskoemisyjnego taboru w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne.
		Słabe strony
Zastawienie chodników przez parkujące pojazdy np.: ze względu na brak infrastruktury pomocniczej.		
Niski poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu w przypadku konieczności poruszania się poboczem lub nieodseparowania ruchu pieszego od rowerowego.		
Transport rowerowy	Miejscowo nieodpowiedni stan infrastruktury rowerowej. W większości gmin brak jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej.	
	Brak odseparowania ruchu rowerowego od innych pojazdów.	
	Brak systemów rowerów publicznych (wyjątkiem jest miasto Częstochowa).	
	Mała liczba parkingów Bike&Ride (wyjątkiem są gminy Częstochowa, Poraj, Blachownia).	
	Brak inwestycji w infrastrukturę rowerową przyczyni się do utrzymania trendu małej liczby realizowanych podróży rowerowych.	

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Czynnik	Kategoria	Opis
		Likwidacja istniejących miejskich systemów rowerowych przyczyni się do wzrostu liczby podróży realizowanych transportem indywidualnym samochodowym.
	Transport drogowy	Mała liczba dedykowanych parkingów dla pojazdów ciężarowych (tzw. parkingów zorganizowanych).
		Funkcjonowanie stref ograniczonej prędkości jest niezadowolające ze względu na brak respektowania takich rozwiązań przez kierujących oraz słabą egzekucję przez odpowiednie służby.
	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Zła sytuacja dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba rannych oraz ofiar śmiertelnych jest wyższa niż średnia dla całego kraju.
	Transport zbiorowy autobusowy	Podział zarządzania zrównoważoną mobilnością realizowany jest według zasięgu administracyjnego. Brakuje organu nadrzędnego, który weźmie na siebie odpowiedzialność za zarządzanie transportem.
		Problemy transportowe w gminach, w których nie występuje transport kolejowy. Występuje większa zawodność transportu publicznego oraz kongestia.
		Zawodne połączenia PKS (awaryjny i przestarzały tabor).
		Drogowy transport zbiorowy w skali całego obszaru nie ma nadanego właściwego priorytetu, a jego ewentualne występowanie ma charakter odcinkowy.
		Brak podjęcia działań w celu zniwelowania nieefektywnej komunikacji zbiorowej na słabo zaludnionych terenach wpływająca na wykluczenie społeczne.
		Brak realizacji budowy węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride ze względu na braki środków finansowych.
Zagospodarowanie przestrzenne	Duże rozproszenie jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej wpływające na trudność zorganizowania wydajnego systemu publicznego transportu zbiorowego.	
Szanse	Transport kolejowy	Występowanie węzła kolejowego w mieście Częstochowa (linie kolejowe nr 1, 61 oraz 146).
		Występowanie bezpośrednich połączeń kolejowych z Częstochowy do większości miast wojewódzkich. Połączenia kolejowe na linii Katowice – Częstochowa mają duże napełnienie oraz dużą częstotliwość kursowania
	Transport lotniczy	Odległość do najbliższego lotniska to około 50 kilometrów od Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach (możliwość dojazdu autobusem oraz transportem indywidualnym samochodowym w porównywalnym czasie około 45 minut).

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Czynnik	Kategoria	Opis
	Transport drogowy	Pozyskanie funduszy na zapewnienie spójności sieci i dobrego stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowy i remonty dróg wraz z zapewnieniem ograniczenia ruchu samochodowego w centrach miast np.: poprzez środki uspokojenia ruchu.
		Zapewnienie dedykowanych miejsc krótkotrwałego postoju dla kurierów w celu poprawy warunków przemieszczania się dla pieszych i rowerzystów.
	Transport zbiorowy autobusowy i tramwajowy	Koordinowanie działania związanych ze zrównoważoną mobilnością przez podmiot wskazany przez Gminę Miasto Częstochowa.
Zagrożenia	Demografia	Regresywny kształt piramidy wieku, wpływa na stałe starzenie się społeczeństwa. Wymaga to dostosowania funkcjonujących systemów transportowych do wymagań starszych osób np.: poprzez dostosowanie taboru oraz zapewnienie dostępności transportowej.
		Wzrost zapotrzebowania na transport w gminach, do których odpływają mieszkańcy z ośrodków miejskich.
	Przestrzenne	Brak narzędzi kontroli postępującej suburbanizacji.
	Finansowanie	Spadek poziomu dofinansowania z funduszy UE oraz spadek poziomu dochodów miasta.
	Transport drogowy	Wpływ zjawiska suburbanizacji na zwiększony ruch drogowy na wjazdach do analizowanego obszaru oraz na zwiększoną kongestię.
	Transport zbiorowy autobusowy	Wzrost cen biletów w transporcie publicznym.
Nieefektywna komunikacja zbiorowa na słabo zaludnionych terenach wpływająca na wykluczenie społeczne.		

Źródło: Opracowanie własne

Główne wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonych analiz sytuacji mobilnościowej na terenie Subregionu Północnego Województwa Śląskiego kształtują się następująco:

- rdzeniem transportu zbiorowego w mieście Częstochowa w relacji północ-południe powinien być transport tramwajowy, który będzie powiązany z innymi podsystemami komunikacji zbiorowej: autobusową oraz kolejową; dodatkowo przy przystankach zalecane jest tworzenie stojaków rowerowych w celu zwiększenia dostępności do systemu tramwajowego;
- dla właściwego funkcjonowania transportu publicznego konieczne jest zapewnienie integracji środków transportu poprzez synchronizację rozkładów jazdy oraz wdrożenie wspólnej oferty taryfowo-biletowej wraz ze wspólnym systemem poboru opłat za przejazd we wszystkich środkach publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo należy zapewnić szczegółową informację w ramach systemów dynamicznej informacji pasażerskiej. W zakresie informacji pasażerskiej pożądane jest maksymalne ujednoczenie informacji statycznych i dynamicznych wraz z zapewnieniem wspólnej aplikacji dla transportu

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

zbiorowego. Starzejące się społeczeństwo wpłynie na wyższe wymagania w stosunku do taboru transportu zbiorowego, który będzie musiał być w pełni dostosowany do specjalnych potrzeb;

- transport kolejowy w gminach, na których obszarze występuje powinien stanowić główny środek transportu zapewniający dojazd do większych ośrodków miejskich. W tym celu należy zapewnić autobusowy system dowozowo-odwozowy synchronizowany z przejazdami kolejowymi. Dodatkowo przy stacjach kolejowych powinny powstać parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride;
- należy rozwijać infrastrukturę pieszą oraz rowerową w celu uzyskania wzrostu znaczenia przemieszczeń pieszych, rowerowych oraz urządzeniami transportu osobistego celem realizacji potrzeb komunikacyjnych i rekreacyjnych. Rozwój infrastruktury ma służyć nie tylko popularyzacji zrównoważonych form podróżowania, ale także poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu;
- Subregion Północny cechuje się zjawiskiem suburbanizacji, która generuje wzrost zapotrzebowania na transport w gminach sąsiednich, a brak zapewnienia transportu publicznego wiązał się będzie ze wzrostem wykorzystania samochodów osobowych i dalszym zwiększającym się zjawiskiem kongestii ruchu. Suburbanizacja prowadzi do rozpraszania się zabudowy, co stanowi barierę dla zachowania efektywności transportu. Należy przeciwdziałać rozpraszaniu zabudowy poprzez 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 miasta piętnastominutowego. Mechanizmem regulującym potencjalne inwestycje poza tymi strefami musi być skuteczna polityka przestrzenna.



MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU

4. MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU

4.1. Scenariusz bazowy

Scenariusz bazowy jest punktem odniesienia w analizie scenariuszy oraz jest tożsamy z koncepcją *business as usual (BAU)*. Zakłada się więc wykonanie wyłącznie zaplanowanych inwestycji (na które zostały pozyskane lub zabezpieczone fundusze). Scenariusz bazowy nie przewiduje zmian w strukturze zarządzania mobilnością oraz procesie decyzyjnym.

Scenariusz bazowy w swoich założeniach uwzględnia ograniczone możliwości finansowe gmin wchodzących w skład Subregionu Północnego Województwa Śląskiego, co będzie wynikało z ograniczonego dostępu do funduszy zewnętrznych. Ten deficyt środków będzie więc skutkowało zmniejszeniem zakresu działań inwestycyjno-organizacyjnych.

Oferta transportu publicznego organizowanego przez JST będzie się zmniejszać ze względu na rosnące koszty oraz zmniejszające się wpływy ze sprzedaży biletów. W efekcie na analizowanym obszarze będzie coraz bardziej widoczne zjawisko błędnego koła w transporcie publicznym. Oznacza ono, że ograniczona oferta transportu pasażerskiego obniży jego atrakcyjność, co spowoduje kontynuację spadkowego trendu liczby pasażerów i może w następstwie skutkować kolejnymi ograniczeniami oferty przewozowej. Integracja różnych systemów transportu pozostanie na obecnym poziomie ze względu na problemy organizacyjne oraz niewystarczającą współpracę samorządów różnych szczebli. Rozpraszanie zabudowy utrudni obsługę transportem zbiorowym, który nie uzyska odpowiedniej konkurencyjności względem transportu indywidualnego

System drogowy pomimo realizacji zaplanowanych inwestycji krajowych będzie zawierał tzw. „wąskie gardła”, zwłaszcza na terenie rdzenia obszaru oraz lokalnych ośrodków rozwoju. Zaplanowane obwodnice przeniosą część ruchu tranzytowego poza obszar ścisłej zabudowy, jednak brak ograniczeń w dostępności dróg lokalnych spowoduje stopniowy powrót do pierwotnie notowanych natężeń, pogarszając poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Narastać także będzie problem nieprawidłowego parkowania w centrach miast oraz presji na budowę kolejnych miejsc postojowych.

Brak atrakcyjnych, dedykowanych przestrzeni pieszym zintensyfikuje zjawisko suburbanizacji w gminach wiejskich, na terenach nie uzbrojonych w infrastrukturę transportową oraz usługową, bez powiązania z transportem publicznym. Niewystarczająca świadomość społeczna w zakresie wad rozlewającej się zabudowy będzie przyczyną zwiększającego się wykluczenia transportowego osób niezmotoryzowanych (zwłaszcza w wieku przedprodukcyjnym) oraz ich zależności od członków rodziny posiadających uprawnienia do prowadzenia samochodu. Brak planów zagospodarowania przestrzennego dla znacznej części obszaru, a także niedoskonałość już uchwalonych może spowodować degradację środowiska naturalnego oraz niewłaściwą ochronę interesów obecnych mieszkańców.

Wymienione powyżej niekorzystne zjawiska zwiększą transportochłonność, wpływając niekorzystnie na środowisko naturalne. Ingerencja w tereny zielone (poprzez inwestycje mieszkaniowe typu *greenfield*) będzie wpływać na ekosystemy i ich bioróżnorodność, a także walory krajobrazowe. Mieszkańcy Subregionu będą się borykać ze znacznymi stratami czasu z uwagi na rozproszenie celów podróży oraz kongestię. Przy uwzględnieniu starzenia się społeczeństwa można

przypuszczać, że w przyszłości będą się wzmacniać różne rodzaje wykluczenia, zwłaszcza transportowego oraz społecznego.

Główne kierunki zmian
<ul style="list-style-type: none">✓ realizacja inwestycji drogowych w zakresie wynikającym ze strategii krajowych✓ punktowa poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na realizowanych inwestycjach drogowych;✓ rozwój nowej zabudowy (ale na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową).

4.2. Scenariusz rozwojowy 1.

Scenariusz rozwojowy 1. „Kolej podstawowym środkiem transportu w Subregionie Północnym”

Scenariusz rozwojowy nr 1 zakłada modernizację znacznej części infrastruktury kolejowej subregionu, a także przywrócenie połączeń pasażerskich na liniach wykorzystywanych obecnie wyłącznie w transporcie towarowym. Środki unijne umożliwią zakup nowoczesnego taboru kolejowego, pozwalając regionalnemu przewoźnikowi na zwiększenie częstotliwości kursowania obecnych połączeń, a także uruchomienia nowych linii komunikacyjnych. Scenariusz zakłada także rozwój infrastruktury punktowej na stacjach oraz przystankach kolejowych, umożliwiając komfortowe odbywanie podróży multimodalnych.

Integracja będzie się opierać zwłaszcza na połączeniach autobusowych: dowozowo-odwozowych, ściśle zintegrowanych rozkładowo z koleją. Współpraca organizatorów transportu zapewni pasażerom gwarantowane skomunikowanie nawet w przypadku zakłóceń punktualności. Integracja także nastąpi w wymiarze taryfowym, poprzez wprowadzenie wspólnego biletu autobusowo-kolejowego, na atrakcyjnych dla pasażerów warunkach. Planowanie podróży będzie się odbywać kompleksowo, za pomocą dedykowanej dla subregionu aplikacji, prowadząc pasażera „od drzwi do drzwi”.

Scenariusz zakłada także budowę oraz odtwarzanie nieczynnych stacji/przystanków kolejowych, co zwiększy dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców, zwłaszcza w zasięgu pieszo dojazdu czy dojazdu rowerem. Rozwój zabudowy usługowej w tych miejscach zmniejszy zapotrzebowanie na podróże zewnętrzne, a także stworzy nowe punkty integrujące lokalną społeczność.

Wymienione działania będą impulsem do rozwoju zabudowy wzdłuż linii kolejowych, w myśl zasady *transit-oriented-development (TOD)*. Zmniejszy to transportochłonność oraz zapotrzebowanie na infrastrukturę drogową o dużej przepustowości. Mieszkańcy dzięki dostępnej alternatywie znacząco zmniejszą liczbę posiadanych samochodów, przyczyniając się do poprawy warunków środowiska naturalnego oraz komfortu zamieszkania w subregionie. W dłuższej perspektywie odwróci to negatywny trend demograficzny, przyczyniając się do wzrostu liczby ludności.

Działania opisane w scenariuszu nr 1 są w dużej mierze zależne od działań zarządcy infrastruktury kolejowej oraz organizatora transportu kolejowego w województwie śląskim, a więc są niezależne od struktur administracyjnych w Subregionie.

Główne kierunki zmian
<ul style="list-style-type: none">✓ modernizacja infrastruktury kolejowej;✓ reaktywacja połączeń pasażerskich na liniach kolejowych używanych obecnie wyłącznie w transporcie towarowym;

Główne kierunki zmian

- ✓ tworzenie połączeń autobusowych o charakterze dowozowo-odwozowych, zintegrowanych z transportem kolejowym;
- ✓ wprowadzenie wspólnej taryfy biletowej;
- ✓ budowa oraz odtwarzanie nieczynnych stacji/przystanków kolejowych w celu zwiększenia dostępności do transportu kolejowego;
- ✓ powstawanie nowej zabudowy wzdłuż linii kolejowych w myśl zasady transit oriented development (TOD).

4.3. Scenariusz rozwojowy 2.

Scenariusz rozwojowy 2. „Bezpieczna infrastruktura drogowa odciążająca tereny zurbanizowane”

Scenariusz rozwojowy nr 2 za priorytet stawia rozwiązanie problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz negatywnym oddziaływaniem transportu na mieszkańców. Zakłada się budowę obwodnic wyprowadzających ruch ze ścisłej zabudowy, na terenie miejscowości leżących przy drogach krajowych oraz wojewódzkich. W celu realnego obniżenia wpływu transportu na mieszkańców wraz z oddaniem poszczególnych inwestycji drogowych wprowadzane będą ograniczenia w ruchu na drogach lokalnych, np.: poprzez ich kameralizację czy ograniczenia w ruchu kołowym dla osób nie będących mieszkańcami.

W założeniach scenariusza nr 2 znaczne środki będą także przeznaczane na modernizację obecnej infrastruktury drogowej, gdzie wybrane odcinki dróg krajowych oraz wojewódzkich są znacznie zdegradowane. Każdej z takich modernizacji będą towarzyszyć działania z zakresu BRD oraz inżynierii ruchu, zmniejszając prawdopodobieństwo wypadków drogowych i przybliżając Subregion Północny do „wizji zero”. Działania będą szczególnie zintensyfikowane na terenie rdzenia obszaru oraz lokalnych ośrodków rozwoju, gdzie występuje największe natężenie niechronionych uczestników ruchu. Zakładane inwestycje w obszarach miejskich będą się koncentrowały m.in. budowie/przebudowie dróg lokalnych mających na celu tworzenie infrastruktury wspierającej mobilność mieszkańców, tworzeniu bezpiecznych przejść dla pieszych, zapobieganiu przekraczaniu nadmiernej prędkości przez kierowców, fizycznym ograniczaniu możliwości nieprawidłowego parkowania.

Scenariusz zakłada także rozwój systemów ITS, które pomogą uporządkować ruch, zminimalizować kongestię. Oprócz inteligentnego zarządzania sygnalizacjami świetlnymi na terenie rdzenia subregionu będzie on uzupełniony o komponent optymalizacji parkowania, wskazując aktualną zajętość miejsc postojowych, co zmniejszy ruch nadmiarowy.

W scenariuszu 2 planuje się budowę obwodnic centrum Miasta Częstochowy, które umożliwią wyprowadzenie ruchu ze śródmieścia oraz nowe połączenia umożliwiające dostęp np.: do Specjalnych Stref Ekonomicznych i skanalizowanie ruchu ciężkiego poza gęsto zaludnione dzielnice miasta, a także połączenia umożliwiające bezpieczną komunikację między poszczególnymi dzielnicami ośrodków miejskich.

Opisywany scenariusz zakłada niewielką interwencję w transport zbiorowy, głównie w zakresie utrzymania obecnej oferty przewozowej czy wymianę przestarzałego taboru.

Wymienione w scenariuszu działania przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, eliminacji niepożądanych zachowań użytkowników dróg. Pozwolą również na ochronę terenów zurbanizowanych od nadmiarowego ruchu drogowego, przekierowując go na alternatywne ciągi drogowe. Mogą jednak przyczynić się do wzrostu zanieczyszczeń powietrza, ze względu na wzmożony ruch drogowy generowany przez rozbudowaną infrastrukturę drogową.

Główne kierunki zmian
✓ budowa połączeń drogowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz wyprowadzających ruch z gęstej zabudowy;
✓ uspokajanie ruchu oraz kameralizacja dróg lokalnych;
✓ modernizacja odcinków dróg krajowych oraz wojewódzkich niespełniających norm bezpieczeństwa;
✓ tworzenie bezpiecznych przejść dla pieszych;
✓ rozwój systemów ITS w Subregionie;
✓ skanalizowanie ruchu ciężkiego poza gęsto zaludnionymi dzielnicami Częstochowy.

4.4. Scenariusz rozwojowy 3.

Scenariusz rozwojowy 3. „Zintegrowany system transportowy”

Ze względu na spodziewany brak środków na realizację w pełni założeń scenariusza rozwojowego nr 1, a także brak uwzględnienia rozwoju alternatywnych środków transportu w scenariuszu nr 2 został stworzony kompromisowy scenariusz nr 3. Łączy on w sobie elementy scenariusza nr 1 oraz nr 2.

Kosztowność inwestycji kolejowych sprawia, że nie będzie możliwe przywrócenie dla ruchu pasażerskiego wszystkich linii kolejowych na terenie subregionu w perspektywie obowiązywania dokumentu. Zdolność do zakupu nowego taboru kolejowego także będzie ograniczona. Zakładane jest więc głównie wzmacnianie oferty przewozowej na obecnych liniach kolejowych, zwiększając częstotliwości w godzinach szczytów przewozowych.

Scenariusz zakłada także budowę węzłów przesiadkowych przy przystankach i stacjach kolejowych. Ze względu na ograniczoną częstotliwość kursowania połączeń autobusowych głównym komponentem tych miejsc będą parkingi Park&Ride, umożliwiające odbycie komfortowych podróży łączących transport indywidualny ze zbiorowym. Spowoduje to wzrost liczby realizowanych połączeń multimodalnych, zakładających wykorzystanie samochodu na terenach słabo skomunikowanych w celu dojazdu do sieci transportu zwłaszcza kolejowego, ale także autobusowego. Pozwoli to na zmniejszenie liczby podróży wykonywanych wyłącznie samochodem osobowym, odciążając ośrodki miejskie, w których funkcjonuje transport zbiorowy.

Prowadzona polityka parkingowa na terenie rdzenia obszaru – w mieście Częstochowa, będzie impulsem zwiększającym wykorzystanie alternatywnych środków transportu. Wzrost długości sieci tramwajowej w Częstochowie zwiększy rolę tego środka transportu w podróżach wewnątrzmijskich.

Ze względu na prognozę demograficzną należy rozsądnie podchodzić do rozbudowy nowej infrastruktury drogowej, dlatego jej rozwój będzie skoncentrowany na odcinkach, po których istnieją lub są planowane połączenia transportu zbiorowego. Ponadto negatywne skutki ruchu samochodowego w obszarach zbudowanych wymagają rozbudowy infrastruktury drogowej, której celem jest wyprowadzenie ruchu ze ścisłej zabudowy, jak również ruchu towarowego z miasta. Zakłada się budowę m. in. obwodnic centrum Częstochowy, które umożliwią wyprowadzenie ruchu ze

śródmieścia. Inwestycje także będą niekierowane na przebudowę istniejących ciągów drogowych w celu poprawy bezpieczeństwa. Wraz z oddawaniem do ruchu obwodnic, dla zachowania zgodności tych działań z postulatami zrównoważonej mobilności kluczowe będzie uspokojenie ruchu na odcinkach w gęstej zabudowie, tracące funkcję szlaków tranzytowych.

Główne kierunki zmian
<ul style="list-style-type: none">✓ wzmocnienie oferty przewozowej na liniach kolejowych poprzez zwiększenie częstotliwości w godzinach szczytu;✓ budowa węzłów przesiadkowych przy stacjach oraz przystankach kolejowych;✓ prowadzenie skutecznej polityki parkingowej w mieście rdzeniowym, zmniejszającej ilość podróży do centrum miasta z użyciem samochodu;✓ wzmocnienie roli transportu tramwajowego poprzez budowę nowych odcinków torowisk;✓ działania nakierowane na uspokojenie ruchu drogowego;✓ budowa/przebudowa dróg lokalnych ukierunkowana na poprawę mobilności mieszkańców oraz poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu;✓ budowa połączeń drogowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu oraz wyprowadzających ruch z gęstej zabudowy.

4.5. Podsumowanie

Pozostanie przy scenariuszu bazowym (BAU) nie pozwoli na wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej w Subregionie Północnym Województwa Śląskiego, dlatego zdefiniowano trzy możliwe scenariusze rozwojowe:

- 1 – Kolej podstawowym środkiem transportu w Subregionie Północnym;
- 2 – Bezpieczna infrastruktura drogowa odciążająca tereny zurbanizowane;
- 3 – Zintegrowany system transportowy.

Z punktu widzenia przeprowadzonych analiz i prognoz ruchu najważniejszymi wnioskami dotyczącymi możliwych scenariuszy rozwoju są:

- Najbardziej optymalnym pod kątem ruchowym scenariuszem rozwoju układu komunikacyjnego jest Scenariusz 1. Charakteryzują się największym udziałem komunikacji zbiorowej w ogóle podróży oraz najmniejszym poziomem pracy przewozowej wykonywanej przez najbardziej emisyjne środki transportu.
- Patrząc przez pryzmat największych natężeń ruchu przejmowanych z istniejących tras należałoby lobbować za następującą kolejnością realizacji planowanych obwodnic na terenie SPWŚ:
 1. Obwodnica Blachowni
 2. Obwodnica Rędzin
 3. Obwodnica Kłobucka
 4. Obwodnica Kłomnic
 5. Obwodnica Koziegłów

Realizacja każdej z powyższych powinna być zawsze skoordynowana z uspokajaniem ruchu na istniejących trasach (zmniejszanie dopuszczalnej prędkości, zwężanie przekrojów, poszerzanie chodników, wydzielanie ścieżek rowerowych, itp.)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- Planowany przekrój 2x2 dla nowej trasy w ciągu ul. Obrońców Westerplatte wydaje się przewymiarowany. Prognozy ruchu wykazują, że przekrój 1x2 będzie wystarczający – zwłaszcza w kontekście planowanej budowy linii tramwajowej w kierunku Parkitki.
- Prognozy ruchu wskazują, że planowana linia tramwajowa w kierunku Parkitki posiada potencjał wstępnie uzasadniający jej budowę. Niemniej decyzja ta powinna być poprzedzona dalszymi, bardziej szczegółowymi analizami branżowymi.
- Prawie wszystkie drogi gminne planowane do realizacji w miejscowościach poza Częstochową nie mają żadnego systemowego znaczenia z punktu widzenia funkcjonowania układu transportowego. Powstanie większości z nich powinno być uzależnione jedynie od rozwoju okolicznej zabudowy lub poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w innym wypadku ich budowa jest bezzasadna.
- Budowa nowej drogi powiatowej nr 1055S na odc. od skrzyżowania z DP 1054 S i 1056 S w m. Młynek stanowiącej obsługę Podczęstochowskiej Strefy Przemysłowej ma uzasadnienie ruchowe.
- Wszystkie planowane węzły/centra przesiadkowe powinny przewidywać możliwość pozostawienia samochodu na bezpiecznym i darmowym parkingu typu P+R. W przeciwnym wypadku nie będzie można liczyć na „przejmowanie” ruchu z dróg.
- Prognozy ruchu wskazują, że wznowienie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych 131 i 146 nie powinno stanowić priorytetu z uwagi na dość mały potencjał ruchotwórczy zlokalizowany wzdłuż tych linii.

Wdrożenie scenariusza 1., który zakłada, że kolej będzie podstawowym środkiem transportu w Subregionie Północnym realizuje założenia koncepcji zrównoważonej mobilności, ale może wykraczać poza kompetencje samorządów, poza zakładany rok 2040, a także wymagać dużych nakładów finansowych. Scenariusz 2. zakłada skierowanie działań w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także odciążenia terenów zurbanizowanych poprawiając jakość zamieszkania oraz obniżając negatywne oddziaływanie na środowisko jednak jego wdrożenie zakłada brak środków finansowych oraz wdrożenia struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością, które pozwoliłyby na rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym scenariuszem możliwym do realizacji, a jednocześnie wystarczająco ambitnym dla SPWŚ jest scenariusz skierowany na zintegrowanie systemów transportowych. Zarządzanie zrównoważoną mobilnością pozwoli na pokierowanie działań rozwojowych zarówno w kierunku poprawy jakości i funkcjonowania transportu zbiorowego, jego integracji z indywidualnymi środkami transportu, poprawy bezpieczeństwa drogowego, realizowania efektywnej polityki przestrzennej, a także stopniowego obniżania negatywnego oddziaływania na środowisko.

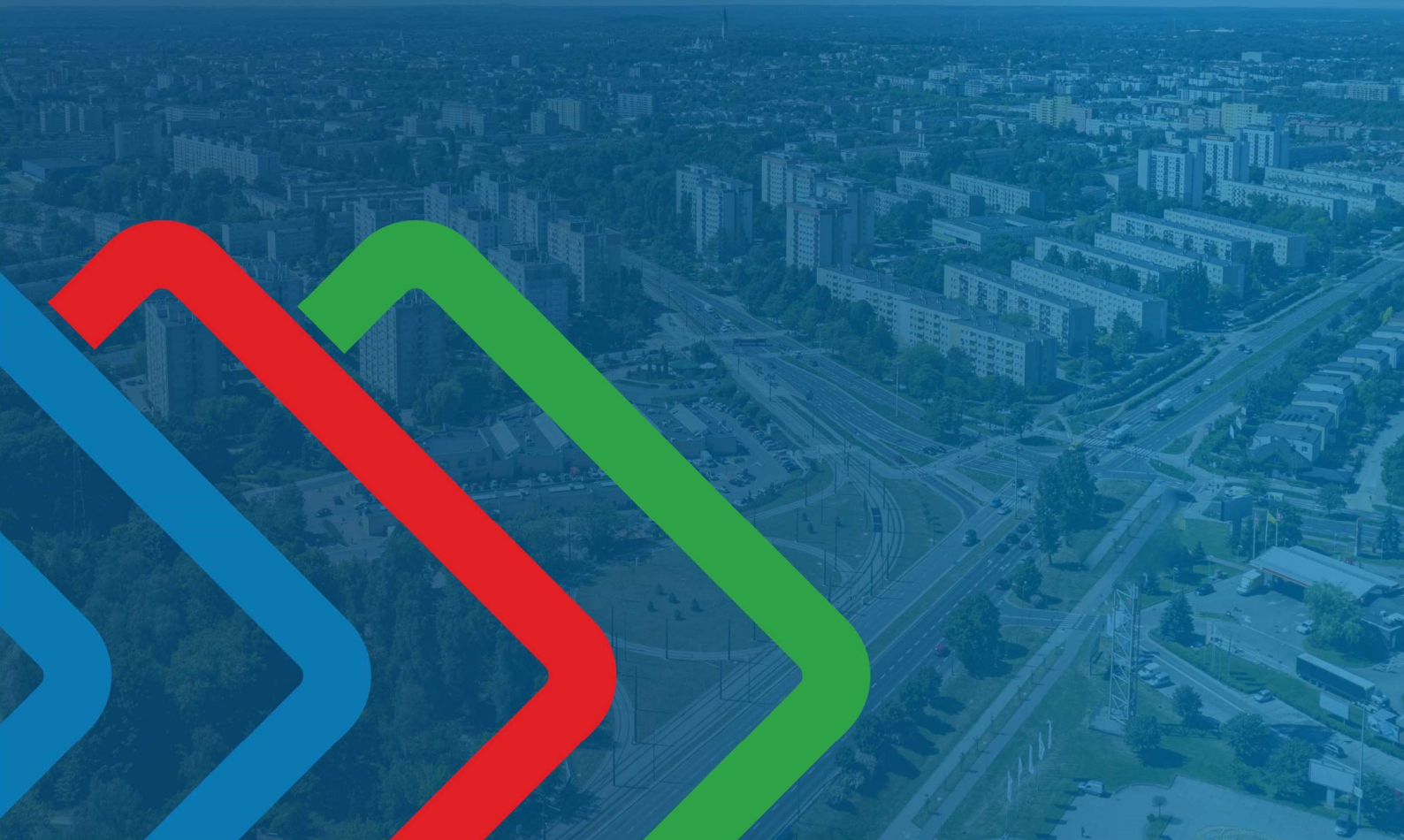
Przyjęty zakres scenariusza ewolucyjnego został zaprezentowany w ramach wizji, celów strategicznych, celów szczegółowych i pakietów działań. Schematyczne porównanie zdefiniowanych scenariuszy ze scenariuszem bazowym przedstawiono w tabeli 4.1.

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Tabela 4.1. Porównanie scenariuszy

Scenariusz	Stopień rozwoju w poszczególnych obszarach tematycznych					
	Zarządzanie mobilnością	Transport zbiorowy	System drogowy	BRD	Planowanie przestrzenne	Środowisko naturalne
BAU	→	→	→	→	→	→
1.	↑	↑	→	→	↑	↑
2.	↑	→	↑	↑	→	↑
3.	↑	↑	↑	↑	↑	↑

Źródło: Opracowanie własne




WIZJA, CELE, PAKIETY DZIAŁAŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

5. WIZJA, CELE, PAKIETY DZIAŁAŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

5.1. Wizja i cele

Dążenie do poprawy jakości życia mieszkańców wymaga sprecyzowania długoterminowej wizji oraz przejrzystego planu działania. Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego obejmuje wszystkie środki i formy transportu, zarówno publiczne jak i prywatne, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, będące w ruchu oraz w czasie postoju.

Ze względu na mnogość kierunków rozwoju zasadne jest wytyczenie drogi prowadzącej do zdefiniowanego celu, a efektywność przyszłych działań zależy od konsekwentnego dążenia do niego. W rozdziale 4. wskazano scenariusz bazowy oraz trzy scenariusze rozwojowe. Obranie ścieżki dążenia do realizacji scenariusza nr 3 „Zintegrowany system transportowy” warunkuje określenie następującej wizji:



**Subregion Północny Województwa Śląskiego
obszarem ze zintegrowanym systemem transportowym,
wpływającym na poprawę jakości życia mieszkańców regionu.**

Wizja przedstawia docelowy i pożądaną kształt Subregionu Północnego w 2040 r., który może zostać osiągnięty tylko poprzez realizację wszystkich działań i zaleceń opisanych w Planie mobilności.

Kryterium brany pod uwagę podczas formułowania wizji było zapewnienie zgodności z założeniami europejskiej i krajowej polityki transportowej, w tym celu zadbano o to, aby dokument był zgodny z dwoma celami horyzontalnymi, które dotyczą redukcji emisji z sektora transportu oraz braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych.



Cel horyzontalny 1:

Ograniczenie wpływu transportu na środowisko



Cel horyzontalny 2:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kształtowanie świadomego społeczeństwa

Celom horyzontalnym zostały podporządkowane **cele operacyjne**, które wypracowane zostały w zgodzie z metodą SMART, a zatem są one konkretne, mierzalne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie. Celami operacyjnymi są:



Cel operacyjny 1:

Zintegrowany i sprawny system transportowy



Cel operacyjny 2:

Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi



Cel operacyjny 3:







Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością

Cele operacyjne wzajemnie się uzupełniają i przenikają oraz oddziałują na zagospodarowanie przestrzenne i transport. Stworzenie zintegrowanego i sprawnego systemu transportowego przyczyni się do obniżenia negatywnego wpływu na klimat i środowisko jednak nie jest możliwe bez efektywnego zarządzania zrównoważoną mobilnością.

Realizacja celów operacyjnych pozwala osiągnąć cele horyzontalne. 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.

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Tabela 5.1. Zależność między celami horyzontalnymi i operacyjnymi

Cele operacyjne Cele horyzontalne	Zintegrowany i sprawny system transportowy	Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi	Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością
Ograniczenie wpływu transportu na środowisko			
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kształtowanie świadomego społeczeństwa			

Źródło: Opracowanie własne

Rozwinięciem celów horyzontalnych są cele operacyjne, do których przypisane zostały tzw. **pakiety działań**. **Pakiety działań** bezpośrednio odnoszą się do kształtowania zrównoważonej mobilności w sposób interdyscyplinarny – łączący kwestie związane z transportem i planowaniem przestrzennym, a więc z jednej strony zapewniający rozwój alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, a z drugiej strony zapewniający tworzenie obszarów o wysokiej jakości życia.

5.1. Cele wraz z pakietami działań

CEL OPERACYJNY 1. Zintegrowany i sprawny system transportowy

- **Pakiet działań 1.1.** Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego
- **Pakiet działań 1.2.** Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- **Pakiet działań 1.3.** Rozwój sieci dróg rowerowych
- **Pakiet działań 1.4.** Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego

CEL OPERACYJNY 2. Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi

- **Pakiet działań 2.1.** Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza
- **Pakiet działań 2.2.** Racjonalne planowanie przestrzenne
- **Pakiet działań 2.3.** Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu
- **Pakiet działań 2.4.** Nisko lub zero emisyjność w transporcie

CEL OPERACYJNY 3. Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością

- **Pakiet działań 3.1.** Współpraca samorządów
- **Pakiet działań 3.2.** Analizy i badania transportowe
- **Pakiet działań 3.3.** Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności

Cel operacyjny 1 koncentruje się na implementacji zintegrowanego systemu transportowego, który będzie spajał różne gałęzie transportu wzajemnie je integrując. Elementem takiego systemu powinno być również zwiększanie dostępności do transportu publicznego, realizowane poprzez zapewnienie odpowiadającej potrzebom lokalnych społeczności siatki połączeń. Ważnym elementem zintegrowanego systemu transportowego będzie także infrastruktura węzłów przesiadkowych, umożliwiająca międzygałęziową zmianę środka transportu oraz promowanie podróży multimodalnych. Oprócz integracji infrastrukturalnej postulowane jest zwiększenie synchronizacji rozkładowej pomiędzy różnymi organizatorami transportu, a także wdrażanie rozwiązań taryfowych. Niezbędnym elementem przyjaznego transportu publicznego powinien być również tabor o wysokim standardzie, który będzie się charakteryzował nisko- lub zeroemisyjnością oraz wyposażeniem w systemy zapewniające bezpieczeństwo oraz komfort podróży.

Do kluczowych elementów sprawnego systemu transportowego należy bezpieczeństwo ruchu drogowego. Rekomendacje w tym zakresie oparte są na szeroko pojętym uspokajaniu ruchu (zarówno organizacyjnie poprzez wprowadzenie strefy tempo 30, jak i fizycznie, dzięki kameralizacji ulic). Podejmowane będą także działania związane z wyprowadzaniem ruchu z centralnych części miejscowości dzięki budowie obwodnic, zwłaszcza w ciągach dróg krajowych.

Dla poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu zaleca się budowę oraz modernizację ulic i dróg lokalnych. Działania te mają się także przełożyć na poprawę mobilności mieszkańców, między innymi poprzez możliwość trasowania niskopodłogowego taboru autobusowego, który jest szczególnie wrażliwy na zły stan sieci drogowej.

Obszar Subregionu wymaga rozwoju infrastruktury rowerowej, która powinna poprawić wzajemną integrację poszczególnych miejscowości, z priorytetowym uwzględnieniem relacji pomiędzy miastem-rdzeniem oraz miastami powiatowymi i okolicznymi gminami. Zaleca się kształtowanie sieci dróg rowerowych w oparciu o wspólny standard oraz identyfikację wizualną. Działania te umożliwią częstsze wykorzystywanie roweru jako pełnoprawnego środka transportu, ponieważ dotychczas pełnił głównie rolę rekreacyjną.

Cel operacyjny 2 skupia działania nakierowane na poprawę stanu środowiska naturalnego w Subregionie osiągnięte poprzez neutralizację negatywnego wpływu transportu na otoczenie. Dla osiągnięcia tych zamierzeń rekomenduje się uwzględnienie rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury, dbałość o zachowanie oraz rozwój terenów zielonych w obszarach zurbanizowanych, a także działań ograniczających natężenie hałasu generowanego przez transport w gęsto zaludnionych obszarach. Ważną kwestią jest również redukcja negatywnego wpływu ruchu samochodowego i towarowego w obszarach miejskich. Jest to możliwe np. dzięki wyprowadzeniu ruchu poprzez budowę obwodnic na ciągach dróg.

W celu budowy przyjaznego środowiska naturalnego istotne jest także racjonalne planowanie przestrzenne, które zatrzyma procesy niekontrolowanej suburbanizacji. Będzie to możliwe dzięki sprawnemu wykorzystaniu narzędzi planistycznych, zwiększaniu terenów objętych MPZP, które powinny uwzględniać szerszy kontekst przestrzenny nie tylko gminy, lecz całego Subregionu. Dla realizacji potrzeb zrównoważonej mobilności rekomenduje się ograniczenie rozproszonej zabudowy, wspierając kształtowanie się centrów lokalnych oraz dogęszczanie zabudowy, co zaoferuje mieszkańcom dostęp do podstawowych usług blisko miejsc zamieszkania. Powstająca zabudowa

powinna być skorelowana z siecią transportu zbiorowego w myśl zasady Transit Oriented Development, w celu zmniejszenia presji społecznej na rozbudowę infrastruktury drogowej.

Dla zwiększenia neutralności klimatycznej zaleca się częstsze wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych oraz zeroemisyjnych, zarówno w transporcie zbiorowym jak i indywidualnym. Wymaga to rozwoju infrastruktury punktowej, a więc zagęszczenia i zwiększenia stacji ładowania pojazdów elektrycznych, ale również liniowej, związanej z budową nowych wydzielonych torowisk tramwajowych czy wyznaczaniem buspasów, które nadają priorytet dla ekologicznego transportu. Dla promowania niskoemisyjności w transporcie w wybranych obszarach rekomenduje się analizę możliwości wprowadzenia w przyszłych latach stref czystego transportu.

Cel operacyjny 3 podejmuje kwestie zacieśniania współpracy pomiędzy samorządami różnych szczebli na obszarze SPWŚ oraz wzmocnienia dialogu społecznego w kwestii mobilności. Współpraca w zakresie transportu publicznego, bezpieczeństwa ruchu drogowego, planowania przestrzennego oraz innych kwestii dotyczących mobilności może przynieść synergiczny efekt poprawy jakości życia mieszkańców w dziedzinie mobilności z zachowaniem optymalizacji kosztowej. Wspólne działanie powinno wspomóc przełamywanie największych barier spowalniających rozwój regionu, wyeliminować tzw. „wąskie gardła” systemu transportowego. Wspólne działanie będzie sprzyjać niwelowaniu barier administracyjnych na granicach gmin, dzięki zapewnieniu spójności realizowanych przez poszczególne gminy inwestycji.

W celu właściwego wyodrębnienia niezbędnych inwestycji w Subregionie, przypisania im odpowiedniego priorytetu, a także wsparcia bieżącego funkcjonowania transportu zaleca się prowadzenie analiz oraz badań transportowych. Dużą liczbę generowanych danych można wykorzystać w takich działaniach jak wdrożenie systemów dynamicznej informacji pasażerskiej, optymalizacja rozkładów jazdy, wprowadzanie zmian w organizacji ruchu oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Implementacja założonych celów nie zakończy się powodzeniem bez społeczeństwa wyedukowanego oraz świadomego konsekwencji transportowych wyborów. W związku z powyższym rekomenduje się prowadzenie kampanii edukacyjnych w różnych grupach wiekowych oraz społecznych. Stosowane formy przekazu powinny być odpowiednio sprofilowane, z zachowaniem konsekwencji i spójności głoszonych treści w zarówno w ujęciu czasowym jak i przestrzennym.



Cel operacyjny 1:

Zintegrowany i sprawny system transportowy

PAKIET DZIAŁAŃ 1.1. Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego

Zintegrowany transport zbiorowy oparty jest o **sieć węzłów przesiadkowych**, które docelowo integrują różne środki transportu (autobus, tramwaj i kolej). Zasadne jest również tworzenie powiązań z siecią dróg rowerowych w celu poprawy jakości infrastruktury tzw. „ostatniej mili”. Konieczne jest zapewnienie odpowiedniego standardu (jednolitego i zrozumiałego) wyposażenia węzłów w zależności od ich znaczenia. Nie mniej ważnym aspektem poprawiającym dostępność do publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie **odpowiedniej siatki połączeń kolejowych, tramwajowych i autobusowych**. Szczególnie ważne jest zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń PTZ poza miastem rdzeniem (Częstochową) z lokalnymi ośrodkami rozwoju (Koniecpol, Myszków oraz Kłobuck).

Pakiet 1.1 wymusza również działania związane z zapewnieniem przewozu osób 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.

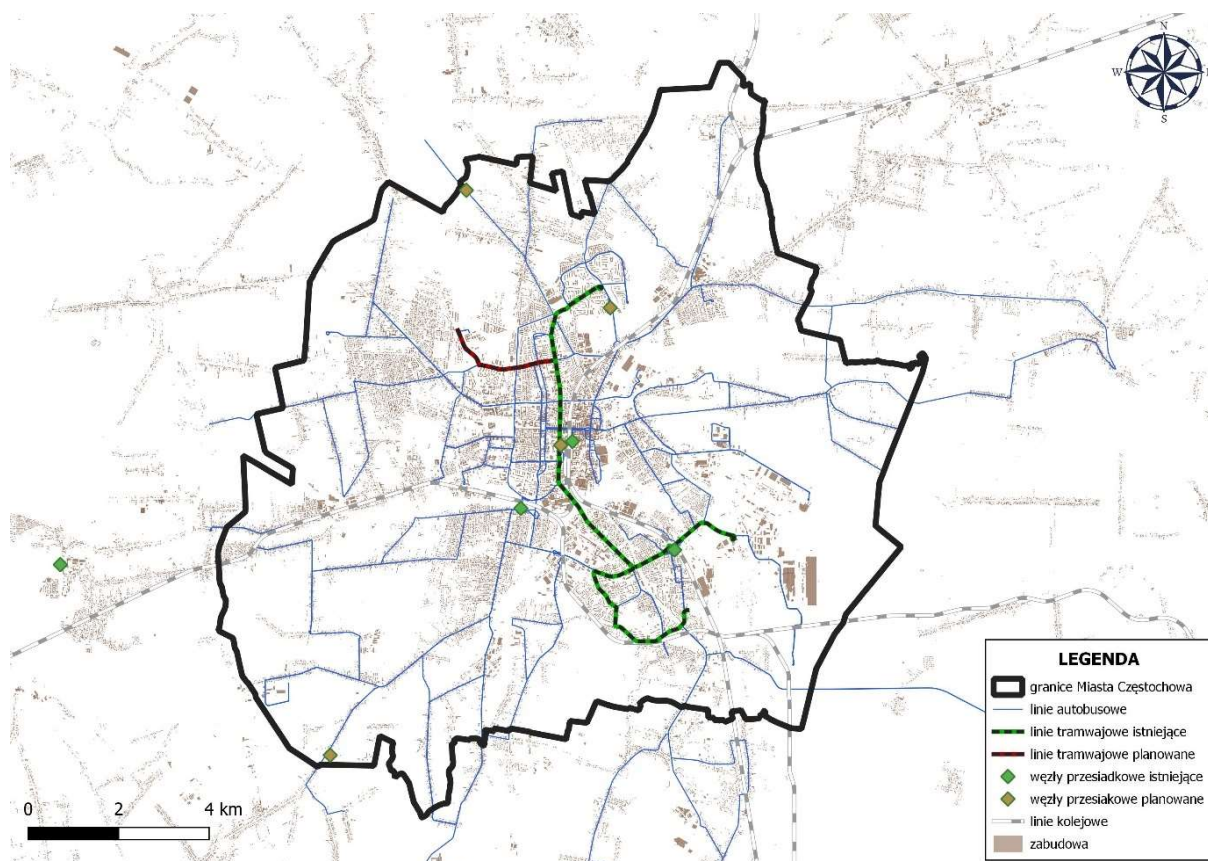
Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego nie będzie możliwa bez współpracy z podmiotami zewnętrznymi takimi jak: PKP PLK, GDDKiA, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego oraz prywatni przewoźnicy.

Kluczowymi zadaniami inwestycyjnymi poprawiającymi dostęp do publicznego transportu zbiorowego będą:

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- Budowa nowej linii tramwajowej do dzielnicy Parkitka w Częstochowie;
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Częstochowie: Węzeł Przyjemna/Gościnną, Węzeł Centrum oraz Węzeł Gombrowicza;
- Budowa zintegrowanych węzłów w gminach Powiatu Częstochowskiego tj. Kłomnice, Dąbrowa Zielona, Koniecpol, Przyrów, Poczesna i Olsztyn;
- Budowa centrum przesiadkowego/węzłów przesiadkowych na terenie m.in. Gmin Kłobuck, Miedźno i Popów;
- Przebudowa linii kolejowych nr: 1, 61, 131, 146 i 181 na obszarze Subregionu.

Rysunek 5.1 Kluczowe inwestycje poprawiające dostępność do publicznego transportu zbiorowego na terenie Częstochowy



Źródło: Opracowanie własne











Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 1.1:

- Wzrost liczby pasażerów publicznego transportu zbiorowego;
- Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 5.2 Rekomendacje w ramach pakietu: „Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
1.1.1	Rozwój sieci węzłów przesiadkowych przy przystankach i stacjach	PKP PLK	

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

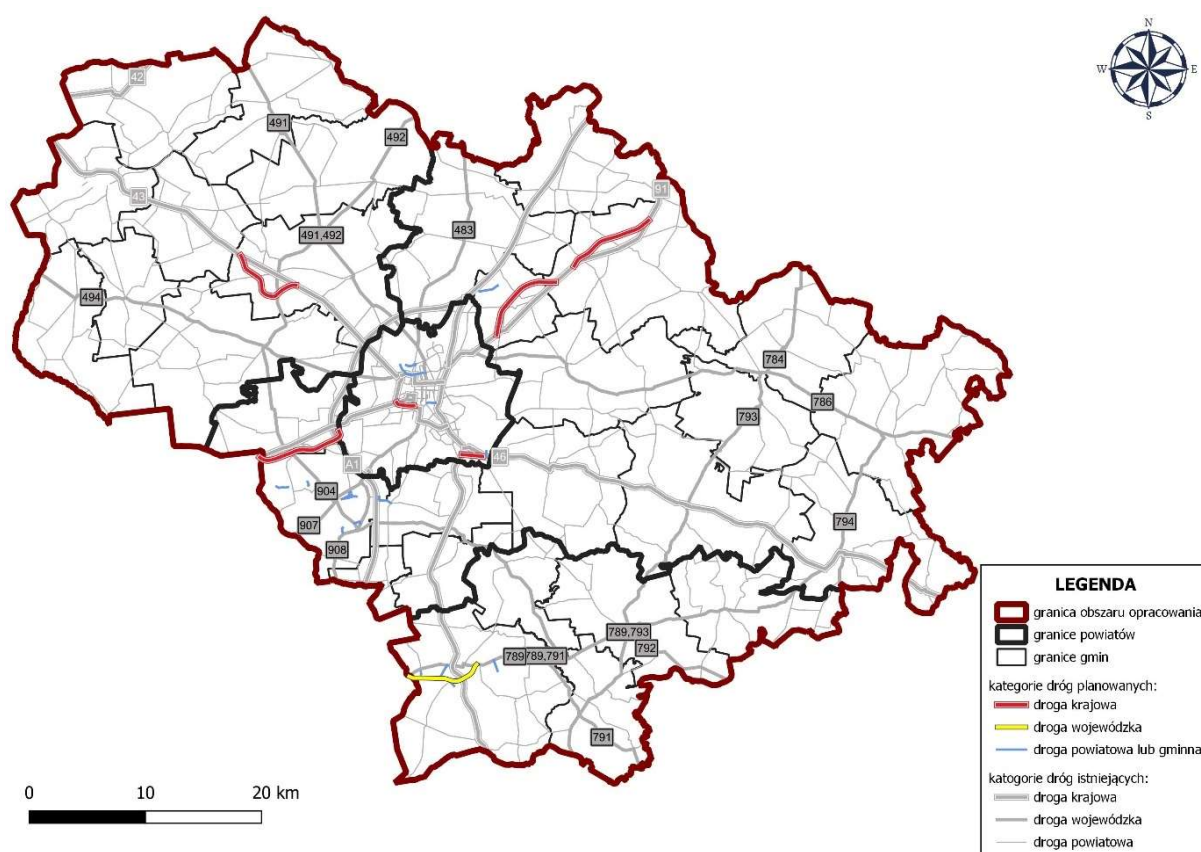
Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
	kolejowych oraz głównych przystankach autobusowych.		
1.1.2	Budowa systemu parkingów Park&Ride.	-	
1.1.3	Rozwój sieci połączeń autobusowych pomiędzy gminami subregionu.	Prywatni przewoźnicy autobusowi, samorządy Subregionu	
1.1.4	Rozwój sieci połączeń tramwajowych w Częstochowie.	-	
1.1.5	Rozwój sieci połączeń kolejowych na obszarze subregionu.	Urząd Marszałkowski	
1.1.6	Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego – tabor autobusowy i tramwajowy.	-	
1.1.7	Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego – przystanki autobusowe i tramwajowe.	-	
1.1.8	Ujednoczenie standardów funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie SPWŚ, w tym systemu informacji pasażerskiej.	-	
1.1.9	Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych.	-	
1.1.10	Poprawa dostępu pieszego i rowerowego do stacji i przystanków transportu zbiorowego.	-	
1.1.11	Poprawa jakości infrastruktury ostatniej mili.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

W ramach pakietu 1.2 należy oczekiwać podjęcia działań na rzecz wyprowadzenia ruchu samochodowego lub przynajmniej zminimalizowania jego uciążliwości w centrach miejscowości. Realizacja tego przedsięwzięcia wymusza **budowę obwodnic** (śródmiejskich i miejskich) oraz **kameralizację sieci drogowej** (patrz rys. 5.2).

Rysunek 5.2 Kluczowe inwestycje drogowe poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarze Subregionu



Źródło: opracowanie własne

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w szczególności powinna być ukierunkowana na niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów). Jednym z kluczowych rozwiązań w tej kwestii jest **poprawa jakości istniejącej** oraz **budowa nowej infrastruktury**, która zapewni bezpieczną podróż od źródła do celu podróży. Przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów powinny być wyposażone np.: w dodatkowe oświetlenie lampami typu LED.

Zaleca się wprowadzenie **środków uspokojenia ruchu**, które będą sprzyjać podróżom pieszych i rowerzystów, kosztem transportu samochodowego. **Wprowadzenie strefy tempo 30** w centrach miast ograniczy prędkość poruszających się samochodów. Dzięki takiemu rozwiązaniu nie trzeba będzie budować kolejnych ścieżek – jest to przydatny zabieg w miejscach, gdzie nie ma wystarczająco przestrzeni na separację ruchu. **Szczególnie zaleca się wprowadzenie uspokojonego ruchu w okolicy szkół podstawowych, przedszkoli oraz żłobków.**

Dla **poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu** zaleca się budowę oraz modernizację ulic i dróg lokalnych. Działania te wpłyną na zwiększenie **mobilność mieszkańców**, między innymi poprzez możliwość trasowania niskopodłogowego taboru autobusowego, który jest szczególnie wrażliwy na zły stan sieci drogowej.

Na podstawie przeprowadzonych analiz zdiagnozowano problem **nadmiernego ruchu pojazdów ciężkich w centrach miejscowości Subregionu**. Zasadnym jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast na ich obrzeża poprzez budowę obwodnic. Zwiększy to bezpieczeństwo mieszkańców i poprawi komfort przemieszczania się pozostałych uczestników ruchu.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie będzie możliwa bez współpracy z podmiotami zewnętrznymi takimi jak: GDDKiA oraz ZDW.







Kluczowymi zadaniami inwestycyjnymi poprawiającymi bezpieczeństwo ruchu drogowego będą:



- Budowa obwodnic w ciągu dróg krajowych 43, 46 oraz 91;
- Poprawa bezpieczeństwa przy szkołach m.in. przez wprowadzenie stref Tempo 30 w Gminie Lelów.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 1.2:

- Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Subregionu Północnego.

Tabela 5.3. Rekomendacje w ramach pakietu: „**Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego**”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
1.2.1	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza centra miejscowości (budowa obwodnic).	ZDW, GDDKiA	
1.2.2	Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem (systemy sterowania ruchem, systemy selekcji i priorytetyzacji).	ZDW, GDDKiA	
1.2.3	Kameralizacja ulic.	-	
1.2.4	Uspokojenie ruchu w sąsiedztwie szkół, przedszkoli i żłobków.		
1.2.5	Wprowadzanie stref zamieszkania i stref tempo 30.	-	
1.2.6	Eliminacja zjawiska nielegalnego parkowania.	-	

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
1.2.7	Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych	-	
1.2.8	Zwiększanie widoczności przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 1.3. Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych

Rozwój infrastruktury transportu rowerowego wpływa pozytywnie na zrównoważony transport. W celu zachęcenia mieszkańców Subregionu Północnego Województwa Śląskiego do podróży rowerem powinna powstać spójna sieć dróg rowerowych, która będzie łączyć ze sobą najważniejsze ośrodki regionu. Drogi rowerowe odseparowane od dróg publicznych przyczynią się do podniesienia bezpieczeństwa podróżujących. Z takich rozwiązań będą mogli korzystać również dzieci dojeżdżające do szkoły.

W przypadku infrastruktury dla rowerzystów, sieć dróg rowerowych powinna być kształtowana według **jednolitych standardów wraz z księgą identyfikacji wizualnej**. Konieczne jest w tym zakresie wzorowanie się na opracowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury ogólnokrajowych wzorcach i standardach w zakresie infrastruktury drogowej, również dla ruchu rowerowego.

Rozwój systemu rowerowego powinien być ukierunkowany na zapewnienie spójności dróg rowerowych między miastem-rdzeniem i sąsiednimi gminami oraz lokalnymi ośrodkami rozwoju i okolicznymi gminami. Infrastruktura rowerowa powinna zapewniać bezpieczny dojazd do placówek oświatowych, obiektów użyteczności publicznej, zakładów pracy oraz punktów wymiany pasażerów. **Elementami infrastruktury rowerowej o zasięgu subregionalnym winny być wydzielone drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, kontrapasy i kontraruch, utwardzone rowerowe szlaki turystyczne, obiekty towarzyszące (np.: stojaki i wiaty rowerowe, stacje naprawy rowerów)**. 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.

W kluczowych lokalizacjach powinny zostać wykonane parkingi dla rowerów w formie zadaszonej (a nawet zamykanej – np.: w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych), w pozostałych zaś w formie stojaków rowerowych. Przedsięwzięciem wspomagającym integrację transportową jest umożliwienie przewozu rowerów w środkach komunikacji publicznej.

Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych nie będzie możliwy bez współpracy z podmiotami zewnętrznymi takimi jak: GDDKiA oraz ZDW.

Kluczowymi zadaniami inwestycyjnymi w ramach pakietu „Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych” będą:







Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- Budowa tras rowerowych na obszarze Subregionu Północnego województwa Śląskiego oznaczonych symbolami 6, 17 i 609³,
- Budowa dróg dla rowerów na obszarze Subregionu Północnego.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 1.3:

- Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Subregionu Północnego;
- Wzrost długości dróg dla rowerów.

Tabela 5.4 Rekomendacje w ramach pakietu: „Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
1.3.1	Rozbudowa sieci dróg rowerowych, dążenie do uzyskania ciągłości istniejącej infrastruktury.	GDDKiA oraz ZDW.	
1.3.2	Rozbudowa sieci dróg rowerowych w gminach jako systemu dla alternatywnych, niezmotoryzowanych form transportu.	GDDKiA oraz ZDW.	
1.3.3	Tworzenie bezpiecznych parkingów rowerowych.	-	
1.3.4	Rozwój systemu rowerów miejskich.	-	
1.3.5	Ujednolicenie standardów tworzenia infrastruktury rowerowej na terenie SPWŚ.	-	
1.3.6	Rozwój infrastruktury towarzyszącej dla rowerzystów oraz UTO i urządzeń wspomagania ruchu.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 1.4. Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego

³ Założenia regionalnej polityki rowerowej Województwa Śląskiego wraz z koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych w ujęciu korytarzowym, przyjętych uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 1221/45/VI/2019 z dnia 5 czerwca 2019 r.

Podstawą działań, które powinny zostać podjęte w ramach pakietu 1.4 jest wypracowanie adekwatnego modelu współpracy ze wszystkimi jednostkami tworzącymi Subregion Północny na rzecz rozwoju całościowego układu komunikacji zbiorowej. Rozwój systemu transportu zbiorowego w Subregionie Północnym powinien skupiać wysiłki na utworzeniu **podstawowego układu linii autobusowych**, zapewniającego sprawne połączenia między gminami i powiatami Subregionu Północnego. Układ ten powinien być rozpatrywany pod kątem jego kompatybilności (zintegrowania) z koleją oraz podsystemem tramwajowym w Częstochowie.

Już dziś należy zoptymalizować funkcjonowanie transportu w skali Subregionu pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym. **W horyzoncie czasowym obejmującym perspektywę po 2030 r. rekomendowane jest powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego**, zarządzającego transportem publicznym dla całego Subregionu Północnego. Jednostka ta powinna powstać w wyniku porozumienia zawartego między miastem Częstochowa (rdzeniem obszaru) i pozostałymi gminami i powiatami Subregionu przy wykorzystaniu mechanizmu porozumień międzygminnych na rzecz organizowania transportu publicznego.

Oprócz uporządkowania struktury zajmującej się organizacją transportu zbiorowego o charakterze gminnym i powiatowym, dla stworzenia subregionalnego 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, MPK w Częstochowie oraz powiatowi organizatorzy publicznego transportu zbiorowego). W szczególności potrzeba skoordynowania kursów jest zauważalna w przypadku podróży wymagających realizacji zarówno autobusami miejskimi, jak i regionalnymi lub autobusami i koleją. 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 w godzinach szczytu;
- **unifikacji taryf i biletów** – zapewnienie integracji taryfowo-biletowej jest niezbędne dla poprawy atrakcyjności oferty przewozowej oraz konkurencyjności kosztowej względem indywidualnych przejazdów samochodowych. W granicach Subregionu rekomenduje się integrację taryfowo-biletową (bilet subregionalny) w oparciu o porozumienia międzygminne, tzn. gminy powinny zawrzeć z miastem Częstochowa porozumienia w zakresie przekazania zadania organizacji systemu biletowego (nośnikiem biletów może być np.: karta miejska); w takim układzie na terenie całego Subregionu funkcjonować będzie jednolita taryfa i rodzaje biletów, a operatorzy transportu zbiorowego zobligowani zostaną do honorowania biletów zapisanych na karcie miejskiej oraz wyposażenia taboru sprzęt do sczytywania danych z karty miejskiej (kasowniki, biletomaty);
- **wypracowanie zadawalającej siatki połączeń o wysokiej dostępności dla wszystkich mieszkańców Subregionu** 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

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego






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

Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego nie będzie możliwa bez współpracy z podmiotami zewnętrznymi takimi jak: Koleje Śląskie, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego oraz prywatni przewoźnicy.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 1.4:

- Wzrost liczby pasażerów publicznego transportu zbiorowego;
- Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 5.5 Rekomendacje w ramach pakietu: „Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
1.4.1	Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych (<u>autobus + pociąg + tramwaj</u>).	Prywatni przewoźnicy autobusowi Urząd Marszałkowski	
1.4.2	Rozwój i ujednoczenie funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej <u>w całym Subregionie</u> .	Prywatni przewoźnicy autobusowi	
1.4.3	Tworzenie wspólnej bazy rozkładowej wraz aplikacją, obejmującej wszystkich operatorów transportu zbiorowego świadczących usługi na terenie SPWŚ.	Prywatni przewoźnicy autobusowi	
1.4.4	Wypośażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza ze szczególnymi potrzebami).	Prywatni przewoźnicy autobusowi	
1.4.5	Otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.	Prywatni przewoźnicy autobusowi	

Źródło: opracowanie własne



Cel operacyjny 2:

Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi

PAKIET DZIAŁAŃ 2.1. Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizacja poziomu hałasu

Na poprawę jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizację poziomu hałasu pozytywnie wpłynie **rozwój błękitno-zielonej infrastruktury**. Przeciwdziałanie skutkom zagrożeń naturalnych oraz zapewnienie ochrony i racjonalnego gospodarowania wodami opadowymi to ważne działania wspierające przeciwdziałanie zmianom klimatycznym.

W Subregionie Północnym zieleń pełni funkcje estetyczne, rekreacyjne, zdrowotne a przy tym jest niezbędnym składnikiem dla prawidłowego funkcjonowania człowieka. Podczas planowania nowych zielonych miejsc rekreacji powinna przyświecać chęć poprawy wizerunku miejsca zamieszkania i zdrowia ludzi.

Dlatego krokiem zmierzającym do poprawy stanu jakości środowiska jest **zwiększanie powierzchni terenów zielonych w miejscach silnie lub średnio zurbanizowanych**. W uchwalanych Studiach Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego powinny być zarezerwowane tereny przeznaczone pod zieleń urządzoną. **Rekomenduje się zwiększenie udziału powierzchni zielonych przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego**





W celu poprawy jakości środowiska należy ograniczyć transport samochodowy. W takim działaniu może pomóc **zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego**. Stworzenie nowych linii autobusowych, zwiększenie częstotliwości kursów powinno zwiększyć zainteresowanie podróżami tego typu transportem.

Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizacja poziomu hałasu nie będzie możliwa bez współpracy z podmiotami zewnętrznymi takimi jak: Wody Polskie, spółdzielnie mieszkaniowe, ZDW i GDDKiA.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 2.1:

- Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM_{2,5})
- Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim.

Tabela 5.6 Rekomendacje w ramach pakietu: „Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizacja poziomu hałasu”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
2.1.1	Wprowadzanie zieleni i rozwiązań retencjonujących wodę opadową w obszarze ulic i placów.	Wody Polskie	
2.1.2	Tworzenie „zielonych przystanków”.	ZDW i GDDKiA	
2.1.3	Tworzenie „zielonych torowisk” tramwajowych.	-	
2.1.4	Zwiększenie % udziału powierzchni zielonych przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 2.2. Racjonalne planowanie przestrzenne

Podstawowym czynnikiem kształtowania ładu przestrzennego są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) lub decyzje o warunkach zabudowy (WZ). Gdy w gminie nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nowe inwestycje powstają na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Zgodnie z ustawą regulującą planowanie przestrzenne decyzja WZ nie musi być zgodna z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Taka sytuacja sprzyja „rozlewaniu się” zabudowy, a także wprowadzaniu zabudowy na teren znacznie oddalone od centrum miejscowości. Rozproszona zabudowa to powszechne zjawisko, które utrudnia realizację inwestycji z zakresu transportu. Dlatego należy dostarczyć gminom odpowiednich narzędzi, dzięki którym będzie można zatrzymać proces suburbanizacji. **Rekomenduje się zapewnianie w MPZP miejsc dla dróg dla rowerowych, parkingów typu Park&Ride oraz przystanków publicznego transportu zbiorowego.**

Skupienie zabudowy wokół lokalnego centrum to następny przykład jak można zminimalizować konieczność podróżowania samochodem. Zlokalizowanie w jednym miejscu podstawowych usług w znacznym stopniu ograniczy konieczność podróżowania samochodem na krótkich dystansach.

W Miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oprócz terenów budowlanych, czy terenów przeznaczonych pod drogi wyznaczone są również tereny zielone. Niezwykle istotne jest, aby przy uchwalaniu nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyznaczyć odpowiednią ilość terenów zielonych. Tak, aby jak największa liczba mieszkańców miała dostęp do infrastruktury zielonej.

Transit Oriented Development to koncepcja, która zakłada rozwój zabudowy w oparciu o wysoką dostępność transportu zbiorowego i tworzenie ścisłej zabudowy wokół węzłów komunikacyjnych. Dzięki takiemu rozwiązaniu nie będzie potrzeby budowy nowych dróg, infrastruktury technicznej, a samochód staje się zbędnym aspektem w życiu codziennym.





W ograniczeniu podróży samochodem powinny pomóc także **dogęszczanie i uzupełnianie zabudowy**. Zlokalizowanie w **niewielkiej odległości od zabudowań jednorodzinnych najważniejszych usług** to rozwiązanie sprzyjające podróży rowerem lub podróży pieszej.

Racjonalne planowanie przestrzenne nie będzie możliwe bez współpracy z podmiotami zewnętrznymi takimi jak: deweloperzy budowlani.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 2.2:

- Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 5.7 Rekomendacje w ramach pakietu: „**Racjonalne planowanie przestrzenne**”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
2.2.1	Ograniczenie skali wydawania Decyzji WZ	-	
2.2.2	Ograniczenie podaży terenów mieszkaniowych poza miastem rdzeniowym.	-	
2.2.3	Dogęszczanie i uzupełnianie istniejącej zabudowy mieszkaniowej w centrach miejscowości.	-	
2.2.4	Prowadzenie polityki przestrzennej zgodnej z ideą TOD - Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport.	deweloperzy budowlani	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 2.3. Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu



Zmniejszenie emisji możliwe jest przez redukcję liczby pojazdów spalinowych na rzecz pojazdów nisko i zeroemisyjnych. Dotyczy to zarówno samochodów osobowych, jak i pojazdów służących do przewozu ludzi w publicznym transporcie zbiorowym.

Krokiem wspierającym rozwój ekologicznych środków transportu jest rozbudowa infrastruktury wspierająca eksploatację tego typu pojazdów, tj. ogólnodostępne stacje ładowania, strefy czystego transportu. Stworzenie i zagęszczenie sieci stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych zachęci użytkowników samochodów elektrycznych do ich częstszego użytkowania. Dostępność stacji ładowania pojazdów elektrycznych wpłynie na podniesienie komfortu podróży.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 2.3:

- Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM_{2,5}).
- Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim.

Tabela 5.8 Rekomendacje w ramach pakietu: „**Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu**”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
2.3.1	Tworzenie stref czystego transportu.	-	
2.3.2	Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 2.4. Nisko lub zero emisyjność w transporcie

W związku z transformacją energetyczną kraju i Europy zaleca się wymianę taboru ze spalinowego na pojazdy napędzane odnawialną energią. Wraz ze zmianą taboru powinno się dostosować infrastrukturę, która będzie obsługiwać takie pojazdy poprzez m.in. zwiększenie dostępności stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Nowoczesne technologie napędzania pojazdów wspierają dążenie do neutralności klimatycznej innych obszarów gospodarki.

Pożądane są więc wozy nisko- lub zeroemisyjne, niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w szereg systemów bezpieczeństwa, monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz system informacji pasażerskiej.

Niskoemisyjny transport miejski pełni ważną rolę w transformacji miast w kierunku „inteligentnych” ośrodków (ang. *smart city*), postępujących zgodnie z nurtem nowych uwarunkowań środowiskowych. Promocja elektromobilności w transporcie zbiorowym, oprócz wdrożenia nisko- lub zeroemisyjnego taboru, 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 na obszarze Subregionu.




Kluczowymi zadaniami inwestycyjnymi w ramach pakietu „Nisko lub zero emisyjność w transporcie” będą:

- Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego na potrzeby funkcjonowania Związku Powiatowo-Gminnego pod nazwą "Jedźmy razem!".

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 2.4:

- Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM_{2,5}).
- Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim.

Tabela 5.9 Rekomendacje w ramach pakietu: „Nisko lub zero emisyjność w transporcie”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
2.4.1	Wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny.	prywatni przewoźnicy	
2.4.2	Budowa infrastruktury niezbędnej do obsługi taboru nisko- lub zeroemisyjnego i ładowania paliwem alternatywnym (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii)	-	
2.4.3	Rozwój i promowanie wypożyczalni pojazdów zeroemisyjnych współdzielonych.	-	

Źródło: opracowanie własne



Cel operacyjny 3:

Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością

PAKIET DZIAŁAŃ 3.1. Współpraca samorządów

Odpowiednia współpraca organów samorządowych i rządowych może przynieść efekt w postaci zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego, racjonalnego planowania przestrzennego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W celu realizacji działań w ramach pakietu 3.1 rekomenduje się utworzenie wyspecjalizowanych struktur zajmujących się zarządzaniem wyzwaniami Subregionu.

Celem współpracy samorządów powinno być stworzenie sprawnego i zintegrowanego systemu transportowego opartego na istniejących podsystemach transportowych, przejawiającego się w spójnej sieci transportowej, wyposażonej w zintegrowane węzły przesiadkowe, udogodnienia dla podróżnych (zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami), dynamiczne systemy informacji pasażerskiej, ujednoczone systemy taryfowo-biletowe itd.

Współpraca w zakresie planowania przestrzennego winna skupiać się na właściwym zagospodarowaniu obszarów zurbanizowanych w kontekście racjonalnego planowania przestrzennego, minimalizowaniu potrzeby podróżowania, ograniczeniu rozlewania się zabudowy oraz ograniczeniu podaży terenów mieszkaniowych poza miastem rdzeniowym.




W obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego współpraca powinna opierać się o wdrożenie standardów bezpieczeństwa, które przyczynią się do wyeliminowania największych zagrożeń w ruchu drogowym, wdrożenie systemów zarządzających bezpieczeństwem, kształtowanie świadomych zachowań wśród wszystkich uczestników ruchu drogowego (zwłaszcza niezmotoryzowanych), egzekwowanie przestrzegania ustanowionych reguł i przepisów oraz surowych konsekwencji ich łamania, a także monitorowaniu poziomu bezpieczeństwa.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 3.1:

- Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego;
- Wzrost liczby pasażerów publicznego transportu zbiorowego;

- Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Subregionu Północnego.

Tabela 5.10 Rekomendacje w ramach pakietu: „Współpraca samorządów”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
3.1.1	Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu zbiorowego.	-	
3.1.2	Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań związanych z implementacją Inteligentnych Systemów Transportowych.	-	
3.1.3	Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Subregionie Północnego.	-	
3.1.4	Ukształtowanie efektywnych struktur w ramach JST w celu działania na rzecz zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 3.2. Analizy i badania transportowe

Podstawą funkcjonowania sprawnego systemu transportowego jest informacja o jego stanie. Stan można określić poprzez realizację analiz oraz badań z różnych zakresów tematycznych. W Planie proponowane są regularne badania transportu zbiorowego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Transport zbiorowy umożliwia realizację podróży dużej liczbie osób w tym samym czasie. W celu zapewnienia wysokiej jakości przewozów należy prawidłowo zorganizować oraz zaplanować sieć transportową. Umożliwi to mieszkańcom oraz odwiedzającym Subregion Północny realizację celów podróży.

Rola poszczególnych środków transportu zbiorowego w systemie transportowym 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 być danymi wejściowymi do konstruowania 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).

Prowadzone badania powinny być cykliczne w celu wykonywania bieżących korekt oraz dostosowywania oferty przewozowej do popytu.

Bezpieczne poruszanie się po drogach wskazuje na konieczność ciągłego monitorowania ruchu drogowego. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna obejmować z jednej strony działania „statyczne”, tj. cykliczny przegląd wskaźników (takich jak np.: liczba ofiar śmiertelnych, liczba ofiar ciężko rannych, liczba ofiar rannych, liczba wypadków) oraz działania „dynamiczne”, tj. implementację rozwiązań telekomunikacyjnych i informatycznych odpowiedzialnych za analizę stanu bezpieczeństwa. Innym rodzajem działań są wizje lokalne pozwalające na realizację audytów bezpieczeństwa w terenie.

Zarządzanie ryzykiem warunkuje podejmowanie działań i kierowanie ich w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko wystąpienia danego zagrożenia do poziomu akceptowalnego. Na proces zarządzania ryzykiem składają się elementy: identyfikacja ryzyka, pomiar ryzyka, sterowanie ryzykiem, monitorowanie i kontrola ryzyka.

Zarządzanie ryzykiem w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być ukierunkowane na zarządzanie infrastrukturą drogową (planowanie, projektowanie i eksploatacja infrastruktury, zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, planowanie sieci, audyt bezpieczeństwa), metody zarządzania ruchem drogowym (automatyzacja zarządzania ruchem) oraz metody zarządzania przewozami osób i towarów (przewóz materiałów niebezpiecznych, ryzyko zawodowe w przedsiębiorstwach transportowych, ryzyko w transporcie zbiorowym).

Właściwe jest także stworzenie usługi odpowiadającej za monitorowanie i nadzór ruchu pojazdów, w szczególności pomiar parametrów ruchu oraz nadzór wizyjny. W ramach funkcjonalności usługi powinny być zbierane dane o prędkościach pojazdów oraz zdarzeniach i incydentach w ruchu drogowym. Integralną częścią systemu musi być oprogramowanie do interpretacji i raportowania analizy danych z monitoringu.

Ważne jest również zapewnienie bezpieczeństwa ruchu przy głównych generatorach i absorbentach ruchu. Obecnie zauważalnym trendem jest przywożenie dzieci przez rodziców pod same wejście budynku placówki edukacyjnej. Skutkiem tego jest powstawanie wielu niebezpiecznych sytuacji w ciągach komunikacyjnych. Bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w obrębie szkół to niezwykle istotna kwestia. W ramach działań należy dokonywać ewaluacji dróg dojścia do placówek oraz wykonywać działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa. Zastosować można np.: uspokojenie ruchu w okolicach placówek edukacyjnych, wyniesione przejścia dla pieszych, uporządkowanie postoju pojazdów, lepsze oznakowanie pionowe i poziome.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 3.2:

- Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego;
- Wzrost liczby pasażerów publicznego transportu zbiorowego;

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Subregionu Północnego.

Tabela 5.11 Rekomendacje w ramach pakietu: „Analizy i badania transportowe”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
3.2.1	Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych.	-	
3.2.2	Wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy.	-	
3.2.3	Rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.	-	
3.2.4	Rozwiązania funkcjonalne w zakresie analizy danych z monitoringu.	-	
3.2.5	Diagnozowanie i określanie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.	-	
3.2.6	Przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu.	-	
3.2.7	Tworzenie rekomendacji z zakresu zmian organizacji ruchu drogowego.	-	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET DZIAŁAŃ 3.3. Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności

W celu popularyzacji zrównoważonej mobilności zasadne jest przeprowadzanie kampanii edukacyjnych wśród każdej grupy wiekowej użytkowników ruchu. Systematycznie prowadzone warsztaty na temat roli użytkowników ruchu w systemie transportowym powinny przynieść efekt w postaci zwiększenia ilości osób poruszających się na rowerze lub pieszo.

Kampanie społeczne powinny być sprofilowane w zależności od grupy społecznej oraz muszą docierać do szerokiego grona osób zamieszkujących Subregion Północny. Potencjalne cele kampanii społecznych to:

- zmiana codziennych zachowań transportowych na proekologiczne;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego;

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

- edukacja w zakresie transportu i urbanistyki.

Zakładane kluczowe efekty realizacji rekomendacji w ramach pakietu 3.3:

- Wzrost liczby pasażerów publicznego transportu zbiorowego;
- Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Subregionu Północnego.

Tabela 5.12 Rekomendacje w ramach pakietu: „Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności”

Lp.	Rekomendacja	Zewnętrzna współpraca	Priorytet
3.3.1	Przygotowanie spójnej koncepcji informacyjno-promocyjnej dotyczącej działań na rzecz zrównoważonej mobilności.	-	
3.3.2	Włączanie się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności (<i>European Mobility Week</i>).	-	
3.3.3	Prowadzenia działań edukacyjnych w szkołach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.	-	
3.3.4	Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	-	

Źródło: opracowanie własne



REALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

6. REALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

6.1. Źródła finansowania

Dla wdrożenia działań w zakresie zrównoważonej mobilności na obszarze Subregionu Północnego Województwa Śląskiego niezbędne jest zapewnienie stabilnego finansowania przedsięwzięć, zwłaszcza pokrycie wydatków związanych z przygotowaniem projektów, kosztów eksploatacyjnych infrastruktury, zakupu pojazdów, promocji i monitorowania rezultatów wdrożonych rozwiązań. Możliwymi instrumentami finansowania zrównoważonej mobilności są:

- programy Unii Europejskiej przewidziane na lata 2021-2027 (w zależności od dostępności);
- środki rządowe w ramach programów krajowych;
- środki własne jednostek samorządu terytorialnego;
- kredyt, leasing;
- działalność komercyjna;
- środki własne (w szczególności operatorów transportu publicznego – amortyzacja oraz zysk).

Finansowanie projektów z zakresu zrównoważonej mobilności odbywa się z reguły przy wykorzystaniu większej liczby źródeł finansowania. Udział poszczególnych źródeł finansowania w pokryciu kosztów zadań inwestycyjnych jest zmienny oraz zdeterminowany 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 przedstawiono w tabeli 6.1.

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Tabela 6.1. Relacje między zadaniami i sposobem finansowania

Działania	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np.: kredyt, działalność komercyjna)
Pakiet działań 1.1. Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego					
1.1.1 Rozwój sieci węzłów przesiadkowych przy przystankach i stacjach kolejowych oraz głównych przystankach autobusowych.	Samorzady terytorialne / PKP S.A.	✓	✓	✓	✓
1.1.2 Budowa systemu parkingów Park&Ride.	Samorzady terytorialne / PKP SA	✓	✓	✓	✓
1.1.3 Rozwój sieci połączeń autobusowych pomiędzy gminami subregionu.	Samorzady terytorialne	✓	✓	✓	✓
1.1.4 Rozwój sieci połączeń tramwajowych w Częstochowie.	Samorzady terytorialne	✓	✓	✓	✓
1.1.5 Rozwój sieci połączeń kolejowych na obszarze subregionu.	Organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
1.1.6 Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego – tabor autobusowy i tramwajowy.	Samorzady terytorialne / Organizatorzy transportu zbiorowego / Operatorzy transportu zbiorowego / przewoźnicy	✓	✓	✓	
1.1.7 Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego – tabor autobusowy i tramwajowy.	Organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
1.1.8 Ujednolicenie standardów funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie SPWŚ, w tym systemu informacji pasażerskiej.	Samorzady terytorialne			✓	
1.1.9 Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych.	Samorzady terytorialne / Organizatorzy transportu zbiorowego / Operatorzy transportu zbiorowego / przewoźnicy		✓	✓	✓

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Działania	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np.: kredyt, działalność komercyjna)
1.1.10 Poprawa dostępu pieszego i rowerowego do stacji i przystanków transportu zbiorowego.	Samorządy terytorialne/PKP S.A.	✓	✓	✓	✓
1.1.11 Poprawa jakości infrastruktury ostatniej mili.	Samorządy terytorialne			✓	
Pakiet działań 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego					
1.2.1 Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centra miejscowości.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.2 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.3 Kameralizacja ulic.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.4 Uspokojenie ruchu w sąsiedztwie szkół, przedszkoli i żłobków	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.5 Wprowadzenie stref zamieszkania i stref tempo 30.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.6 Eliminacja zjawiska nielegalnego parkowania.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.7 Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.2.8 Zwiększanie widoczności przejść dla pieszych.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
Pakiet działań 1.3. Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych					
1.3.1 Rozbudowa sieci dróg rowerowych, dążenie do uzyskania ciągłości połączeń istniejącej infrastruktury.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.3.2 Rozbudowa sieci dróg rowerowych w gminach jako systemu dla alternatywnych, niezmotoryzowanych form transportu.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Działania	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np.: kredyt, działalność komercyjna)
1.3.3 Tworzenie bezpiecznych parkingów rowerowych	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.3.4 Rozwój systemu rowerów miejskich.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.3.5 Ujednoczenie standardów tworzenia infrastruktury rowerowej na terenie SPWŚ.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
1.3.6 Rozwój infrastruktury towarzyszącej dla rowerzystów oraz UTO i urzędzeń wspomagających ruch.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
Pakiet działań 1.4. Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego					
1.4.1 Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych.	Organizatorzy transportu zbiorowego		✓	✓	✓
1.4.2 Rozwój i ujednoczenie funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w całym Subregionie.	Organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
1.4.3 Tworzenie wspólnej bazy rozkładowej wraz z aplikacją, obejmującej wszystkich operatorów transportu zbiorowego świadczących usługi na terenie SPWŚ.	Operatorzy transportu zbiorowego / Organizatorzy transportu zbiorowego / PKP SA			✓	✓
1.4.4 Wyposażenie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów.	Samorządy terytorialne	✓	✓	✓	✓
1.4.5 Otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.	PKP SA/ Organizatorzy transportu zbiorowego / Operatorzy transportu zbiorowego			✓	✓
Pakiet działań 2.1. Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizacja poziomu hałasu					
2.1.1 Wprowadzenie zieleni i rozwiązań retencjonujących wodę opadową w obszarze ulic i placów.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Działania	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np.: kredyt, działalność komercyjna)
2.1.2 Tworzenie „zielonych przystanków”.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.1.3 Tworzenie „zielonych torowisk” tramwajowych.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.1.4 Zwiększenie % udziału powierzchni zielonych przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg			✓	
Pakiet działań 2.2. Racjonalne planowanie przestrzenne					
2.2.1 Ograniczenie skali wydawania decyzji WZ.	Samorządy terytorialne			✓	
2.2.2 Ograniczenie podaży terenów mieszkaniowych poza miastem.	Samorządy terytorialne			✓	
2.2.3 Dogęszczanie i uzupełnianie istniejącej zabudowy mieszkaniowej w centrach miast.	Samorządy terytorialne			✓	
2.2.4 Prowadzenie polityki przestrzennej zgodnej z ideą TOD – Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport.	Samorządy terytorialne			✓	
Pakiet działań 2.3. Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu					
2.3.1 Tworzenie stref czystego transportu	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg			✓	
2.3.2 Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
Pakiet działań 2.4. Nisko lub zero emisyjność w transporcie					
2.4.1 Wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny.	Samorządy terytorialne / Organizatorzy transportu zbiorowego / Operatorzy transportu zbiorowego / przewoźnicy	✓	✓	✓	✓

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Działania	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np.: kredyt, działalność komercyjna)
2.4.2 Budowa infrastruktury niezbędnej do obsługi taboru nisko- lub zeroemisyjnego i ładowania paliwem alternatywnym.	Organizatorzy transportu zbiorowego / Operatorzy transportu zbiorowego / przewoźnicy	✓	✓	✓	✓
2.4.3 Rozwój i promowanie wypożyczalni pojazdów zeroemisyjnych i współdzielonych.	Samorządy terytorialne			✓	✓
Pakiet działań 3.1. Współpraca samorządów					
3.1.1 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu zbiorowego.	Samorządy terytorialne			✓	
3.1.2 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań związanych z implementacją Inteligentnych Systemów Transportowych.	Samorządy terytorialne			✓	
3.1.3 Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanych zarządzania polityką przestrzenną w Subregionie Północnego.	Samorządy terytorialne			✓	
3.1.4 Ukształtowanie efektywnych struktur w ramach JST w celu działania na rzecz zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.	Samorządy terytorialne			✓	
Pakiet działań 3.2. Analizy i badania transportowe					
3.2.1 Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportu	Samorządy terytorialne / Organizatorzy transportu	✓	✓	✓	✓
3.2.2 Wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy.	Samorządy terytorialne / Organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Działania	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np.: kredyt, działalność komercyjna)
3.2.3 Rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.	Samorządy terytorialne	✓	✓	✓	✓
3.2.4 Rozwiązania funkcjonalne w zakresie analizy danych z monitoringu.	Samorządy terytorialne	✓	✓	✓	✓
3.2.5 Diagnozowanie i określenie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg			✓	✓
3.2.6 Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa drogowego	Samorządy terytorialne / Zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
3.2.7 Tworzenie rekomendacji z zakresu zmian organizacji ruchu drogowego	Zarządcy dróg			✓	✓
Pakiet działań 3.3. Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności					
3.3.1 Przygotowanie spójnej koncepcji informacyjno-promocyjnej dotyczącej działań na rzecz zrównoważonej mobilności.	Samorządy terytorialne			✓	✓
3.3.2 Włączenie się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności.	Samorządy terytorialne			✓	✓
3.3.3 Prowadzenie działań edukacyjnych w szkołach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Samorządy terytorialne	✓	✓	✓	✓
3.3.4 Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Samorządy terytorialne			✓	✓

Źródło: opracowanie własne

6.2. Harmonogram wdrażania

W tabeli 6.2 przedstawiono harmonogram wdrożenia pakietów 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.) dopuszcza się możliwość weryfikacji każdego z zadań i – po uzyskaniu pozytywnej rekomendacji – możliwość ich kontynuacji w następnych latach. Realizacja zadań zgodnie z harmonogramem daje gwarancję terminowego wdrażania zrównoważonej mobilności w SPWŚ.

Tabela 6.2. Harmonogram wdrażania pakietów działań

Rekomendacje	Okres realizacji	
	do 2030	do 2040
PAKIET DZIAŁAŃ 1.1. Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego		
1.1.1 Rozwój sieci węzłów przesiadkowych przy przystankach i stacjach kolejowych oraz głównych przystankach autobusowych.		
1.1.2 Budowa systemu parkingów Park&Ride.		
1.1.3 Rozwój sieci połączeń autobusowych pomiędzy gminami subregionu.		
1.1.4 Rozwój sieci połączeń tramwajowych w Częstochowie.		
1.1.5 Rozwój sieci połączeń kolejowych na obszarze subregionu.		
1.1.6 Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego – tabor autobusowy i tramwajowy.		
1.1.7 Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego – tabor autobusowy i tramwajowy.		
1.1.8 Ujednoczenie standardów funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie SPWŚ, w tym systemu informacji pasażerskiej.		
1.1.9 Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych.		
1.1.10 Poprawa dostępu pieszego i rowerowego do stacji i przystanków transportu zbiorowego.		
1.1.11 Poprawa jakości infrastruktury ostatniej mili.		
PAKIET DZIAŁAŃ 1.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego		
1.2.1 Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centra miejscowości.		
1.2.2 Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem.		
1.2.3 Kameralizacja ulic.		
1.2.4 Uspokojenie ruchu w sąsiedztwie szkół, przedszkoli i żłobków		
1.2.5 Wprowadzenie stref zamieszkania i stref tempo 30.		
1.2.6 Eliminacja zjawiska nielegalnego parkowania.		
1.2.7 Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych.		
1.2.8 Zwiększanie widoczności przejść dla pieszych.		
PAKIET DZIAŁAŃ 1.3. Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych		
1.3.1 Rozbudowa sieci dróg rowerowych, dążenie do uzyskania ciągłości połączeń istniejącej infrastruktury.		

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rekomendacje	Okres realizacji	
	do 2030	do 2040
1.3.2 Rozbudowa sieci dróg rowerowych w gminach jako systemu dla alternatywnych, niezmotoryzowanych form transportu.		
1.3.3 Tworzenie bezpiecznych parkingów rowerowych		
1.3.4 Rozwój systemu rowerów miejskich.		
1.3.5 Ujednolicenie standardów tworzenia infrastruktury rowerowej na terenie SPWŚ.		
1.3.6 Rozwój infrastruktury towarzyszącej dla rowerzystów oraz UTO i urządzeń wspomagających ruch.		
PAKIET DZIAŁAŃ 1.4. Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego		
1.4.1 Wypracowanie wspólnych rozwiązań taryfowych.		
1.4.2 Rozwój i ujednolicenie funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w całym Subregionie.		
1.4.3 Tworzenie wspólnej bazy rozkładowej wraz z aplikacją, obejmującą wszystkich operatorów transportu zbiorowego świadczących usługi na terenie SPWŚ.		
1.4.4 Wyposażenie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów.		
1.4.5 Otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.		
PAKIET DZIAŁAŃ 2.1. Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizacja poziomu hałasu		
2.1.1 Wprowadzenie zieleni i rozwiązań retencjonujących wodę opadową w obszarze ulic i placów.		
2.1.2 Tworzenie „zielonych przystanków”.		
2.1.3 Tworzenie „zielonych torowisk” tramwajowych.		
2.1.4 Zwiększenie % udziału powierzchni zielonych przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.		
PAKIET DZIAŁAŃ 2.2. Racjonalne planowanie przestrzenne		
2.2.1 Ograniczenie skali wydawania decyzji WZ.		
2.2.2 Ograniczenie podaży terenów mieszkaniowych poza miastem.		
2.2.3 Dogęszczanie i uzupełnianie istniejącej zabudowy mieszkaniowej w centrach miast.		
2.2.4 Prowadzenie polityki przestrzennej zgodnej z ideą TOD – Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport.		
PAKIET DZIAŁAŃ 2.3. Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu		
2.3.1 Tworzenie stref czystego transportu.		
2.3.2 Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.		
PAKIET DZIAŁAŃ 2.4. Nisko lub zero emisyjność w transporcie		
2.4.1 Wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny.		

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Rekomendacje	Okres realizacji	
	do 2030	do 2040
2.4.2 Budowa infrastruktury niezbędnej do obsługi taboru nisko- lub zeroemisyjnego i ładowania paliwem alternatywnym.		
2.4.3 Rozwój i promowanie wypożyczalni pojazdów zeroemisyjnych i współdzielonych.		
PAKIET DZIAŁAŃ 3.1. Współpraca samorządów		
3.1.1 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań transportowych związanych z kształtowaniem transportu zbiorowego.		
3.1.2 Stworzenie zespołów roboczych w poszczególnych jednostkach samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zadań związanych z implementacją Inteligentnych Systemów Transportowych.		
3.1.3 Stworzenie efektywnych struktur zintegrowanych zarządzania polityką przestrzenną w Subregionie Północnego.		
3.1.4 Ukształtowanie efektywnych struktur w ramach JST w celu działania na rzecz zintegrowanego zarządzania bezpieczeństwem.		
PAKIET DZIAŁAŃ 3.2. Analizy i działania transportowe		
3.2.1 Badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportu		
3.2.2 Wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy.		
3.2.3 Rozwiązania techniczne w zakresie monitorowania wskaźników związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.		
3.2.4 Rozwiązania funkcjonalne w zakresie analizy danych z monitoringu.		
3.2.5 Diagnozowanie i określenie poziomu ryzyka w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego		
3.2.6 Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa drogowego		
3.2.7 Tworzenie rekomendacji z zakresu zmian organizacji ruchu drogowego		
PAKIET DZIAŁAŃ 3.3. Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności		
3.3.1 Przygotowanie spójnej koncepcji informacyjno-promocyjnej dotyczącej działań na rzecz zrównoważonej mobilności.		
3.3.2 Włączenie się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności.		
3.3.3 Prowadzenie działań edukacyjnych w szkołach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.		
3.3.4 Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.		

Źródło: Opracowanie własne



MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

7. MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

7.1. Zasady monitorowania i raportowania wyników

Po przyjęciu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego rozpoczyna się proces jego wdrożenia i monitorowania. Jest to szereg czynności, które są niezbędne dla skutecznego wdrażania przedmiotowego dokumentu. Proces monitoringu wykorzystuje 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 Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.

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

W roku 2028 planowane jest rozpoczęcie kolejnego cyklu SUMP, mającego na celu przyjęcie zaktualizowanego dokumentu do roku 2030. W nowym dokumencie zostanie wykonana weryfikacja wykonanych działań oraz ocena poziomu osiągnięcia celów horyzontalnych przyjętych w obecnej edycji SUMP. Jednocześnie zgodnie z metodyką cel horyzontalny ulegnie przesunięciu na rok 2045.

Jednostką odpowiedzialną za opracowanie Raportu Pośredniego oraz Raportu Końcowego będzie Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.

W ramach Raportu Pośredniego dojdzie do przeglądu realizacji wskaźników wymienionych w rozdziale 7.2 oraz projektów wymienionych w Załączniku A do Planu.

W ramach Raportu Końcowego dojdzie do przeglądu wyników diagnozy, przyjętych celów, pakietów działań i rekomendacji oraz ewaluacji realizacji wskaźników i projektów z Załącznika A. Następnie Plan mobilności zostanie zaktualizowany w oparciu o wnioski i wytyczne z Raportu Końcowego.

Jednostkami odpowiedzialnymi za monitorowanie postępów realizacji wskaźników opisanych w rozdziale 7.2 będą wszystkie jednostki samorządu terytorialnego na obszarze opracowanego Planu. Gminy każdorazowo do końca pierwszego kwartału, począwszy od 2024 r. aż do roku 2041, prześlą do Związku Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego informacje na temat postępów w realizacji projektów wymienionych w Załączniku A do Planu.

7.2. Wskaźniki realizacji SUMP

Najważniejszym elementem systemu monitorowania wdrażania planu są odpowiednio dobrane wskaźniki. Wskazane poniżej wskaźniki odnoszą się odpowiednio do celów horyzontalnych i strategicznych – wskaźniki rezultatu oraz do samych wskaźników strategicznych Planu. Kryterium doboru wskaźników była łatwa dostępność danych, dzięki czemu będzie możliwe przeprowadzanie

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

cyklicznego sprawdzania postępu efektów wdrażania Planu. Wskaźniki podzielono na: rezultatu (tabela 7.1) i produktu (tabela 7.2).

Tabela 7.1 Lista wskaźników rezultatu

Lp.	Wskaźnik	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
				Stan na koniec 2021 r.	Stan na koniec 2030 r.	Stan na koniec 2040 r.
1.	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Subregionu Północnego w ujęciu rocznym [na 100 tys. mieszkańców]	Komenda Wojewódzka Policji	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kształtowanie świadomego społeczeństwa	6,00	4,00	2,00
2a.	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego (Subregion Północny)	Baza danych z rejestru PESEL	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kształtowanie świadomego społeczeństwa	4,67	4,68	4,68
2b.	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego (tylko Miasto Częstochowa)	Baza danych z rejestru PESEL	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kształtowanie świadomego społeczeństwa	9,15	9,16	9,16
3.	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów	Model ruchu	Ograniczenie wpływu transportu na środowisko	150 764,97 [t]	148 332,05 [t]	↘

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Lp.	Wskaźnik	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
				Stan na koniec 2021 r.	Stan na koniec 2030 r.	Stan na koniec 2040 r.
	transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim [na 100 tys. mieszkańców]					
4.	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze miejskim [na 100 tys. mieszkańców]	Model ruchu	Ograniczenie wpływu transportu na środowisko	9,35 [t]	10,37 [t]	↘

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7.2 Lista wskaźników produktu

Lp.	Wskaźnik	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					Stan na koniec 2030 r.	Stan na koniec 2040 r.
1.	Długość wybudowanych dróg dla rowerów [km]	Samorządy gminne	Zintegrowany i sprawny system transportowy	0 ⁴	80	↗ +20%

⁴ Wartość bazowa wynosi 0, wartość pośrednia i końcowa pokazuje przyrosty poszczególnych wskaźników w okresie wdrażania SUMP, tj. od 01.01.2023 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego

Lp.	Wskaźnik	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Wartość pośrednia	Wartość docelowa
					Stan na koniec 2030 r.	Stan na koniec 2040 r.
2.	Liczba wybudowanych zintegrowanych centrów przesiadkowych [szt.]	Samorządy gminne	Zintegrowany i sprawny system transportowy	0	5	↗ +20%
3.	Liczba nowopowstałych linii publicznego transportu zbiorowego [szt.]	Samorządy gminne	Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością	0	2	↗ +50%
4.	Liczba wybudowanych parkingów Park&Ride [szt.]	Samorządy gminne	Zintegrowany i sprawny system transportowy	0	4	↗ +50%
5.	Liczba zakupionych sztuk nisko lub zeroemisyjnego taboru autobusowego [szt.]	Samorządy gminne	Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi	0	97	↗ +20%
6.	Liczba zakupionych sztuk taboru tramwajowego [szt.]	Samorządy gminne	Obniżenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi	0	10	↗ +20%
7.	Liczba zorganizowanych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w SPWŚ [szt.]	Samorządy gminne	Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością	0	6	↗ +20%

Źródło: Opracowanie własne



PODSUMOWANIE

8. PODSUMOWANIE

Uwarunkowania geograficzne i zachodzące procesy społeczno-gospodarcze w Subregionie Północnym Województwa Śląskiego, wpływają na rosnące oczekiwania mieszkańców wobec komfortu przemieszczania się, a to rodzi szereg wyzwań i problemów transportowych. W celu sprostania tym oczekiwaniom oraz poprawie jakości życia mieszkańców 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 Subregionu Północnego Województwa Śląskiego powstał w celu wskazania kierunkowych, zintegrowanych działań prowadzących do wzrostu zrównoważonego rozwoju poprzez zmianę podziału modalnego dla obszaru objętego Planem. Wdrażanie działań zaproponowanych w Planie przyczyni się do wzrostu 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 wskazuje na kierunki rozwoju w następujących elementach mobilności:

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

Opracowany dokument wskazuje na kierunki rozwoju polityki przestrzennej i transportowej w obszarze oddziaływania Częstochowy. Plan przyczyni 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 Częstochowy i okolic oznaczać to będzie zwiększenie efektywności transportu zbiorowego, 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 jakości życia mieszkańców Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.

Opracowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego do 2040 roku należy traktować jako punkt wyjścia dla działań prowadzących do zmian na rzecz zrównoważonej mobilności na analizowanym obszarze. Realizacja założeń Planu w oparciu o przedstawione pakiety działań daje gwarancję zachowania wysokiej atrakcyjności obszaru oraz jakości życia mieszkańców.

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 0.1 Lokalizacja obszaru opracowania	13
Rysunek 1.1 Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej	16
Rysunek 1.2 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 28.02.2023 r. z Myszkowa	19
Rysunek 1.3 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 01.03.2023 r. z Kłobucka	19
Rysunek 1.4 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 02.03.2023 r. z Przyrowa	19
Rysunek 1.5 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 03.03.2023 r. z Częstochowy	19
Rysunek 2.1. Podział funkcjonalny Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	22
Rysunek 2.2. Zagęszczenie zakładów pracy na tle sieci komunikacyjnej na terenie SWPŚ	25
Rysunek 2.3. Zagęszczenie zakładów pracy na tle sieci komunikacyjnej na terenie miasta Częstochowa	26
Rysunek 2.4. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych na obszarze Subregionu Północnego Województwa Śląskiego	29
Rysunek 2.5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych na obszarze miasta Częstochowa	30
Rysunek 2.6. Linie kolejowe na tle zabudowy mieszkaniowej w Subregionie Północnym	32
Rysunek 2.7. Linie kolejowe na tle zabudowy mieszkaniowej na terenie miasta Częstochowa	33
Rysunek 2.8. Stacje wypożyczania rowerów oraz drogi rowerowe na terenie Subregionu	34
Rysunek 2.9. Stacje wypożyczania rowerów oraz drogi rowerowe na terenie Częstochowy	34
Rysunek 2.10. Wybór środków transportu oraz częstotliwość stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród respondentów	38
Rysunek 5.1 Kluczowe inwestycje poprawiające dostępność do publicznego transportu zbiorowego na terenie Częstochowy	61
Rysunek 5.2 Kluczowe inwestycje drogowe poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarze Subregionu	63

SPIS TABEL

Tabela 2.1. Liczba mieszkańców oraz powierzchnia gmin Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.....	23
Tabela 2.2. Wykaz dokumentów poddanych analizie.....	26
Tabela 2.3. Wyniki badań jakościowych	35
Tabela 2.4. Wybór środka transportu w zależności od miejsca zamieszkania.....	38
Tabela 3.1. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.....	40
Tabela 4.1. Porównanie scenariuszy	52
Tabela 5.1. Zależność między celami horyzontalnymi i operacyjnymi	56
Tabela 5.2 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Poprawa dostępności do publicznego transportu zbiorowego ”	61
Tabela 5.3. Rekomendacje w ramach pakietu: „ Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego ”	64
Tabela 5.4 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Rozwój spójnej sieci dróg rowerowych ”	66
Tabela 5.5 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Integracja istniejących systemów publicznego transportu zbiorowego ”	68
Tabela 5.6 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Poprawa jakości środowiska, w tym powietrza oraz minimalizacja poziomu hałasu ”	70
Tabela 5.7 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Racjonalne planowanie przestrzenne ”	71
Tabela 5.8 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Tworzenie atrakcyjnych warunków dla ekologicznych środków transportu ”	72
Tabela 5.9 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Nisko lub zero emisyjność w transporcie ”	73
Tabela 5.10 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Współpraca samorządów ”	75
Tabela 5.11 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Analizy i badania transportowe ”	77
Tabela 5.12 Rekomendacje w ramach pakietu: „ Promocja i edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności ”	78
Tabela 6.1. Relacje między zadaniami i sposobem finansowania.....	81
Tabela 6.2. Harmonogram wdrażania pakietów działań	87
Tabela 7.1 Lista wskaźników rezultatu.....	92
Tabela 7.2 Lista wskaźników produktu	93

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik A. Wykaz inwestycji