

**UCHWAŁA NR LX/514/2023
RADY GMINY RUDNIK**

z dnia 20 grudnia 2023 r.

**w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Zachodniego
Województwa Śląskiego oraz wyrażenia woli współdziałania z innymi samorządami
w zakresie jego wdrożenia**

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1, 2, 4 oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40, 572, 1463, 1688) Rada Gminy w Rudniku uchwala, co następuje:

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

§ 1. Przyjmuje się „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko, stanowiący załącznik nr 1 do uchwały.

§ 2. Rada Gminy w Rudniku wyraża wolę współdziałania z samorządami Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego w zakresie wdrożenia zapisów Planu.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Rudnik.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Gminy

Ireneusz Jaśkowski

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



**ZAŁĄCZNIK DO PLANU
Strefy interwencji wraz z działaniami**

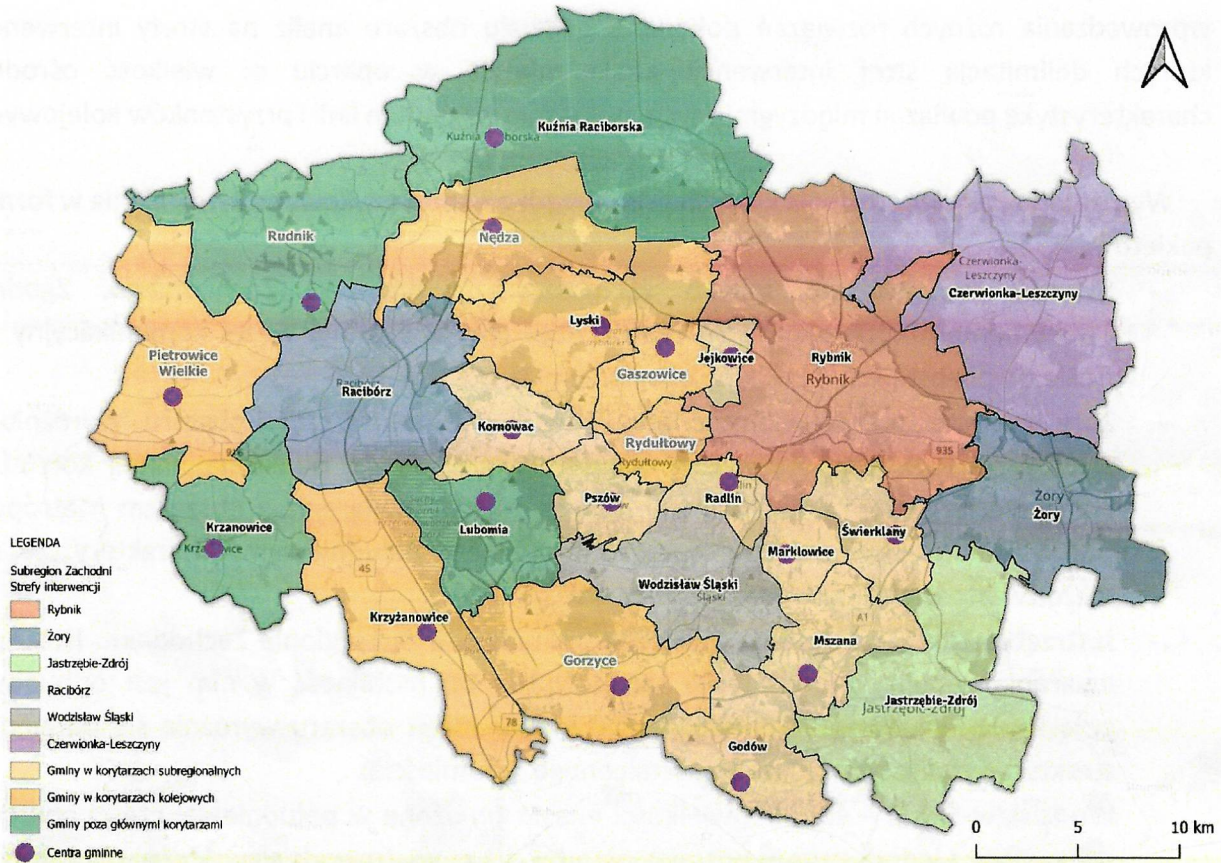
1 Wstęp

Z uwagi na: zróżnicowanie sytuacji mobilności, cechy poszczególnych gmin, a także zasadności wprowadzania różnych rozwiązań dokonano podziału obszaru analiz na strefy interwencji, których delimitacja stref interwencji miała miejsce w oparciu o: wielkość ośrodka, charakterystykę powiązań międzygminnych, położenie względem linii i przystanków kolejowych.

Wyróżniono dziesięć stref, dla których przyporządkowano dedykowane im działania w formie pakietów:

- **Rybnik** – największe miasto w obszarze Subregionu Zachodniego. Zgodnie z dokumentami strategicznego stanowi jego rdzeń. Stanowi węzeł komunikacyjny na trasie do pozostałych ośrodków obszaru analiz;
- **Żory** – miasto średniej wielkości położone we wschodniej części obszaru. Wyróżnione z uwagi na funkcjonującą w nim bezpłatną komunikację publiczną, mniej korzystne położenie względem linii kolejowej, funkcjonujące powiązania z obszarem Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej a także Subregionem Południowym. Charakteryzuje się także zwartością, jak przyrostem liczby mieszkańców;
- **Jastrzębie-Zdrój** – drugie co do wielkości miasto w Subregionie Zachodnim. Istotnym uwarunkowaniem, które będzie miało wpływ na mobilność w nim jest odbudowa połączenia kolejowego. Ponadto na tle innych miast obszaru wyróżnia się odmienną strukturą urbanistyczną, bez wykształconego śródmieścia;
- **Wodzisław-Śląski** – średniej wielkości miasto położone w południowej części obszaru, stanowiące z jednej strony centralny ośrodek dla powiatu wodzisławskiego, zaś z drugiej jedno z centrów wschodniej części Subregionu Zachodniego z silnymi powiązaniem w kierunku Rybnika, Jastrzębia-Zdroju, czy Żor.
- **Racibórz** – stanowi lokalny ośrodek rozwoju obszaru powiatu raciborskiego. Ma istotnie mniejsze powiązania z gminami położonymi we wschodniej części obszaru.
- **Czerwionka-Leszczyny** – gmina położona na granicy Subregionu Zachodniego i Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, z którą łączy ją istotne powiązania międzygminne. Charakteryzuje się również dogodną obsługą transportem kolejowym.
- **Gminy położone w korytarzach subregionalnych** (Kornowac, Pszów, Jejkowice, Radlin, Markłowice, Świerklany, Mszana, Godów) – są to wszystkie gminy położone przy głównych korytarzach transportowych w Subregionie Zachodnim. W większości przypadków są one dość gęsto zaludnione i istotnie zurbanizowane.
- **Gminy położone w korytarzach kolejowych** (Rydułtowy, Gorzyce, Gaszowice, Lyski, Nędza, Pietrowice Wielkie, Krzyżanowice) – są to wszystkie pozostałe gminy, które wyróżniają się korzystnym położeniem względem linii kolejowych istniejących, bądź planowanych do odbudowy.
- **Gminy położone poza głównymi korytarzami** (Kuźnia Raciborska, Rudnik, Lubomia, Krzanowice) – gminy, które względem pozostałych wyróżniają się pod względem zagospodarowania przestrzennego (tj. bardziej rolniczy charakter), położeniem poza kluczowymi korytarzami oraz ekstensywną zabudową.

- **Centra gminne** – uszczegółowienie odnoszące się do centrów poszczególnych gmin (nie będących najważniejszymi miastami w Subregionie), jako miejsc, które mogą stanowić lokalne miejsca aktywności i usług dla mieszkańców poszczególnych gmin.



Rysunek 1 Podział Subregionu Zachodniego na strefy interwencji

Źródło: opracowanie własne

Wypracowanie działań, a także ich przyporządkowanie do poszczególnych stref interwencji (pakietowanie) było procesem iteracyjnym. Wpierw w ramach Wstępnego Projektu SUMP, na podstawie uprzednio przeprowadzonej diagnozy stanu istniejącego i konsultacji społecznych zaproponowano wstępną, szeroką listę działań wpisujących się w zaproponowane cele operacyjne.

Wstępny Projekt SUMP podlegał następnie kolejnej fazie konsultacji społecznych. Równolegle prowadzone były rozmowy z przedstawicielami gmin i powiatów wchodzących w skład Subregionu Zachodniego w formie spotkań, a także dedykowanego formularza ankietowego, w którym mieli oni możliwość wypowiedzenia się co do zasadności realizacji działań, które zostały zaproponowane, innych propozycji działań, które nie zostały ujęte we wstępnej wersji Planu lub wskazania swoich zadań. Te dwa czynniki, w powiązaniu ze stwierdzonymi na etapie diagnozy stanu istniejącego stanowiły fundament do zdefiniowania ostatecznego kształtu działań i ich uszczegółowienia, jak i przyporządkowania ich do poszczególnych stref interwencji.



Rysunek 2 Proces definiowania pakietów działań

Źródło: opracowanie własne

2 Przepisanie działań do stref interwencji

Tabela 1 przedstawia przypisanie poszczególnych działań przewidzianych w ramach Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Subregionu Zachodniego do wyróżnionych stref interwencji.

Tabela 1 Przypisanie działań w SUMP Subregionu Zachodniego do stref interwencji

CEL OPERACYJNY	Numer	Działania treść	Strefy interwencji											
			Rybnik	Racibórz	Czerwionka- Leszczyny	Wodzisław Śląski	Centra gminne	Gminy poza głównymi korytarzami	Gminy w korytarzach subregionalnych	Żory	Jastrzębie-Zdrój	Gminy w korytarzach kolejowych		
C11	1.1	Zintegrowane zarządzanie mobilnością na obszarze Subregionu Zachodniego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C11	1.2	Integracja taryf na obszarze Subregionu Zachodniego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C11	1.3	Integracja taryfowa z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią			o							o		
C11	1.4	Wspólna platforma informacji pasażerskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C11	1.5	Budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą P+R/K+R/B+R	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C11	1.6	Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C11	1.7	Wspólny standard przystanków autobusowych	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C11	1.8	Synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C12	1.9	Zwiększenie częstotliwości kursowania połączeń transportu publicznego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C12	1.10	Rozszerzenie sieci transportu publicznego w ujęciu gminnym i powiatowym	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C12	1.12	Budowa nowych lub modernizacja istniejących przystanków i dworców transportu publicznego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

CEL OPERACYJNY	Działania		Strefy interwencji									
	Numer	treść	Rybnik	Racibórz	Czerwionka- Leszczyny	Wodzisław Śląski	Centra gminne	Gminy poza głównymi korytarzami	Gminy w korytarzach subregionalnych	Żory	Jastrzębie-Zdrój	Gminy w korytarzach kolejowych
C12	1.13	Rozwój połączeń ponadsubregionalnych i transgranicznych	0	0	0	0		0		0	0	
C12	1.14	Wyposażenie taboru transportu publicznego w systemy informacji pasażerskiej	0	0		0				0	0	
C12	1.15	Uruchamianie komunikacji autobusowej na żądanie						0				
C12	1.16	Budowa i modernizacja linii kolejowych	0		0	0				0	0	0
C12	1.18	Uruchamianie linii dowozowych do przystanków i stacji kolejowych			0							0
C12	1.19	Rozbudowa systemu dystrybucji biletów transportu publicznego	0	0	0	0	0			0	0	0
C12	1.20	Organizacja połączeń transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi miastami Subregionu Zachodniego	0	0	0	0	0			0	0	
C13	1.21	Priorytety w ruchu dla komunikacji autobusowej, w tym pasy autobusowe	0								0	
C13	1.22	Wdrożenie systemu ITS z priorytetem dla transportu publicznego	0			0				0		
C13	1.24	Wdrożenie przystanków "na żądanie"		0		0		0		0		0
C21	2.1	Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C21	2.2	Wysokiej jakości utrzymanie infrastruktury dla ruchu rowerów i pieszych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C21	2.3	Budowa i rozwój infrastruktury punktowej ruchu rowerów i pieszych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CEL OPERACYJNY	Numer	Działania treść	Strefy interwencji										
			Rybnik	Racibórz	Czerwionka- Leszczyny	Wodzisław Śląski	Centra gminne	Gminy poza głównymi korytarzami	Gminy w korytarzach subregionalnych	Żory	Jastrzębie-Zdrój	Gminy w korytarzach kolejowych	
C21	2.5	Uruchomienie i rozwój systemu rowerów miejskich	0	0		0					0	0	
C21	2.6	Wdrożenie subregionalnych standardów pieszych i rowerowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C21	2.7	Poprawa dojazdu/dojazdu rowerem do przystanków i stacji transportu publicznego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C21	2.8	Umożliwienie przewozu rowerów liniami autobusowymi						0	0				0
C22	2.10	Zakup ekologicznego taboru do obsługi połączeń miejskich i regionalnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C22	2.11	Budowa i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C23	2.12	Wprowadzenie ograniczeń w ruchu pojazdów w obszarach centralnych miast	0	0		0					0	0	
C23	2.13	Polityka parkingowa i rozwój SPP/ŚSPP	0	0		0					0	0	
C23	2.14	Porządkowanie parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych	0		0	0					0	0	
C23	2.16	Zmiany przekrojów ulic dostosowujące je do ich funkcji	0		0	0					0	0	
C23	2.17	Rewitalizacja centrów gminnych w wielofunkcyjne przestrzenie publiczne					0						
C24	2.19	Dopłaty do zakupu rowerów towarowych dla przedsiębiorców	0										
C24	2.20	Interwencja w logistykę miejską	0	0		0					0	0	

CEL OPERACYJNY	Działania		Strefy interwencji									
	Numer	treść	Rybnik	Racibórz	Czerwionka-Leszczyny	Wodzisław Śląski	Centra gminne	Gminy poza głównymi korytarzami	Gminy w korytarzach subregionalnych	Żory	Jastrzębie-Zdrój	Gminy w korytarzach kolejowych
C31	3.1	Budowa i modernizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C31	3.2	Poprawa bezpieczeństwa w okolicach szkół i innych generatorów ruchu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C32	3.3	Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości		0			0	0	0	0		0
C32	3.4	Uspokajanie ruchu w obszarach wrażliwych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C32	3.5	Przebudowa miejsc niebezpiecznych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C32	3.6	Współpraca z Policją i strażami gminnymi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C41	4.1	Działania edukacyjne w szkołach z zakresu zrównoważonej mobilności	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C41	4.2	Promocja zrównoważonej mobilności	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C41	4.3	Działania edukacyjne z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C42	4.4	Wdrożenie planowania przestrzennego zorientowanego na transport		0	0	0	0		0	0	0	0
C42	4.5	Współpraca z inwestorami	0	0		0			0	0	0	
C42	4.6	Opracowywanie dedykowanych planów mobilności dla generatorów ruchu	0	0		0			0	0		
C42	4.7	Opracowywanie i ewaluacja gminnych planów mobilności	0	0		0			0	0		
C43	4.8	Regularne badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C43	4.9	Platforma do zgłaszania wniosków dotyczących zrównoważonej mobilności	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CEL OPERACYJNY	Działania		Strefy interwencji									
	Numer	treść	Rybnik	Racibórz	Czerwionka-Leszczyny	Wodzisław Śląski	Centra gminne	Gminy poza głównymi korytarzami	Gminy w korytarzach subregionalnych	Żory	Jastrzębie-Zdrój	Gminy w korytarzach kolejowych
C43	4.10	Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C43	4.11	Audyty pod kątem dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C44	4.12	Wspólne komisje planowania przestrzennego	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C44	4.13	Organizacja wspólnych spotkań dot. mobilności w Subregionie Zachodnim	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C44	4.14	Działania lobbingsowe w jednostkach i instytucjach wyższego szczebla pod kątem uwzględniania potrzeb mobilności mieszkańców	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
C44	4.15	Wdrożenie standardów konsultacji społecznych	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Źródło: opracowanie własne

Uzasadnienie

Nadmiernie obciążone drogi, znaczne zwiększone emisje związane z transportem, chaos przestrzenny, braki w infrastrukturze, a także niebezpieczne i niedostosowane przestrzenie powodują potrzebę realizacji ambitnych działań w trosce o jakość życia mieszkańców.

Plan Zrównoważonej Mobilności to dokument umożliwiający **planowanie działań transportowych i rozwoju zrównoważonej mobilności mieszkańców** w perspektywie około dwudziestu kolejnych lat. Jego głównym celem jest dążenie do **podniesienia jakości życia mieszkańców dzięki wydajnym rozwiązaniom i obniżaniu wpływu transportu na środowisko**. Subregionalny charakter dokumentu powoduje, że planowane działania dla wszystkich gmin i powiatów koncentrują się na **potrzebach transportowych mieszkańców i wymagają współpracy** pomiędzy różnymi podmiotami.

Plany Zrównoważonej Mobilności są jednymi z **dokumentów wymaganych podczas pozyskiwania dotacji unijnych w perspektywie 2021-2027** na finansowanie projektów z zakresu transportu i mobilności m.in. na drogi rowerowe, nowy tabor, węzły przesiadkowe czy obwodnice. Plan przedstawia kompleksowe podejście do planowania transportu uwzględniając zagadnienia przestrzenne, społeczne i gospodarcze.

Plan Mobilności powstawał jednocześnie w trosce o zdrowe, bezpieczne i przyjazne środowisko życia dla obecnych i przyszłych mieszkańców. W związku z tym zaplanowane działania dążą do: **ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, spadku liczby wypadków w tym śmiertelnych, a także lepszego dostępu do publicznego transportu zbiorowego**.

Realizację założonych w dokumencie celów zapewnia wdrażanie kilkudziesięciu działań przypisanych do sześciu obszarów w których będą realizowane: tj. **transport publiczny i punkty przesiadkowe, ruch zmotoryzowany, ruch pieszki i rowerowy, dialog z mieszkańcami i cyfryzacja, współpraca, oraz zagospodarowanie przestrzenne**.

Na mocy Uchwał Zgromadzenia Ogólnego Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku w sprawie przystąpienia do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Subregionu Zachodniego oraz zabezpieczenia przez samorządy środków finansowych na realizację zadania z dnia 28 października 2022 r. Związek jako Lider porozumienia zawarł z wykonawcą oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę na opracowanie Planu.

Za realizację Planu w oparciu o długofalową wizję rozwoju **odpowiedzialne są poszczególne samorządy Subregionu Zachodniego**, dla których zadania zostały określone w ramach dokumentu. To od ich działań i współpracy zależy stopień realizacji założeń Planu. Plan opiera się na rozwiązaniach pozwalających na tworzenie przyjaznej przestrzeni poprzez zapewnienie **dobrych dróg, wygodnych chodników i dróg rowerowych czy dostępnego dla wszystkich transportu publicznego**. Przestrzeni, w której naturalnym wyborem będzie komunikacja publiczna, rower czy spacer. W efekcie podróże mają stać się szybsze, bardziej komfortowe i przyjazne dla środowiska, a subregion ma być przyjaznym miejscem do życia.

Realizując postanowienia zawartej w październiku 2022 r. deklaracji o przedłożeniu przygotowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Radzie niezwłocznie po jego opracowaniu, uznaje się za zasadne przyjęcie niniejszej uchwały.