

Projekt

z dnia 6 lutego 2017 r.

Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA RYBNIKA**

z dnia 2017 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika”

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 446 ze zm.),

na wniosek Prezydenta Miasta Rybnika, po zaopiniowaniu przez Komisję Komunikacji i Transportu Zbiorowego,

**Rada Miasta Rybnika
uchwała:**

§ 1. Przyjąć „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Rybnika.

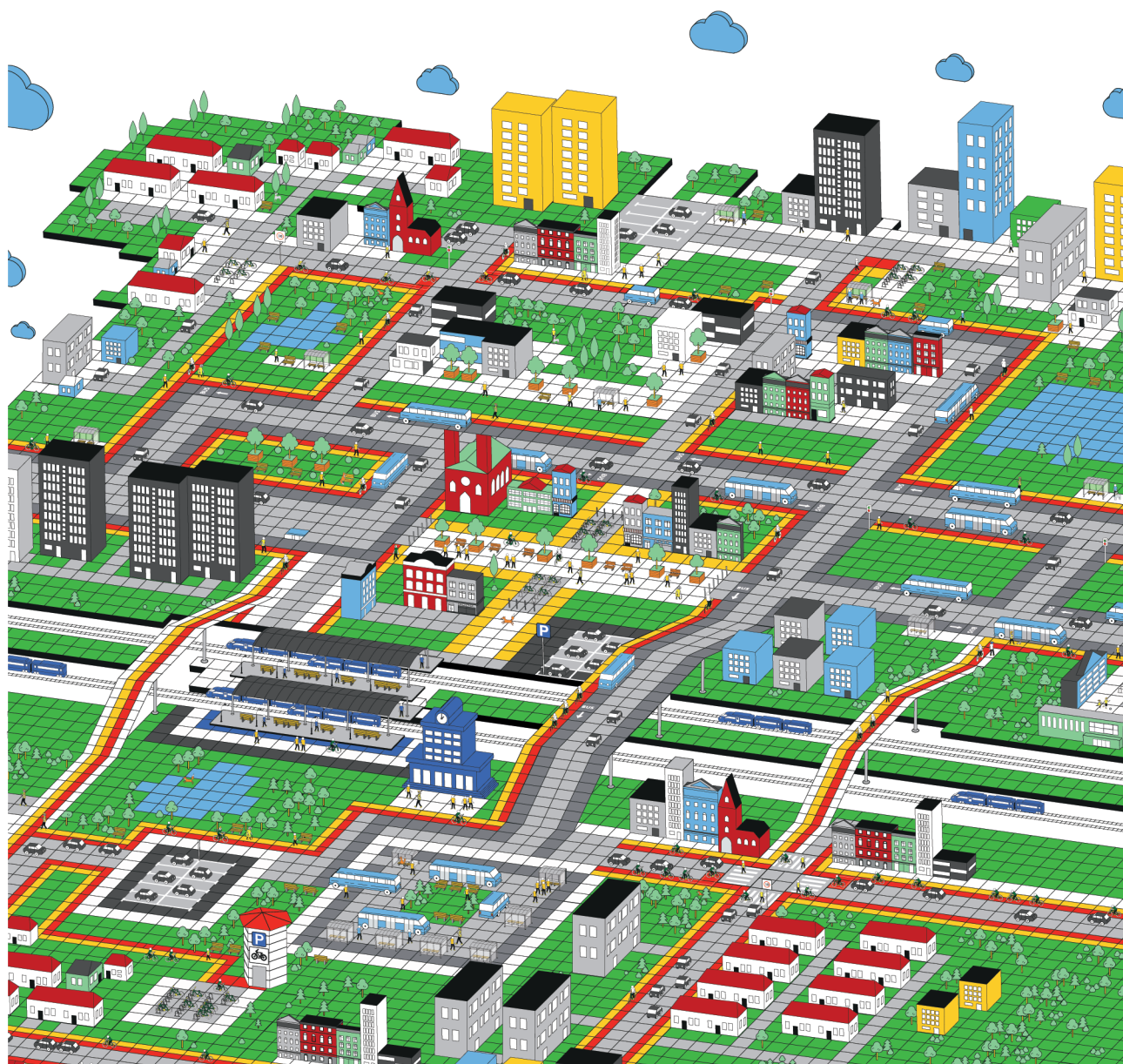
§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik do Uchwały Nr

Rady Miasta Rybnika

z dnia 2017 r.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika



Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika

Urząd Miasta Rybnika, Fundacja Napraw Sobie Miasto
Rybnik-Katowice 2016

Autorzy opracowania:

- › inżynieria ruchu – Tobiasz Nykamowicz,
- › urbanistyka, analizy przestrzenne – Anna Karłowska, Paweł Jaworski
- › konsultacje – Tadeusz Kopta
- › Projekt graficzny – Maria Prochaczek, Weronika Mehr – muflon studio



spis treści

1.	O co chodzi?	7
1.1.	Czego dotyczy plan mobilności?	7
1.2.	Jaka była metoda naszej pracy?	10
1.3.	Jak i z kim tworzyliśmy ten dokument?	12
2.	Jakim miastem ma być Rybnik w 2035 roku?	21
2.1.	Jakim miastem może stać się Rybnik?	21
2.2.	Jaka jest nasza wizja?	26
2.3.	Jakie cele pozwolą zrealizować tę wizję?	27
2.4.	Analiza zależności i powiązań z dokumentami	29
3.	Jakim miastem Rybnik jest teraz?	31
3.1.	Czym jest nasze miasto?	31
3.2.	Jakie są najważniejsze problemy środowiska, w którym żyjemy?	34
3.3.	W jaki sposób poruszamy się po mieście?	36
3.4.	W jaki sposób działa nasze miasto?	38
3.5.	Tak działają nasze dzielnice?	51
4.	Jak do tego doprowadzić?	58
4.1.	Narzędzia inwestycyjne	58
4.2.	Narzędzia administracyjne	65
4.3.	Narzędzia promocyjne	68
4.4.	Zadania ciągłe	70
4.5.	Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej	71
5.	Co i kiedy będzie się działo?	73
5.1.	Harmonogram realizacji i monitoringu	74
5.2.	Finansowe narzędzia realizacji	74
5.3.	Wskaźniki monitoringu	75
5.4.	Analiza benchmarkingowa	77
6.	Streszczenie zarządcze	81

1. O co chodzi?

W tym rozdziale znajdziesz podstawowe informacje o dokumencie, który przeglądasz. Otrzymasz odpowiedzi na pytania o to, czym jest mobilność i plan, który odnosi się do tej problematyki. Dowiesz się ponadto, w jaki sposób tworzyliśmy opracowanie dla Rybnika: na jakich informacjach i zasadach opierała się nasza praca i jaki był jej przebieg.

1.1. Czego dotyczy plan mobilności?

Czym jest mobilność?

Mobilność to organizacja ruchu w sposób zorientowany na użytkowników, tak aby zapewnić przemieszczanie się ludzi i ładunków w sposób bezpieczny, szybki, wygodny i tani. Zagadnienie to, ze względu na gwałtowny przyrost liczby samochodów oraz degradację ekologiczną, ekonomiczną, społeczną i urbanistyczną przestrzeni miejskiej, wynikającą z dominacji motoryzacji indywidualnej i znaczącej rozbudowy infrastruktury drogowej, stało się ważnym wątkiem rozmowy o kierunkach rozwoju miast w Polsce. Z punktu widzenia mieszkańców i codziennych użytkowników miasta opisane zjawiska prowadzą do obniżenia jakości życia nawet na biologicznym poziomie (skutki zdrowotne zanieczyszczenia środowiska) oraz marnotrawienia czasu w trakcie wydłużających się podróży z domu do miejsca: pracy, edukacji, zakupów oraz wypoczynku i rekreacji. Z tego powodu podstawowym zadaniem dla osób odpowiedzialnych za zarządzanie gminą jest poszukiwanie i rozwijanie alternatywnych dla samochodów sposobów poruszania się, opartych na zintegrowanym transporcie miejskim, rowerowym i pieszym.

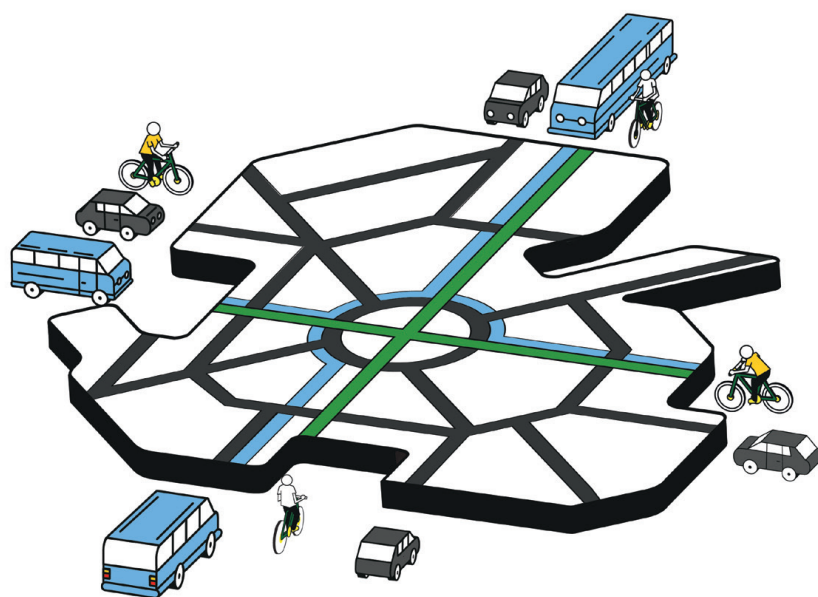
Co różni zarządzanie mobilnością od zarządzania transportem?

Punktem wyjścia w zarządzaniu transportem jest analiza sieci komunikacyjnych, które traktowane są niezależnie. Celem projektowania jest wówczas usprawnienie ruchu pojazdów. W przypadku zarządzania mobilnością rozpoczynamy od badania sposobów poruszania się ludzi po mieście, ponieważ w centrum naszego zainteresowania stawiamy użytkownika infrastruktury komunikacyjnej. Pytamy o to, w jaki sposób dotrze z punktu A do punktu B, korzystając z różnych środków transportu. W tej sytuacji ważne są dla nas nie tylko usprawnienia inwestycyjne, ale również działania promocyjne i rzeczywiste zaangażowanie partnerów społecznych do zmiany zachowań komunikacyjnych całej społeczności miejskiej.

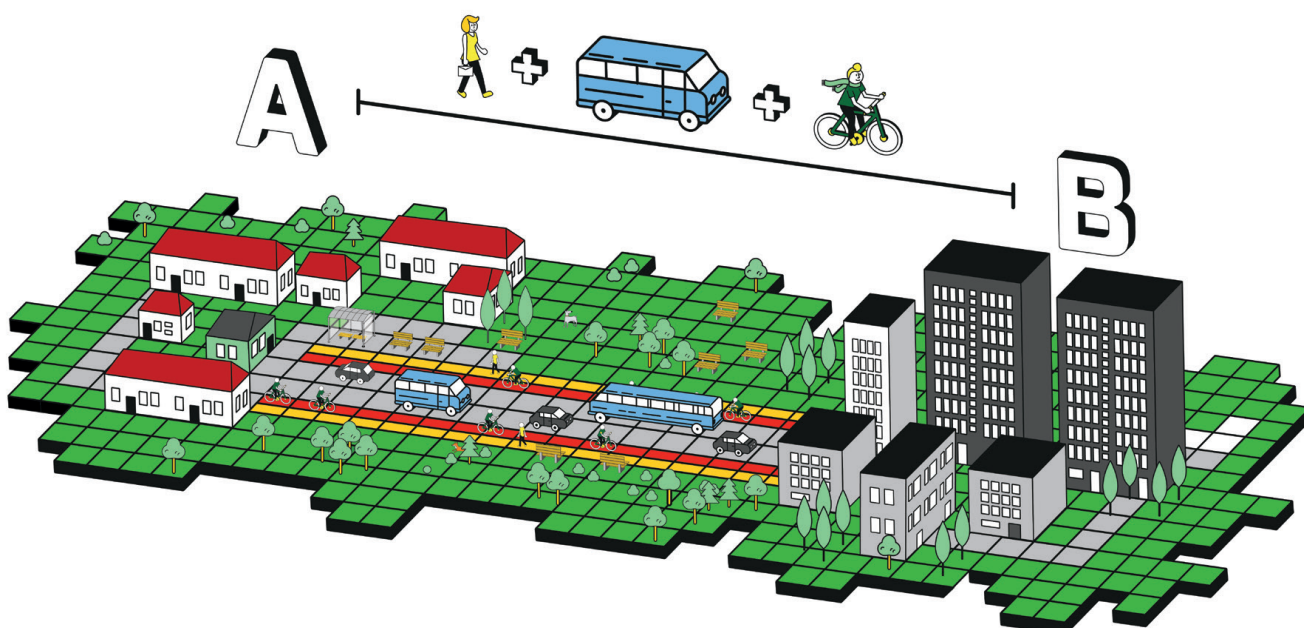
Ilustracja nr 1. Zarządzanie transportem a zarządzanie mobilnością.



transport



mobilność



Tradycyjne planowanie transportu	Planowanie zrównoważonej mobilności
Skoncentrowanie na ruchu, przeważnie samochodowym	Skoncentrowanie na ludziach, którzy poruszają się po mieście w różny sposób
Domena inżynierów ruchu	Praca interdyscyplinarnych zespołów planistycznych
Planowanie przez ekspertów w ramach procesu zamkniętego	Planowanie z udziałem różnych osób w przejrzystym procesie partycypacyjnym
Skoncentrowanie na infrastrukturze komunikacyjnej	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia rozwiązań efektywnych pod względem kosztów
Podstawowe cele to przepustowość i prędkość ruchu	Podstawowe cele to jakość życia i dostępność, aspekty społeczne, ekonomiczne, środowiskowe

Jakie korzyści wynikają z dobrego zarządzania mobilnością w mieście?

- › Zwiększamy bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ulice są bardziej przyjazne dla nas i dla naszych dzieci.
- › Zmniejszamy zanieczyszczenie powietrza substancjami szkodliwymi dla zdrowia i hałasem. Żyjemy dłużej.
- › Poprawiamy jakość przestrzeni publicznych w centrum miasta i dzielnicach mieszkaniowych. Odbyskujemy ulice dla życia publicznego i sąsiedzkiego.
- › Zmniejszamy zatłoczenie ulic. Sprawniej i szybciej docieramy do miejsc, w których chcemy załatwić nasze codzienne sprawy, a przez to oszczędzamy czas i pieniądze.
- › Porządkujemy parkowanie. Zmniejszamy presję na tereny zieleni, ponieważ efektywniej wykorzystujemy istniejące miejsca postojowe.
- › Usprawniamy transport ładunków na terenie miasta. Przewożenie produktów w samochodach ciężarowych nie jest już tak uciążliwe dla mieszkańców jak uprzednio.
- › W lepszy sposób wykorzystujemy możliwości oferowane przez komunikację zbiorową. Autobusy stają się atrakcyjną alternatywą dla samochodu.
- › Budujemy koalicję mieszkańców wokół idei zmian w przestrzeni miasta. Przekształcenia komunikacyjne nie budzą protestów społecznych.
- › Poprawiamy wydajność i efektywność kosztową transportu osób i ładunków. Więcej pieniędzy pozostaje w portfelach mieszkańców i budżecie samorządu.

Czym jest i czym nie jest plan zrównoważonej mobilności miejskiej?

Plan mobilności to strategia porządkująca zmiany komunikacyjne w gminie, sporządzana zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej z 2013 r. Plan jest dokumentem kierunkowym, opracowanym na podstawie analizy obecnego sposobu funkcjonowania miasta i scenariuszy rozwojowych. Określa wizję i cele oraz narzędzia niezbędne do ich realizacji, a także informacje o sposobie monitorowania wywołanych zmian. Wyznaczone w nim działania mają charakter inwestycyjny, administracyjny oraz promocyjny. Szczegółowe projekty, przygotowywane po przyjęciu planu, uściślać będą konkretne rozwiązania techniczne, konieczne do zastosowania w każdym przypadku.

1.2. Jaka była metoda naszej pracy?

Wspomniane wcześniej wytyczne określają również sposób pracy nad planem mobilności. Tworząc dokument dla Rybnika zastosowaliśmy wskazówki Komisji Europejskiej w konkretnej sytuacji organizacyjnej samorządu. Poniżej znajdziesz opis zasad, którymi kierowaliśmy w trakcie naszych działań.

Korzystanie z zasobów

Urząd na początku określa własny potencjał do stworzenia planu mobilności i realizacji jego ustaleń. W obrębie instytucji powstaje zespół koordynacyjny, który będzie zajmował się całym procesem. Urzędnicy oceniają, ile pieniędzy potrzebują na zrealizowanie tego zadania, a później wyłaniają wykonawcę dokumentu, który będzie ich wspierał w dalszych pracach. Ponadto przeprowadzają analizę krzyżową dokumentów strategicznych, planistycznych oraz wykonawczych, żeby zbadać stopień ich zgodności z zasadami zrównoważonej mobilności.

Analiza interesariuszy

Zespół koordynacyjny i wykonawca planu mobilności określają, kogo należy zaangażować na kluczowych etapach tworzenia dokumentu. W ślad za tą analizą wyznaczają zestaw kanałów informacyjnych, którymi można dotrzeć do poszczególnych grup z informacją o pracach projektowych, a także sposób prowadzenia dialogu z tymi partnerami.

Partycypacja i wspólne projektowanie

Rzetelne przeprowadzenie analizy interesariuszy przekłada się na to, że proces tworzenia planu mobilności jest lepiej dopasowany do możliwości i potrzeb jego uczestników. Dzięki zastosowaniu warsztatowych metod pracy mieszkańcy biorą udział w zidentyfikowaniu problemów oraz weryfikacji informacji wynikających z analizy dokumentów, co ukazuje, w jakim stopniu ich zapisy znajdują odbicie w nawykach i postawach społecznych. Następnie zaangażowane osoby uczestniczą w opracowaniu scenariuszy, wizji i celów, wdrażaniu zaproponowanych zmian, zarządzaniu ich realizacją, a także monitorowaniu jego efektów. Włączenie mieszkańców jako gospodarzy miasta i adresatów planowanych działań tworzy sytuację, w której użytkownicy przestrzeni miejskiej niejako projektują rozwiązania sami dla siebie.

Tworzenie scenariuszy

W trakcie spotkań z różnymi partnerami tworzone są scenariusze rozwojowe, oparte na analizie obecnej sytuacji i możliwościach jej zmiany. Takie działanie pozwala zrozumieć, w jaki sposób będziemy poruszać się po mieście w zależności od tego, jakie działania i projekty zostaną zrealizowane w przyszłości.

SMART

Cele planu mobilności, które powstają po wyborze pożądanego scenariusza rozwojowego, formułowane są zgodnie z metodą SMART, dlatego są:

- › konkretne, czyli precyzyjnie wskazane,
- › mierzalne, ponieważ w przyszłości uda się sprawdzić za pomocą dostępnych mierników, czy i w jakim stopniu zostały zrealizowane,
- › osiągalne, gdyż ich wykonanie nie przekracza możliwości podmiotów zaangażowanych we wdrażanie,
- › realistyczne, albowiem ukazują, jakie rezultaty w zakresie zrównoważonej mobilności pojawią się przy wykorzystaniu dostępnych zasobów,
- › określone w czasie, dlatego że mają zdefiniowane daty realizacji.

Właścicielstwo pomysłów

Do poszczególnych celów przypisane są działania i projekty. Nie jest to tylko zbiór dobrych pomysłów, ale zestawienie, które ma pomóc we wdrażaniu planu. Z tego powodu każde zadanie ma przypisaną osobę lub instytucję odpowiedzialną za jego wykonanie. To podmiot, który na początku uczestniczy w programowaniu planu mobilności i dzięki temu rozumie zakres swojej odpowiedzialności, a później zarządza działaniami pilotażowymi i realizacją.

Etapowanie prac

Zadania zapisane w planie są ponadto grupowane w pakiety, które mogą być wykonane w sposób dopasowany do możliwości finansowych i organizacyjnych urzędu. W dokumencie wskazane są projekty w różnych perspektywach czasowych, co pozwala weryfikować przyjęte kierunki po zamknięciu każdej fazy.

Prototypowanie i testowanie

Dokument skonstruowany jest w taki sposób, żeby przed realizacją działań i projektów docelowych możliwe było ich sprawdzenie w uproszczonej formie, jak to dzieje się w przypadku czasowego zamknięcia ulicy, która ma być w przyszłości deptakiem. W trakcie pilotażu można sprawdzić – opierając się na przyjętych kryteriach – czy zadanie jest prawidłowo zaprojektowane, a także przybliżyć ludziom skutki wdrożenia zaplanowanych zmian.

1.3. Jak i z kim tworzyliśmy ten dokument?

Omówione powyżej zasady określiły logikę naszych działań. Na pierwszym etapie prac nad planem mobilności przeprowadziliśmy analizę dokumentów lokalnych i ponadlokalnych. Na tej podstawie przygotowaliśmy materiały, które były podstawą do dyskusji na temat scenariuszy i barier rozwoju w trakcie warsztatów z lokalnymi decydentami i pracownikami samorządowymi, a także mieszkańcami. Zgromadzone w ten sposób informacje porównaliśmy z wynikami przeglądu infrastruktury i zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Robocza forma planu mobilności była konsultowana społecznie.

Analiza dokumentów

Analiza obejmowała następujące dokumenty lokalne:

- › *Strategię Zintegrowanego Rozwoju Miasta Rybnika do roku 2020*, oprac. Krzysztof Wrań i Urząd Miasta Rybnika, Rybnik 2015 – zawierającą zapis wizji oraz celów rozwoju miasta, a także programów służących do ich realizacji,
- › *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Rybnika*, oprac. Atmoterm S.A., Rybnik 2015 – określający działania zmierzające do redukcji zużycia energii, zwiększenia wykorzystania źródeł odnawialnych oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wraz z ekonomiczno-ekologiczną oceną ich efektywności,
- › *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2014–2024*, Rybnik 2014¹ – wskazujący – w odpowiedzi na negatywne następstwa rozwoju transportu indywidualnego – kierunki rozwoju transportu publicznego na terenie Rybnika i gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie w zakresie świadczenia usług komunikacyjnych,
- › *Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego w Rybniku*, oprac. Urząd Miasta Rybnika, Rybnik 2016 – opisujące zasady planowania i projektowania infrastruktury dostępnej lub dedykowanej dla rowerzystów,
- › *Koncepcję dróg rowerowych na terenie miasta Rybnika*, oprac. Biuro Studiów i Projektów Komunikacji Sp. z o.o., Rybnik 2015 – stanowiącą szczegółową koncepcję tras rowerowych w skali 1:1000 na obszarze całego miasta,
- › *Studium Transportowe Aglomeracji Rybnickiej*, oprac. International Management Services Sp. z o.o., Via Vistula Franek i Sapoń Sp. j., Rybnik 2015 – zawierające kompleksowe badania ruchu, model i prognozę ruchu w kilku perspektywach, przygotowane pod kątem budowy Regionalnej Drogi Racibórz–Pszczyna,
- › *Analizę i koncepcję rozwoju układu drogowego Rybnika*, oprac. PPU Inkom S.C., Katowice 2014 – oceniającą układ drogowy i komunikacji zbiorowej, przygotowaną w ramach prac nad projektem zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta,

¹ Dokument stanowi realizację obowiązku wynikającego z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.

- › *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika*, oprac. Biuro Rozwoju Regionu Sp. z o.o., Katowice 2016, Uchwała Nr 370/XXIII/2016 Rady Miasta Rybnika z dnia 30 czerwca 2016 roku – stanowiące propozycję zapisu polityki przestrzennej dla obszaru całego miasta,
- › *Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Rybnika*, oprac. Atmoterm S.A., Rybnik 2013 – wyznaczający działania zmierzające do ograniczenia emisji hałasu do środowiska,
- › *Lokalny Program Rewitalizacji dla miasta Rybnika do 2022 roku*, wersja robocza z 2015 roku, oprac. Fundacja Kreatywny Śląsk, Rybnik 2016 – przedstawiający obszary problemowe, obszary rewitalizacji, przedsięwzięcia rewitalizacyjne i system wdrażania i monitoringu procesu,
- › *Wieloletnią prognozę finansową Miasta Rybnika z 2015 roku*, zawartą w Uchwale Nr 256/XVI/2015 Rady Miasta Rybnika z dnia 17 grudnia 2015 roku,

W trakcie prac nad planem mobilności szczegółowo odnieśliśmy się również do dokumentów ponadlokalnych, co szerzej omówiliśmy w **Rozdziale 2. Jakim miastem ma być Rybnik w 2035 roku?**

Warsztaty z przedstawicielami samorządu

Wnioski z przeglądu dokumentów były podstawą pracy warsztatowej z pracownikami Urzędu Miasta Rybnika, Wydziałów: Architektury, Dróg, Komunikacji, Rozwoju, Informatyki, a także Asystentką Prezydenta Miasta, doradcą Prezydenta Miasta ds. transportu zintegrowanego, przedstawicielami Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku oraz Zarządu Zieleni Miejskiej w Rybniku. W trakcie tworzenia planu mobilności w 2016 roku odbyły się następujące spotkania:

- › 21 kwietnia, które było poświęcone prezentacji założeń dokumentu, omówieniu dostępnych zbiorów danych wejściowych oraz harmonogramu i trybu współpracy,
- › 18 maja, złożone z prezentacji wniosków z analizy dostępnych dokumentów, scenariuszy rozwoju układu komunikacyjnego miasta po realizacji rybnickiego odcinka Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna, a także dyskusji o szczegółowym programie warsztatów z mieszkańcami,
- › 14 lipca, podczas którego omówiliśmy wnioski z warsztatów z mieszkańcami, strukturę przyszłego dokumentu, sformułowaliśmy wizję i cele planu mobilności,
- › 2 września, przeprowadzone w formie konsultacji roboczej wersji dokumentu.

Ponadto 31 maja, w początkowej fazie pracy zespołu koordynacyjnego, spotkaliśmy się z Prezydentem Miasta Piotrem Kuczerą, jego zastępcami: Januszem Koperem, Piotrem Masłowskim, Wojciechem Świerkoszem, pełnomocnikiem PM ds. inwestycji i gospodarki przestrzennej Wojciechem Studentem i doradcą PM ds. transportu zintegrowanego Bartoszem Mazurem, dzięki czemu uzyskaliśmy polityczną akceptację dla całego procesu i założeń dokumentu.



Zdjęcie nr 1. Konferencja prasowa przed rozpoczęciem warsztatów z mieszkańcami.

Autor: Fot. W. Troszka.

Warsztaty z mieszkańcami

Informacje o sposobie poruszania się mieszkańców po mieście i barierach związanych ze zmianami komunikacyjnymi w Rybniku zbieraliśmy w trakcie otwartych warsztatów. Ich ideą było włączenie społeczności lokalnej w tworzenie dokumentu i w identyfikację barier kreowania zrównoważonej mobilności. Spotkania zostały zorganizowane w różnych dzielnicach, w godzinach popołudniowych, dogodnych dla mieszkańców.

Warsztaty poprzedziło spotkanie z radnymi dzielnicowymi, których zaprosiliśmy do urzędu, ponieważ chcieliśmy stworzyć sieć lokalnych ambasadorów zrównoważonej mobilności. Osoby te dokładnie poznały zasady oraz harmonogram naszej pracy i dzięki temu zaangażowały się w promocję procesu partycypacyjnego. Ich pomocy zawdzięczamy rozbudowę polityki informacyjnej, na którą ostatecznie złożyły się: artykuł w bezpłatnym periodyku miejskim *Gazeta Rybnicka*² i w *Gazecie Wyborczej*³, komunikaty na ekranach w autobusach miejskich, konferencja prasowa (7 czerwca), a także indywidualne zaproszenia przekazywane przez liderów.

² *Gazeta Rybnicka*, nr 5/539, maj/2016, s. 29, <http://www.rybnik.eu/index.php?id=1792>, dostęp 21 sierpnia 2016.

³ *Władze Rybnika chcą przekonać mieszkańców do rezygnacji z samochodu*, *Gazeta Wyborcza Katowice*, <http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35063,20215110,wladze-rybnika-chca-przekonac-mieszkancow-do-rezygnacji-z-samochodu.html>, dostęp 21 sierpnia 2016.

Warsztaty odbyły się w poniższych dniach i miejscach.

Data	Obszar	Miejsce spotkania
13 czerwca	Boguszowice Stare, Boguszowice Osiedle, Kłokocin, Gotartowice	Dom Kultury Boguszowice, Plac Pokoju 1
14 czerwca	Paruszowiec-Piaski, Rybnik Północ, Kamień, Ligota-Ligocka Kuźnia	II Liceum Ogólnokształcące im. Andrzej Frycza Modrzewskiego, ul. Mikołowska 19
15 czerwca	Meksyk, Chwałowice, Radziejów, Popielów	Dom Kultury Chwałowice, ul. 1 Maja 91B
16 czerwca	Wielopole, Golejów, Ochojec, Grabownia	Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, ul. Gliwicka 257
20 czerwca	Śródmieście	Urząd Miasta Rybnika, ul. Bolesława Chrobrego 2
21 czerwca	Chwałęcice, Stodoły, Zebrzydowice	Szkoła Podstawowa nr 27 im. Jarosława Dąbrowskiego, ul. Gzelska 7
22 czerwca	Maroko-Nowiny, Smolna	Młodzieżowy Dom Kultury, ul. Władysława Broniewskiego 23
23 czerwca	Zamysłów, Niedobczyce, Niewiadom	Dom Kultury Niedobczyce, ul. Barbary 23
24 czerwca	Orzepowice, Rybnicka Kuźnia	Gimnazjum nr 4 im. Jana Kochanowskiego, ul. Rybacka 55

Wymienione warsztaty były otwarte dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, a podział dzielnicowy służył lepszej orientacji. Dodatkowo, oprócz spotkań w poszczególnych częściach miasta, uruchomiliśmy punkt konsultacyjny podczas Dni Rybnika, w sobotę 18 czerwca. Wówczas bezpośrednio w przestrzeni publicznej, na deptaku przez punktem informacyjnym Halo! Rybnik, rozmawialiśmy z uczestnikami tego wydarzenia, co ułatwiło komunikację z użytkownikami miasta.

Warsztaty były prowadzone według poniższego scenariusza:

- › prezentacja obejmująca dane o sposobie funkcjonowania podsystemów komunikacyjnych miasta,
- › **ćwiczenie 1: Gdzie mieszkam?** – w trakcie którego prosiliśmy o wskazanie i opisanie miejsc zamieszkania,
- › **ćwiczenie 2: Jak dotrzesz do centrum miasta bez samochodu?** – polegające na wspólnym narysowaniu przebiegów tras dojazdu do śródmieścia,
- › **ćwiczenie 3: Jak dotrzesz bez samochodu do miejsc pracy, zakupów i wypoczynku?** – poświęcone wyznaczeniu tras dotarcia do wymienionych punktów w mieście.

W trakcie wizyt w dzielnicach zbieraliśmy i pogłębialiśmy informacje urbanistyczne i transportowe, natomiast podczas Dni Rybnika weryfikowaliśmy zebrane dane w większej skali. W ten sposób zbudowaliśmy mapę ograniczeń rozwoju komunikacji niesamochodowej w poszczególnych obszarach miasta oraz przygotowaliśmy szczegółowe założenia rozwiązań projektowych.

Zdjęcie nr 2. Materiały
z warsztatów z mieszkańcami.
Autor: Marek Dziurkowski.
↓





Warsztaty z młodzieżą szkolną

Ostatnim elementem działań partycypacyjnych były warsztaty w szkołach zlokalizowanych w różnych częściach Rybnika. Wybraliśmy miejsca kształtujące młodzież, która bezpośrednio po zakończeniu nauki nabywa gotowości do zasilenia rynku pracy w mieście. Spotkania w IV Liceum Ogólnokształcącym im. Mikołaja Kopernika (7 września) oraz Zespole Szkół Mechaniczno-Elektrycznych im. Tadeusza Kościuszki (9 września) pozwoliły zweryfikować informacje o codziennych dojazdach uczniów na lekcje i okazjonalnych podróżach do miejsc odbywania praktyk zawodowych. Razem z uczestnikami warsztatów przygotowaliśmy ponadto propozycje zmian komunikacyjnych, które dotyczą funkcjonowania placówek oświatowych w mieście. Były to następujące elementy:

- › poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na trasach dojazdu i dojazdu do szkoły,
- › rozbudowa infrastruktury rowerowej – wdrożenie roweru publicznego, budowa garaży rowerowych,
- › projekty systemu wspólnych dojazdów (*carpooling*).

Warsztaty w szkołach pozwoliły na spojrzenie na miasto oczami ludzi, którzy ukształtują jego przyszłość. To właśnie oni są najbardziej zainteresowani tworzeniem przyjaznych przestrzeni w Rybniku, gdyż będą z nich korzystali jeszcze przez wiele lat. Spotkania z młodzieżą były również inspirujące w kontekście faktu, że w przeważającej części uczniowie nie mieli prawa jazdy.



Zdjęcie nr 3. Warsztaty z mieszkańcami prowadzone w trakcie Dni Rybnika.
Autor: Marek Dziurkowski.



Zdjęcie nr 4. Warsztaty
z uczniami w Liceum Ogólnokształcącym nr IV w Rybniku
Autor: Marek Dziurkowski.

Przegląd terenowy

Badania terenowe wykonaliśmy w wybranych lokalizacjach na obszarze całego miasta, w miejscach o zróżnicowanej zabudowie i odmiennym sposobie funkcjonowania. Obejmowały: ocenę funkcjonowania układu drogowego, w tym infrastruktury rowerowej i parkingowej, a także obserwacje zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Wnioski z tego etapu pracy wpleliśmy w diagnozę.

Konsultacje społeczne

Robocza wersja dokumentu była poddana konsultacjom społecznym w okresie od 16 listopada do 8 grudnia 2016 roku.

punkty obserwacyjne

ruch rowerowy

- 1 ul. Rudzka, nieprawidłowa konstrukcja wydzielonej drogi dla rowerów
- 2 skrzyżowanie ul. Gliwickiej / ul. Lipowej, brak infrastruktury rowerowej
- 3 ul. Podleśna, niebezpieczny łącznik rowerowy (leśna droga tłuczniowa)
- 4 stacja kolejowa Leszczyny, przegląd terenowy pod kątem budowy parkingu rowerowego typu Bike&Ride („Zaparkuj rower i jedź”)
- 5 ul. Wielopolska, brak infrastruktury rowerowej oraz pieszej
- 6 ul. Góreckiego, brak infrastruktury rowerowej oraz pieszej
- 7 przegląd istniejącego oraz planowanego ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż rzeki Nacyna
- 8 stacja kolejowa Rybnik Paruszowiec, przegląd terenowy pod kątem budowy parkingu rowerowego typu Bike&Ride („Zaparkuj rower i jedź”)
- 9 rondo Wileńskie, wąskie gardło ruchu rowerowego
- 10 ul. Kościuszki, nieprawidłowa konstrukcja wydzielonej drogi dla rowerów
- 11 pl. Armii Krajowej, wąskie gardło ruchu rowerowego
- 12 stacja kolejowa Rybnik, przegląd terenowy pod kątem budowy parkingu rowerowego typu Bike&Ride („Zaparkuj rower i jedź”)
- 13 ul. Raciborska, nieprawidłowa konstrukcja wydzielonej drogi dla rowerów
- 14 ul. Chwałowska, przegląd ukształtowania terenu pod kątem prowadzenia trasy rowerowej
- 15 stacja kolejowa Rybnik Rymer, przegląd terenowy pod kątem budowy parkingu rowerowego typu Bike&Ride („Zaparkuj rower i jedź”)
- 16 stacja kolejowa Rybnik Niedobczyce, przegląd terenowy pod kątem budowy parkingu rowerowego typu Bike&Ride („Zaparkuj rower i jedź”)
- 17 stacja kolejowa Rybnik Niewiadom, przegląd terenowy pod kątem budowy parkingu rowerowego typu Bike&Ride („Zaparkuj rower i jedź”)

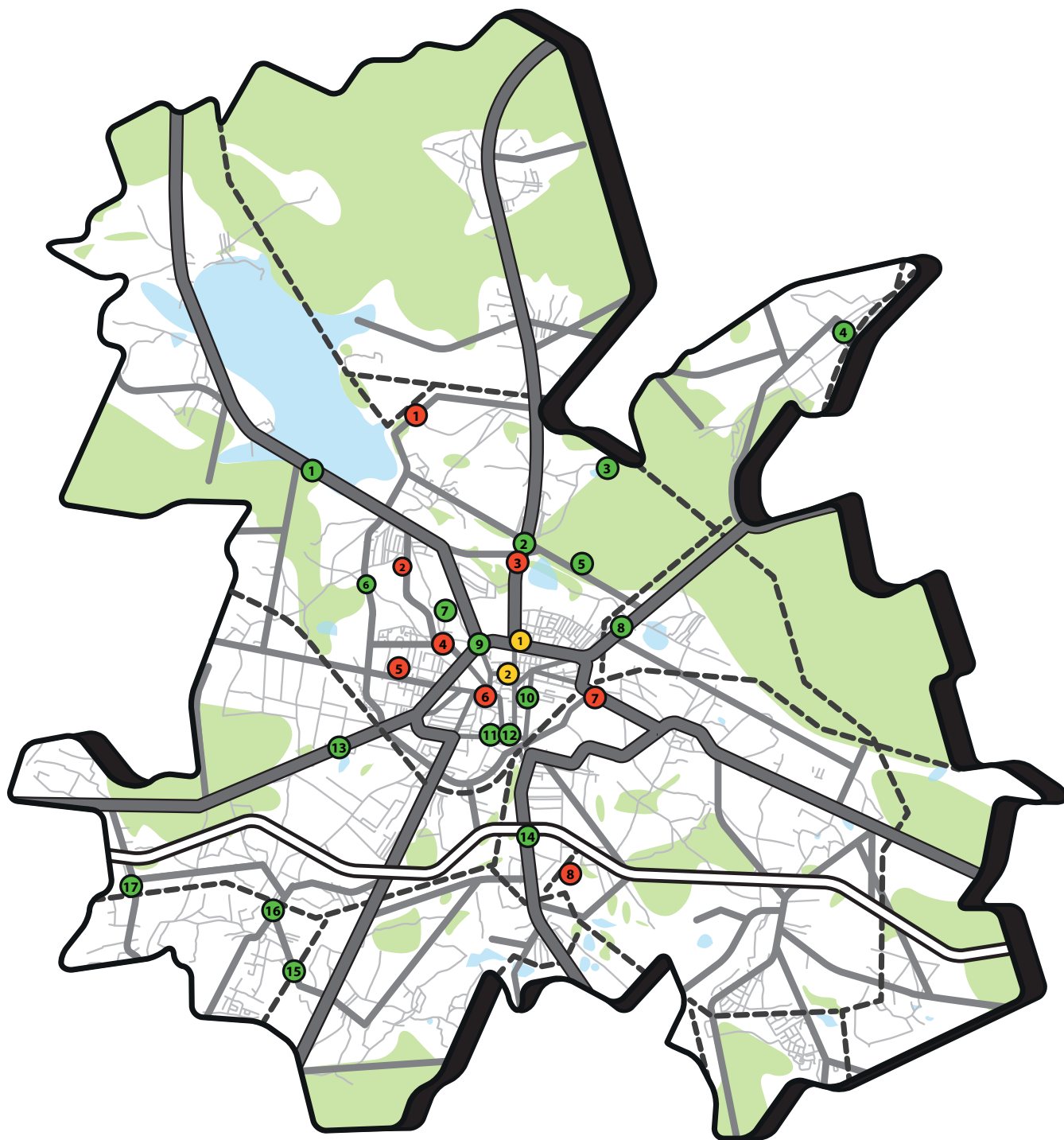
parkingi

- 1 przegląd parkingów w rejonie ul. Podmiejskiej
- 2 przegląd parkingów w rejonie szpitala wojewódzkiego
- 3 przegląd parkingów w rejonie centrum handlowego (ul. Gliwicka)
- 4 przegląd terenowy w rejonie dworca autobusowego
- 5 przegląd parkingów na obszarze osiedla Nowiny
- 6 przegląd miejskich parkingów zbiorczych oraz istniejących miejsc postojowych zlokalizowanych w pasie drogowym na obszarze śródmieścia
- 7 przegląd parkingów w rejonie centrum handlowego (ul. Żorska)
- 8 przegląd parkingów w rejonie kopalni Chwałowice
- 9 przegląd parkingów w rejonie dworca kolejowego Paruszowiec

ruch pieszy

- 1 skrzyżowanie ul. Kotuza / ul. Gliwickiej, wąskie gardło ruchu pieszego
- 2 obserwacje ruchu pieszego na obszarze całego śródmieścia

Mapa nr 1. Lokalizacja punktów,
w których przeprowadzono
przebieg terenowy.



2. Jakim miastem ma być Rybnik w 2035 roku?

W tym rozdziale opisaliśmy scenariusze rozwojowe i wizję, które powstały w trakcie warsztatów oraz spotkań. W kolejnej części umieściliśmy informacje o celach i zestawach działań, których realizacja przybliży nas do osiągnięcia tej wizji. Na końcu zapisaliśmy wyniki analizy zależności pomiędzy planem mobilności i innymi dokumentami miejskimi i ponadlokalnymi.

2.1. Jakim miastem może stać się Rybnik?

Rozmowę o funkcjonowaniu miasta w przyszłości rozpoczynamy od największej inwestycji transportowej, która będzie realizowana w ciągu najbliższych lat, czyli rybnickiego odcinka Regionalnej Drogi Racibórz–Pszczyna. Chcemy pokazać, że to, jak wpłynie ona na sposób przemieszczania się mieszkańców po mieście, będzie zależało od zastosowania różnych, uzupełniających narzędzi planistycznych i projektowych.

Scenariusz 1 „Nic nie robimy”

Wpływ budowy drogi regionalnej na układ drogowy miasta bez wprowadzenia żadnych dodatkowych zmian przedstawiają prognozy ruchu zamieszczone w *Studium Transportowym Aglomeracji Rybnickiej*⁴. W jaki sposób może dojść do realizacji takiego wariantu? Powstanie nowego elementu sieci o charakterze obwodnicowym przejmie na początku ruch tranzytowy i międzydzielnicowy z istniejących dróg. Wówczas ich przepustowość nie będzie w pełni wykorzystana, co zachęci mieszkańców do częstszego korzystania z prywatnego samochodu. Drogi o zmniejszonym natężeniu ruchu w kolejnych latach będą wypełniały się nowymi pojazdami. Paradoksalnie, rozbudowa sieci doprowadzi więc do zwiększenia natężenia ruchu w skali całego miasta⁵ i zwiększenia korków zgodnie z prawem Lewisa - Mogridge'a, które jasno mówi, że nie ma możliwości rozwiązania problemów komunikacyjnych miast przy pomocy samochodu. Spowoduje to wzrost zanieczyszczenia powietrza substancjami szkodliwymi dla zdrowia i hałasem komunikacyjnym, a nie ich spadek, co jest pożądane ze względu na obecny stan środowiska. Opisana inwestycja drogowa nie rozwiąże również problemu braku dostępności terenów położonych na obrzeżach Rybnika. Nie przyczyni się także do wzrostu bezpieczeństwa w dzielnicach.

Silne strony

- › Samorząd nie ponosi krótkoterminowo zwiększonych wydatków na ochronę środowiska i zdrowia mieszkańców.
- › Właściciele i użytkownicy samochodów mają w perspektywie krótkofalowej możliwość swobodnego przemieszczania się autem po mieście.
- › Urzędnicy nie otrzymują dodatkowych zadań w zakresie integracji różnych środków transportu.
- › W mieście zachowane są miejsca, w których można w przyszłości wygospodarować miejsca parkingowe.
- › W ciągu najbliższych lat nie maleje dostępność komunikacyjna śródmieścia, terenów zieleni i obszaru dzielnic mieszkaniowych dla transportu samochodowego.

Słabe strony

- › Zwiększa się zanieczyszczenie powietrza substancjami chemicznymi i hałasem, co, w dłuższej perspektywie, wpływa negatywnie na zdrowie mieszkańców.
- › Rośnie zatłoczenie układu drogowego i liczba wypadków.
- › Izolacja społeczna osób nie poruszających się lub nie mogących poruszać się samochodem pogłębia się.
- › Pogarszają się wyniki finansowe komunikacji zbiorowej, co przekłada się na ograniczanie oferty i postępujące trudności w sprawnym przemieszczaniu się autobusami.
- › Obszary zieleni są zanieczyszczane spalinami i izolowane od otaczających terenów otwartych oraz korytarzy ekologicznych, a ich powierzchnia systematycznie pomniejsza się ze względu na konieczność budowy parkingów do ich obsługi.
- › Przestrzenie publiczne śródmieścia i dzielnic są zawłaszczane przez infrastrukturę samochodową.

⁴ *Studium Transportowe Aglomeracji Rybnickiej*, oprac. International Management Services Sp. z o.o., Via Vistula Franek i Sapoń Sp. j., Rybnik 2015. Tom II Model Ruchu.

⁵ Wzrost natężenia ruchu w roku 2030 (W1) wobec roku 2015 (W0), będący następstwem budowy Drogi Regionalnej Racibórz - Pszczyna, jest prognozowany także na oddalonych od niej odcinkach, jak na przykład:

- › Orzepowice, ul. Rudzka (DW 920); W0 – 340, 330; W1 – 410, 380; wzrost o ok. 18%;
- › Ochojec, ul. Rybnicka (DK 78); W0 – 420, 360; W1 – 580, 480; wzrost o ok. 36%;
- › Wielopole, ul. Gliwicka (DK 78); W0 – 370, 310; W1 – 520, 400; wzrost o ok. 35%;
- › Paruszowiec, ul. Mikołowska (DW 925); W0 – 670, 630; W1 – 690, 700; wzrost o ok. 7%;
- › Zamysłów, ul. Raciborska (DW 935); W0 – 650, 490; W1 – 710, 550; wzrost o ok. 10,5%.

Wszystkie wartości określają ilość pojazdów na godzinę. Procentowy wzrostu obliczyliśmy na podstawie sumy natężenia ruchu w obu kierunkach w przekroju poprzecznym drogi dla wariantu W0 i W1.

Szanse

- › Dalsza bierność legislacyjna i organizacyjna władz centralnych w zakresie realnej poprawy jakości powietrza w Polsce.
- › Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania rzeczywistych ograniczeń w zakresie transportu samochodowego.
- › Społeczna obojętność wobec stosowania inwazyjnych rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- › Możliwość zewnętrznego finansowania projektów drogowych zwiększających dostępność do transeuropejskich szlaków transportowych (TEN-T).
- › Rozwój mieszkalnictwa jednorodzinnego i jego niewielki koszt, a także przyzwyczajenia komunikacyjne związane z takim stylem życia.

Zagrożenia

- › Wzrost świadomości społecznej i zaostreżenie unijnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska, co może w przyszłości skutkować konkretnymi sankcjami w przypadku przekraczania norm.
 - › Brak możliwości pozyskania środków zewnętrznych przeznaczonych na kształtowanie zrównoważonej mobilności w miastach.
 - › Presja społeczna na podjęcie działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego i wprowadzenie wymagań prawnych w tym zakresie.
 - › Starzenie się społeczeństwa.
 - › Renesans przestrzeni publicznych i oczekiwania społeczne związane z przebudową takich miejsc.
 - › Wzrost świadomości roli terenów zieleni i rekreacyjnych w podnoszeniu jakości życia w mieście.
-

Scenariusz 2 „Robimy biznes jak zwykle”

W drugim wariantcie przyjmujemy, że samorząd opracowuje i wdraża różne narzędzia, które mają zapobiec zagrożeniom komunikacyjnym i ekologicznym. Wydział odpowiedzialny za organizację ruchu przygotowuje rozwiązania służące ograniczeniu i uspokojeniu ruchu samochodowego na obszarze śródmieścia oraz dzielnic mieszkaniowych. Jednostki zajmujące się inwestycjami zrealizują projekty rozbudowy układu drogowego i infrastruktury rowerowej. Podmiot zarządzający transportem publicznym zmieni przebieg linii autobusowych, żeby w lepszy sposób łączyły najważniejsze punkty w mieście. Równocześnie zespół urbanistyczny urzędu będzie ograniczał rozlewanie się zabudowy i powstawanie stref monofunkcyjnych za pomocą zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W opisanej sytuacji – podziału urzędu na „silosy” – może jednak dojść do tego, że poszczególne działania nie będą ze sobą skoordynowane merytorycznie oraz czasowo: nowe drogi powstaną w innym miejscu niż strefy rozwoju zabudowy, co pokrzyżuje plany urbanistów, przystanki komunikacji zbiorowej zostaną rozwiązane w taki sposób, że autobusy nie będą mogły na nie wjechać, a niekonsekwentna polityka planistyczna będzie wypychała ludzi z miasta, więc osiedlą się w sąsiednich gminach. Mieszkańcy nie będą rozumieli, w jakim procesie rozwoju Rybnika uczestniczą, co będzie budziło ich opór. Wówczas wysiłek administracji nie przełoży się na zmianę ich zachowań komunikacyjnych.

Silne strony	Słabe strony
› Powoli maleje ilość zanieczyszczeń powietrza ze źródeł komunikacyjnych. › W niektórych miejscach maleje liczba wypadków i zwiększa się bezpieczeństwo ruchu drogowego. › Różne grupy użytkowników, nie tylko osoby korzystające z samochodu, mogą sprawnie poruszać się po niektórych fragmentach miasta. › Niektóre obszary rekreacyjne nie tracą powiązań z otaczającymi terenami otwartymi i korytarzami ekologicznymi, są ponadto chronione przed presją parkingową i zanieczyszczeniami powietrza. › Przestrzenie publiczne w śródmieściu i dzielnicach mieszkaniowych nie są zawłaszczane przez ruch samochodowy, jeżeli uda się skoordynować działania inwestycyjne na tych obszarach.	› Działania podejmowane przez urząd mogą mieć przeciwny skutek ze względu na brak współpracy pomiędzy różnymi sektorami, np. zarządzaniem transportem zbiorowym i polityką przestrzenną (rozbieżność pomiędzy lokalizowaniem nowych źródeł podróży i trasowaniem linii autobusowych). › Pojawia się ryzyko nieprzewidywalnych oraz bardzo dużych błędów na styku inwestycji i działań prowadzonych przez różne wydziały urzędu (np. przecinanie ulic śródmiejskich, udostępnionych dla ruchu pieszego, przez drogi o charakterze obwodnicowym, przenoszące duży ruch samochodowy). › Rozmywa się odpowiedzialność i pojawiają się problemy w koordynacji projektów w momentach krytycznych np. protestów związanych z wprowadzaniem ograniczeń.
Szanse	Zagrożenia
› Możliwość pozyskania zewnętrznego finansowania na inwestycje, których celem jest poprawa jakości powietrza i zrównoważona mobilność. › Wzrost świadomości społecznej i zaostreżenie unijnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska. › Presja społeczna dotycząca poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzenia skutecznych przepisów prawnych w tym zakresie. › Renesans przestrzeni publicznych i oczekiwania społeczne związane z przebudową takich miejsc. › Wzrost świadomości roli terenów zieleni i rekreacyjnych w podnoszeniu jakości życia w mieście.	› Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania rzeczywistych ograniczeń w zakresie transportu samochodowego. › Nieprzystosowanie struktury organizacyjnej urzędu do koordynacji poziomej (międzysektorowej) działań. › Społeczna obojętność wobec stosowania inwazyjnych rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. › Rozwój mieszkalnictwa jednorodzinnego i jego niewielki koszt, a także przyzwyczajenia komunikacyjne związane z takim stylem życia.

Scenariusz 3 „Prowadzimy spójną politykę mobilności”

Scenariusz trzeci dotyczy sytuacji, w której wszystkie zmiany w zakresie mobilności prowadzone są zgodnie z przygotowanym uprzednio planem, zarówno pod względem merytorycznym jak i czasowym. Budowie obwodnicy towarzyszy uspokajanie ruchu w śródmieściu, a także zmiana polityki parkingowej (ograniczanie liczby miejsc w centrum, zbilansowane na parkingach położonych na zewnątrz tego obszaru). Rozwijane są alternatywne względem motoryzacji indywidualnej sposoby poruszania się – tworzy się infrastrukturę przyjazną pieszym i rowerzystom, poprawia się ofertę rozkładową komunikacji miejskiej. Mieszkańcy częściej korzystają więc z autobusu lub roweru, ponieważ stanowią dla nich atrakcyjną alternatywę w zakresie podróży z domu do pracy, na zakupy lub do miejsc rekreacji i wypoczynku, w szczególności w zakresie dojazdów na krótkich dystansach. W przypadku podróży na większe odległości korzystają z węzłów przesiadkowych, które umożliwiają sprawną zmianę środka transportu: z roweru na autobus, z autobusu na pociąg itd. Zmianom w zakresie infrastruktury i organizacji ruchu towarzyszą akcje społeczne, które pokazują, dlaczego przyjęto inne niż dotychczas założenia rozwojowe. Zmiana przyzwyczajeń i zachowań skutkuje poprawą stanu środowiska, a ostatecznie – zdrowia mieszkańców.

Silne strony	Słabe strony
› Zmniejsza się ilość zanieczyszczeń powietrza ze źródeł komunikacyjnych. › Maleje liczba wypadków i zwiększa się bezpieczeństwo ruchu drogowego. › Różne grupy użytkowników, nie tylko osoby korzystające z samochodu, mogą sprawnie poruszać się po mieście. › Obszary rekreacyjne nie tracą powiązań z otaczającymi terenami otwartymi i korytarzami ekologicznymi, są ponadto chronione przed presją parkingową i zanieczyszczeniami powietrza. › Przestrzenie publiczne w śródmieściu i dzielnicach mieszkaniowych nie są zawłaszczane przez ruch samochodowy. › Urząd miasta koordynuje wszystkie inwestycje i zadania w zakresie mobilności, co zabezpiecza ich realizację w krytycznych momentach. › Odpowiedzialność za poszczególne zadania jest jasno rozdysponowana. › Większa wydajność i efektywność ekonomiczna transportu osób i ładunków w mieście.	› Zmiany organizacyjne są długo wdrażane. › Realizacja założonych zadań mobilizuje bardzo różne jednostki urzędu miasta. › Pojawia się potrzeba wydzielenia jednostki lub zespołu koordynującego działania.

Szanse	Zagrożenia
› Możliwość pozyskania zewnętrznego finansowania na inwestycje, których celem jest poprawa jakości powietrza i zrównoważona mobilność. › Wzrost świadomości społecznej i zaostrzenie unijnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska. › Presja społeczna dotycząca poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzenia skutecznych przepisów prawnych w tym zakresie. › Renesans przestrzeni publicznych i oczekiwania społeczne związane z przebudową takich miejsc. › Wzrost świadomości roli terenów zieleni i rekreacyjnych w podnoszeniu jakości życia w mieście.	› Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania rzeczywistych ograniczeń w zakresie transportu samochodowego. › Nieprzystosowanie struktury organizacyjnej urzędu miasta do koordynacji poziomej (międzysektorowej) działań. › Społeczna obojętność wobec stosowania inwazyjnych rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. › Rozwój mieszkalnictwa jednorodzinnego i jego niewielki koszt, a także przyzwyczajenia komunikacyjne związane z takim stylem życia.

Z przedstawionej wyżej analizy wynika, że najkorzystniejszym jest scenariusz 3 i dlatego został przyjęty jako propozycja rozwoju miasta Rybnika. Sposób tworzenia planu mobilności, przede wszystkim efektywna współpraca pomiędzy różnymi jednostkami urzędu miasta i rozbudowany proces dialogu społecznego, potwierdziły, że możliwe jest jego osiągnięcie.

2.2. Jaka jest nasza wizja?

Przyjęty scenariusz rozwoju realizuje wizję Rybnika jako miasta o wysokiej jakości życia mieszkańców, miejsca:

- › w którym jest czyste powietrze i zmniejszony hałas,
- › po którym poruszamy się bezpiecznie, szybko i wygodnie jeżeli przemieszczamy się na relacji: dzielnice–śródmieście lub miasto–region i aglomeracja,
- › z atrakcyjnymi i dostępnymi terenami zieleni,
- › z przyjaznymi przestrzeniami publicznymi w śródmieściu i dzielnicach.

2.3. Jakie cele pozwolą zrealizować tę wizję?

Dla każdego z elementów wizji wyznaczaliśmy konkretne, mierzalne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie cele. Dodatkowo opisaliśmy, w jaki sposób powiązane są z założeniami *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Miasta Rybnika do roku 2020*, żeby uczynić spójność polityki rozwoju i mobilności.

A. Rybnik, w którym jest czyste powietrze i zmniejszony hałas.

Zgodny z celem zawartym w *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Miasta Rybnika do roku 2020*:

CS2. Wysoka jakość życia w Rybniku gwarantująca rozwój kapitału ludzkiego i stabilizację demograficzną miasta.

C.2.4. Wysoka jakość środowiska przyrodniczego wyróżniająca Rybnik wśród innych dużych miast regionu.

Cel A1. Emisja dwutlenku węgla ze środków transportu będzie spadać i nie przekroczy wartości 151 380,3 Mg CO₂/rok.

Cel odnosi się do wartości wyliczonej w *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Rybnika* i jest szacowaną sumą emisji dwutlenku węgla w 2020 roku. Uwzględnia realizację inwestycji w zakresie wymiany taboru autobusowego, budowy Drogi Regionalnej Racibórz–Pszczyna, węzłów przesiadkowych oraz wzrost natężenia ruchu na drogach.

Cel A2. Emisja hałasu z komunikacji w obszarach objętych uspokojeniem ruchu nie przekroczy wartości 65 dB.

Cel oparty jest na założeniach Dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 roku⁶, odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Dokument wskazuje, że „żaden mieszkaniec UE nie powinien być narażony na hałas o poziomie zagrażającym zdrowiu lub jakości życia. Ekspozycja populacji na hałas o poziomie powyżej 65dB powinna zostać zlikwidowana”⁷.

B. Rybnik, po którym poruszamy się bezpiecznie, szybko i wygodnie jeżeli przemieszczamy się na relacji: dzielnice — śródmieście lub miasto — region i aglomeracja

Zgodny z celami zawartymi w *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Miasta Rybnika do roku 2020*:

CS1. Rybnik regionalnym liderem rozwoju gospodarczego dzięki wykorzystywaniu innowacyjnego i kreatywnego potencjału miasta, Subregionu Zachodniego i sąsiednich aglomeracji.

C1.1. Atrakcyjność biznesowa Rybnika opierająca się na dostępności dobrze przygotowanych terenów inwestycyjnych, dogodnym skomunikowaniu miasta, wysokich kwalifikacjach kadr i korzystnym klimacie dla firm lokalnych i inwestorów zewnętrznych.

CS2. Wysoka jakość życia w Rybniku gwarantująca rozwój kapitału ludzkiego i stabilizację demograficzną miasta.

⁶ Dz. U. L 189 z 18 lipca 2002 roku z późniejszymi zmianami.

⁷ Dopuszczalne normy zawarte są w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 roku zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z dnia 8 października 2012 roku, poz.1109). Dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców w tym dokumencie wartość maksymalna w porze dnia wynosi 68 dB. Tereny objęte uspokojeniem ruchu będą wyznaczone głównie na obszarach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, gdzie wartość maksymalna w porze dnia wynosi 65 dB.

C.2.1. Dostępność usług edukacyjnych, kulturalnych, rekreacyjnych, zdrowotnych i opiekuńczych umożliwiających rozwój mieszkańców oraz wspierających rozwój rodziny.

C.2.2. Atrakcyjne przestrzenie publiczne z dostępem do usług handlowych i usług czasu wolnego.

C.2.4. Wysoka jakość środowiska przyrodniczego wyróżniająca Rybnik wśród innych dużych miast regionu.

Cel B1. Miasto, w którym udział komunikacji rowerowej w ruchu miejskim wynosi minimum 15%.

Cel odsyła do założeń *Karty Brukselskiej* – deklaracji zaproponowanej w trakcie konferencji Velo-city 2009. Dokument zawiera zobowiązanie miasta sygnatariusza, że do 2020 roku wprowadzi zmiany promujące transport rowerowy w mieście.

Cel B2. Zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu ze skutkiem śmiertelnym do zera.

Cel odwołuje się do *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, który wyznacza dwa zadania: minimalizowanie liczby wypadków w ogóle, a także całkowite zapobieganie wypadkom ze skutkiem śmiertelnym.

Cel B3. Powiązanie dzielnic i śródmieścia oraz miasta z sąsiednimi terenami – regionem i aglomeracją – poprzez integrację podsystemów: rowerowego, autobusowego i kolejowego.

Cel zakłada integrację podsystemów komunikacyjnych w miejscach węzłowych oraz wprowadzenie odpowiednich rozwiązań administracyjnych (opłaty przewozowe).

C. Rybnik z atrakcyjnymi i dostępnymi terenami zieleni.

Zgodny z celami zawartymi w *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Miasta Rybnika do roku 2020*:

CS2. Wysoka jakość życia w Rybniku gwarantująca rozwój kapitału ludzkiego i stabilizację demograficzną miasta.

C.2.1. Dostępność usług edukacyjnych, kulturalnych, rekreacyjnych, zdrowotnych i opiekuńczych umożliwiających rozwój mieszkańców oraz wspierających rozwój rodziny.

C.2.2. Atrakcyjne przestrzenie publiczne z dostępem do usług handlowych i usług czasu wolnego.

Cel C1. Zwiększenie dostępności terenów zieleni dla ruchu niezmotoryzowanego.

Cel prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu i wygody osób dojeżdżających do terenów rekreacyjnych położonych w sąsiedztwie.

D. Rybnik z przyjaznymi przestrzeniami publicznymi w śródmieściu i dzielnicach.

Zgodny z celem zawartym w *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Miasta Rybnika do roku 2020*:

CS2. Wysoka jakość życia w Rybniku gwarantująca rozwój kapitału ludzkiego i stabilizację demograficzną miasta.

C.2.2. Atrakcyjne przestrzenie publiczne z dostępem do usług handlowych i usług czasu wolnego.

Cel D1. Ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w śródmieściu.

Cel realizuje ideę śródmieścia jako obszaru wielofunkcyjnego, atrakcyjnego pod względem ekonomicznym⁸, społecznym i mieszkaniowym.

Cel D2. Ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w dzielnicach.

Cel odwołuje się do koncepcji dzielnic mieszkaniowych jako jednostek sąsiedzkich, w których w zasięgu bezpiecznego dojścia pieszego znajdują się usługi, pozwalające zaspokoić podstawowe potrzeby mieszkańców.

Cel D3. Zwiększenie dostępności przestrzeni publicznej dla pieszych, w tym osób o ograniczonej mobilności.

Cel odnosi się do demokratycznej wizji przestrzeni publicznych miasta jako miejsc integracji wszystkich mieszkańców.

2.4. Analiza zależności i powiązań z dokumentami

Przyjęte cele zgodne są również z postulatami zawartymi w dokumentach wyższej rangi.

- › *Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*⁹ – cele planu mobilności są spójne z kierunkami rozwoju transportu w mieście w zakresie m.in.: promowania rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych. Zakładają tworzenie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „Parkuj i jedź” – P+R, itp.), promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zarządzania mobilnością.
- › *Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Umowa Partnerstwa*¹⁰ – plan mobilności zawiera wskazane w dokumencie inwestycje w obszarze transportu miejskiego dotyczące infrastruktury transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego, taboru, węzłów przesiadkowych w tym parkingów Park/Bike & Ride oraz inteligentnych systemów transportowych.
- › *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*¹¹ – założenia planu mobilności są zgodne z celem dotyczącym zwiększenia efektywności mobilności w mieście. Głównymi kierunkami działań w tym zakresie zawartymi w strategii, a realizowanym w planie mobilności są: tworzenie centrów

⁸ Z badań Wydziału Rozwoju Urzędu Miasta Rybnika wynika jednoznacznie, że działania zmierzające do ograniczenia ruchu samochodowego na ulicach śródmiejskich poprawiają ich kondycję ekonomiczną, choć równocześnie zmieniają ich charakter. Ciąg ulic: Jana III Sobieskiego i Powstańców Śląskich zamknięto dla tego rodzaju ruchu w wyniku inwestycji prowadzonej na przełomie 2014 i 2015 roku, czego wynikiem była następująca transformacja:

- › luty 2014 r. – 105 sklepów, 72 punkty usługowe, 20 instytucji finansowych, 14 punktów gastronomicznych i 2 ogródki sezonowe, 19 lokali do wynajęcia,
- › wrzesień 2015 r. – 109 sklepów, 83 punkty usługowe, 22 instytucje finansowe, 21 punktów gastronomicznych i 10 ogródków sezonowych, 20 lokali do wynajęcia.

⁹ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

¹⁰ *Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Umowa Partnerstwa*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2015.

¹¹ *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, uchwałę Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2013.

przesiadkowych, weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu, uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych, ograniczenie ruchu w centrach miast (strefy uspokojenia), modernizacja i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów, a także rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy i działań organizatorów transportu. Ponadto: realizacja badań potrzeb i zachowań przewozowych, wprowadzenie jednolitego systemu informacyjnego, w tym punktów obsługi, dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności, promocja transportu zbiorowego, rozwój transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu, spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej.

- › *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*¹² – plan mobilności jest zgodny z założeniami i wytycznymi dokumentu, który przedstawia ocenę stopnia i sposobu uwzględnienia zagadnień zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska we wszystkich częściach strategii.
- › *Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014–2020. Szczegółowy opis osi priorytetowych*¹³ – plan mobilności jest dokumentem umożliwiającym otrzymanie dofinansowania na działania w zakresie promowania strategii niskoemisyjnych, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych, łagodzących zmiany klimatu (oś priorytetowa dotycząca efektywności energetycznej, odnawialnych źródeł energii i gospodarki niskoemisyjnej, poddziałanie 4.5.2). Celem tego priorytetu jest promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej i efektywnego energetycznie oświetlenia, który będzie realizowany w Rybniku przez inwestycje w infrastrukturę i tabor „czystej” komunikacji publicznej oraz kompleksowe inwestycje służące ruchowi pieszemu i rowerowemu, obejmujące np. centra przesiadkowe, parkingi rowerowe, parkingi Park&Ride, a także wdrażanie inteligentnych systemów transportowych.
- › *Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego*¹⁴ – plan mobilności uwzględnia – narzucony w strategii – warunek szerszego podejścia poprzez wpisanie się w strategię miejskie odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności. Realizuje działanie „równoważenia mobilności (D2.1.1.) poprzez zmniejszenie antropopresji na środowisko przez stworzenie oferty oraz systemu zachęt sprzyjających korzystaniu przez mieszkańców Subregionu Zachodniego ze zróżnicowanych form przemieszczania się”. Zawiera następujące inwestycje wyróżnione przez dokument dla subregionu: tworzenie dróg dla rowerów, systemów parkingów i węzłów typu Park&Ride, Bike&Ride, zintegrowanych z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych, nadających priorytet transportowi publicznemu oraz pozwalających pasażerom korzystać z bieżących informacji o ruchu środków transportu.

¹² *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice 2013.

¹³ *Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014–2020. Szczegółowy opis osi priorytetowych*, Katowice 2015.

¹⁴ *Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego*, Rybnik 2016 roku.

3. Jakim miastem Rybnik jest teraz?

Ten rozdział zawiera diagnozę obecnego stanu środowiska, przestrzeni miejskiej i infrastruktury komunikacyjnej Rybnika, zachowań komunikacyjnych jego mieszkańców oraz barier rozwojowych, rozpisaną w dwóch podziałach. Po pierwsze, jest to zestawienie ułożone według sektorów, w których prowadzone są działania samorządu. Po drugie, jest to analiza w układzie dzielnicowym, złożona z uporządkowanych informacji, które zgromadziliśmy w trakcie spotkań warsztatowych.

3.1. Czym jest nasze miasto?

W Rybniku mieszka prawie 140 000 osób. Miasto stanowi centrum subregionu zachodniego województwa śląskiego, aglomeracji Rybnickiego Okręgu Węglowego, a także siedzibę powiatu grodzkiego i okalającego powiatu ziemskiego, dlatego jest celem podróży wielu osób z sąsiednich gmin.

Nazwa gminy	Liczba ludności (osoba)				Gęstość zaludnienia (osób/km ²)
	ogółem	w wieku przed-produkcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym	
Rybnik	139 595	25 002	88 267	26 326	941
Jastrzębie-Zdrój	90 283	15 709	55 155	19 419	1 058
Żory	61 945	11 878	39 120	10 947	958
Racibórz	55 492	8 446	35 839	11 207	740
Wodzisław Śląski	48 677	8 223	30 073	10 381	983
Rydułtowy	21 741	3 778	13 544	4 419	1 454
Gorzyce	20 866	3 941	13 052	3 873	323
Radlin	17 913	3 312	11 230	3 371	1 430
Pszów	14 186	2 431	9 071	2 684	694
Godów	13 528	2 558	8 523	2 447	356
Świerklany	12 228	2 605	7 683	1 940	506
Kuźnia Raciborska	11 909	1 911	7 779	2 219	94
Krzyżanowice	11 328	1 928	7 348	2 052	163
Lyski	9 600	1 638	6 182	1 780	167
Gaszowice	9 495	1 909	5 919	1 667	478
Lubomia	7 932	1 443	5 066	1 423	190
Mszana	7 548	1 505	4 797	1 246	242
Nędza	7 374	1 161	4 951	1 262	129
Pietrowice Wielkie	6 963	1 137	4 522	1 304	103
Marklowice	5 440	1 081	3 305	1 054	397
Kornowac	5 139	1 022	3 267	850	196
Rudnik	5 136	845	3 313	978	70
Jejkowice	4 084	852	2 649	583	538



Tabela nr 1. Podstawowe dane demograficzne o gminach subregionu zachodniego – stan na 2015 roku.
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS



Przestrzeń Rybnika jest zróżnicowana: obok osiedli mieszkaniowych występują tereny zabudowy jednorodzinnej o znaczącej powierzchni i bardzo różnym układzie. Problemem jest duże i ciągle narastające rozproszenie miasta, co generuje dodatkowe potrzeby transportowe z obszarów peryferyjnych do śródmieścia i innych ważnych punktów jak miejsca pracy, zakupów i wypoczynku. Z drugiej strony, w niektórych dzielnicach, które przed wcieleniem do Rybnika były samodzielnymi gminami, wyposażonymi w niezbędne usługi, do dziś ważną rolę odgrywa ruch lokalny.

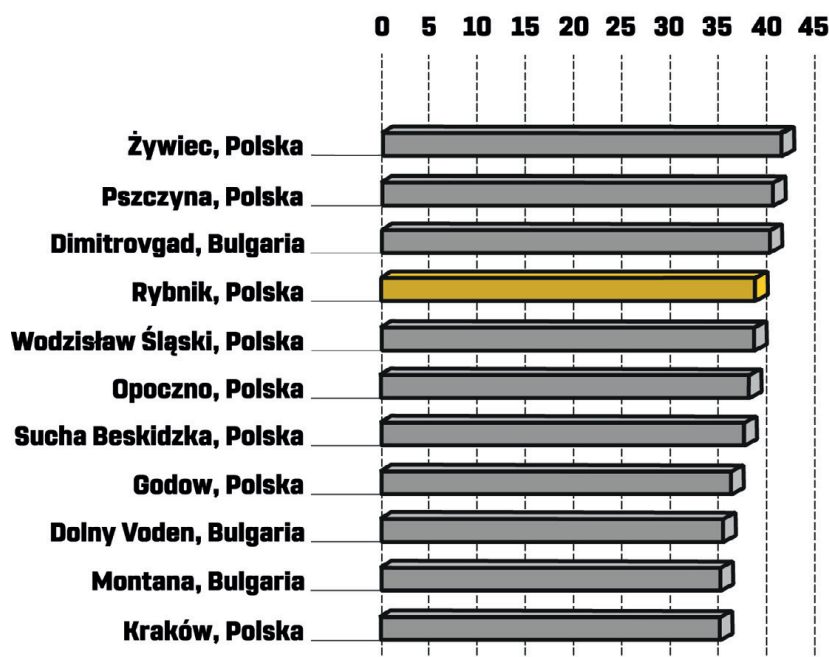
Do podstawowych generatorów ruchu zaliczyć należy:

- › miejsca pracy – kWK ROW Ruch Chwałowice, Ruch Jankowice (Boguszowice–Osiedle), EDF Polska S.A. w Rybniku (Rybnicka Kuźnia), szpitale (Orzepowice oraz Rybnik Północ), zakłady zlokalizowane w strefie przemysłowej w dzielnicy Paruszowiec-Piaski,
- › placówki edukacyjne – kampus uczelni wyższych w śródmieściu, szkoły średnie w centrum oraz w dzielnicach,
- › obiekty usługowe – placówki administracji publicznej (Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Urząd Miasta, Urząd Skarbowy), centra handlowe (Rybnik Plaza, Focus Park oraz budynki przy ulicach: Żorskiej i Gliwickiej),
- › tereny rekreacyjne – kąpielisko Ruda, Zalew Rybnicki, Industrialne Centrum Kultury w Niewiadomiu.

3.2. Jakie są najważniejsze problemy środowiska, w którym żyjemy?

Zanieczyszczenie powietrza

Rybnik należy do najbardziej zanieczyszczonych miast Europy. Skalę tego problemu obrazują chociażby dane dotyczące obecności pyłu zawieszonego PM₁₀ i benzo(a)pirenu, gromadzone w jedynym stanowisku pomiarowym systemu monitoringu jakości powietrza na terenie miasta (ul. Borki 37a, w sąsiedztwie Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego nr 3)¹⁵



Ilustracja nr 2. Zestawienie najbardziej zanieczyszczonych miast w Europie ze względu na pył zawieszony PM_{2,5} i PM₁₀, przygotowane przez Światową Organizację Zdrowia.

Źródłem substancji szkodliwych jest nie tylko transport, choć ma on 20-procentowy udział w emisji dwutlenku węgla w Rybniku. Zanieczyszczenia motoryzacyjne należą jednak do najgroźniejszych dla zdrowia mieszkańców miasta, w szczególności osób poruszających się pieszo, ponieważ wydobywają się z rur wydechowych zlokalizowanych na niskiej wysokości. Z tego powodu skażenia w dużym stężeniu docierają do płuc i wywołują choroby nowotworowe oraz układu oddechowego¹⁶. Z drugiej strony brak ruchu spowodowany nadużywaniem samochodu może prowadzić do upośledzenia układu krążenia¹⁷.

¹⁵ W 2010 r. wartość średnioroczna dla pyłu zawieszonego PM₁₀ wynosiła 61 µg/m³, a w 2013 roku 49 µg/m³, przy dopuszczalnym poziomie 40 µg/m³. Podobnie w przypadku benzo (a) pirenu – wartość średnioroczna 2010 roku To 17 ng/m³, a w 2013 roku – 11 ng/m³. Źródło: *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Rybnika*, oprac. Atmoterm S.A., Rybnik 2015.

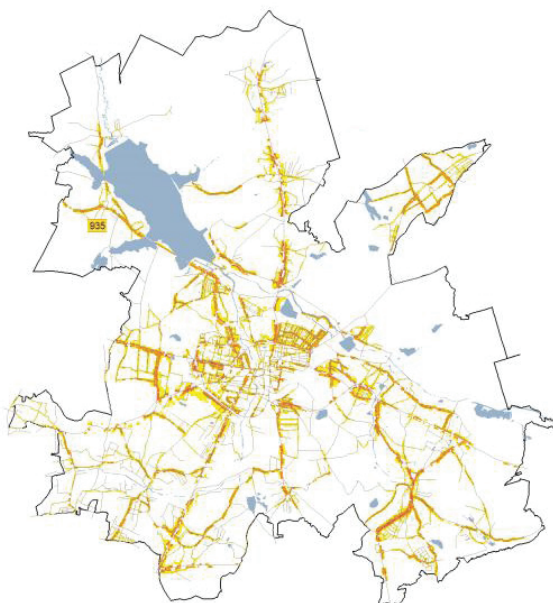
¹⁶ W spalinach samochodowych znajduje się ok. 15 tys. związków chemicznych, ale tylko kilka podlega kontroli jako substancje wskaźnikowe. Wymieńmy zatem chociaż niektóre z nich: NH₃, N₂O, rakotwórcze i toksyczne policykliczne aromatyczne węglowodory PAH, trwałe zanieczyszczenia organiczne POP, dioksyny, furany, metale ciężkie – arsen, ołów, kadm, miedź, chrom, rtęć, nikiel, selen, cynk, ultra drobne pyły itd. Najgorsze jest synergiczne zagrożenie zdrowia i przyrody przez różne składniki spalin. Samochód zatruwa przez emisję z rury wydechowej, emisję ze ścierania np. opon, tarcz sprzęgła, hamulców i nawierzchni oraz emisję wtórnego pylenia. Spaliny samochodowe biorą udział w tworzeniu smogu zimowego typu londyńskiego i smogu letniego fotochemicznego typu kalifornijskiego. Źródło: *Motor vehicles and cleaner air. Health risks resulting from exposure to motor vehicle exhaust, A report to the Swedish Government Committee of Automotive Air Pollution*, red. L. Ewetz, P. Camner, Stockholm 1983.

¹⁷ B. Lynham, *Traffic and health*, European Federation for Transport and Environment, Bruksela 1997.

Odpowiedzią na zły stan środowiska i zagrożenia z tym związane są ruchy społeczne domagające się reakcji ze strony instytucji publicznych. Przykładem takich działań jest pozwanie do sądu Ministerstwa Środowiska przez członków Rybnickiego Alarmu Smogowego, podnoszących kwestię bezczynności w zakresie poprawy jakości powietrza¹⁸.

Hałas motoryzacyjny

Drugą kwestią, która związana jest z przemieszczaniem się po mieście i powoduje zagrożenie dla naszego zdrowia, jest hałas, w szczególności o poziomie przekraczającym 65 dB. Z tym zjawiskiem mamy do czynienia przede wszystkim w rejonie głównych ciągów komunikacyjnych, m.in. drogi krajowej nr 78, dróg wojewódzkich nr 920, 929, 925, 935, a także ulic łączących poszczególne dzielnice (ul. Boguszowicka, ul. Stanisława Małachowskiego).



Ilustracja nr 3. Tereny zagrożone hałasem drogowym w mieście (wskaźnik LDWN odnoszący się do imisji hałasu).
←

wielkość przekroczeń w dB



Ekspozycja na hałas powoduje zaburzenia snu, całkowitą lub częściową utratę słuchu oraz choroby układu krążenia¹⁹. Dzieci stale narażone na hałas mają kłopoty z czytaniem i skoncentrowaniem uwagi.

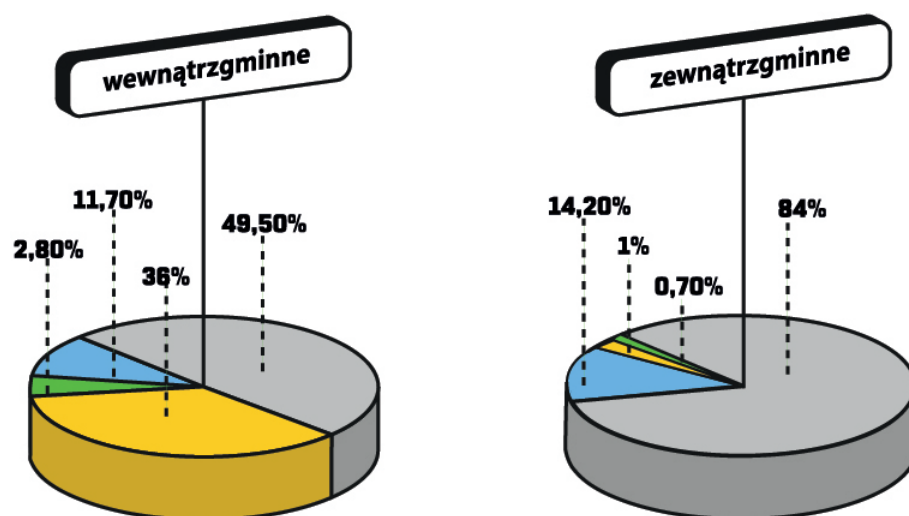
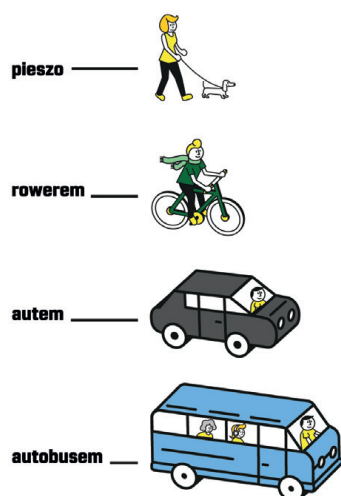
¹⁸ Rybniczaniein znów pozywa Skarb Państwa za smog, artykuł w serwisie www.rybnik.com.pl, <http://www.rybnik.com.pl/wiadomosci,rybniczaniein-znowu-pozywa-skarb-panstwa-za-smog,wia5-3266-28531.html> – dostęp dnia 28 sierpnia 2016 roku.

¹⁹ B. Pawłowska, *Transport drogowy a środowisko naturalne* [w:] *Przegląd Komunikacyjny*, Nr 12/95, Warszawa 1995.

3.3. W jaki sposób poruszamy się po mieście?

Układ komunikacyjny Rybnika stwarza wiele możliwości poruszania się, jednak nie są one w równomierny sposób wykorzystywane przez różne grupy społeczne. Jak wynika z kompleksowych badań dla całej aglomeracji średnia dla tego obszaru wartość wskaźnika ruchliwości, który określa ilość podróży odbywanych w ciągu doby, wynosi 1,62. Najniższa wartość charakteryzuje grupę osób w wieku 60 lat i więcej (1,11), a najwyższa – ludzi w wieku 30–39 lat (1,95)²⁰. Statystycznie dominującym środkiem transportu jest przy tym samochód²¹ choć stosunkowo popularne jest również poruszanie się pieszo. Warto przy tym wspomnieć, że 91% wszystkich podróży odbywa się na trasie dom – miejsce pracy lub nauki.

Ilustracja nr 4. Podział podróży ze względu na środek transportu²²



Przyglądając się wyborom mieszkańców w różnym wieku dostrzeżemy, że osoby z grupy wiekowej 20–59 lat najczęściej wsiadają do samochodu, natomiast ludzie z grup: 13–19 lat oraz 60 lat i więcej – przemieszczają się pieszo. Decyzje zróżnicowane są również ze względu na płeć: kobiety częściej od mężczyzn są pieszymi, pasażerkami samochodu osobowego i autobusu.

²⁰ Studium Transportowe Aglomeracji Rybnickiej, oprac. International Management Services Sp. z o.o., Via Vistula Franek i Sapoń Sp. j., Rybnik 2015.

²¹ Zgodnie z danymi zbieranymi przez Wydział Komunikacji Urzędu Miasta Rybnika w mieście 31 grudnia zarejestrowanych była następująca liczba samochodów osobowych: w 2013 roku – 55 564, w 2014 roku – 57 858, w 2015 roku – 60 592.

²² Na podstawie danych ze Studium Transportowego Aglomeracji Rybnickiej.

Powody wyboru głównego środka transportu

1. brak alternatywy: **komunikacja regionalna, autobus, pociąg, pieszo**

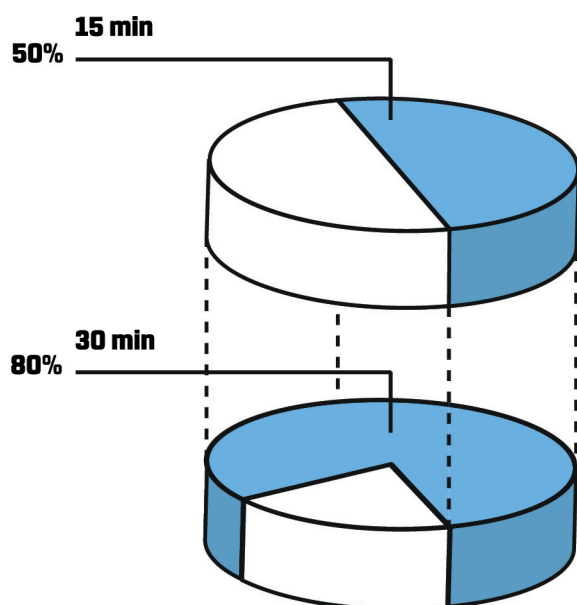
2. komfort: **samochód**

3. czas dojazdu: **samochód, pociąg, rower,**

4. Koszt podróży: **rower, autobus, pieszo, komunikacja regionalna**



Na terenie aglomeracji rybnickiej przeważają podróże do 30 minut, przy czym ponad połowa ogólnej ich liczby to podróże maksymalnie 15-minutowe. Warto zauważyć, że nie jest to uwarunkowane podstawowym zajęciem osób, które były badane podczas tworzenia studium komunikacyjnego dla tego obszaru.



Godzinami szczytu komunikacyjnego w Rybniku są okresy 6.00–8.00 oraz 14.00–16.00. Najmniej podróży wykonywanych jest w nocy, pomiędzy 23.00 i 5.00. Dominująca rola samochodu w podróżach międzygminnych wynika przede wszystkim ze sposobu funkcjonowania komunikacji autobusowej i charakteru zagospodarowania przestrzennego aglomeracji.



Ilustracja nr 5. Powody wyboru środka transportu.

Ilustracja nr 6. Czas trwania podróży.



3.4. W jaki sposób działa nasze miasto?

Ruch pieszy i jakość przestrzeni publicznych

Niewielki obszar i spójny kształt intensywnie zabudowanych dzielnic miasta sprzyjają komunikacji pieszej. W trakcie warsztatów wskazano, że to właśnie śródmieście jest najlepszym przykładem obszaru dostosowanego do rozwoju komunikacji pieszej, choć i na jego terenie występują utrudnienia spotykane w całym Rybniku. Pozytywnym elementem jest obecna forma szerokich i wygodnych deptaków pomiędzy otoczeniem Rynku i kościołem św. Antoniego Padewskiego. Negatywnym aspektem jest natomiast przecinanie się ciągów pieszych o dużym natężeniu ruchu z jezdniami (np. na skrzyżowaniu ulic: Jana III Sobieskiego, Gliwickiej, Powstańców Śląskich i Łony), program sygnalizacji świetlnej²³, a także bariery wygrodzeniowe, które tworzą swego rodzaju „zasieki”, skupiające uwagę na ich omijaniu, a nie bezpiecznym przechodzeniu. Dodatkowym problemem są pojawiające się w centrum i w dzielnicach obrzeżnych wąskie chodniki, które – nawet wtedy, gdy spełniają wymogi techniczne wyznaczone w przepisach prawnych – nie są dopasowane do potrzeb i oczekiwań mieszkańców.



Co promować?

Wysokiej jakości przestrzenie publiczne (plac przed kościołem św. Antoniego Padewskiego).



Co poprawić?

Wąskie chodniki i bariery wygrodzeniowe, spotykane na kilku ulicach śródmiejskich.

Ruch rowerowy

Na rozwój ruchu rowerowego w Rybniku rzutują przede wszystkim: historycznie uwarunkowany układ przestrzenny z centralnie położonym śródmieściem, otoczonym dzielnicami mieszkaniowymi oraz zróżnicowana rzeźba terenu. Pierwsza rzecz umożliwia stworzenie czytelnej sieci powiązań międzydzielnicowych²⁴, natomiast druga przesądza o tym, że budowa i wykorzystanie infrastruktury służącej do codziennego poruszania się na rowerze będą w niektórych miejscach ułatwione (np. w dolinie rzeki Nacyny, która już teraz obsługuje duży ruch rowerowy) lub utrudnione (np. w rejonie ul. Chwałowickiej).

²³ Maksymalnym akceptowalnym czasem oczekiwania pieszych na zielone światło jest 40 sekund, ponieważ po przekroczeniu tej wartości ludzie zaczynają przekraczać jezdnię na czerwonym świetle.

²⁴ Transport rowerowy może stanowić uzupełnienie komunikacji publicznej poprzez tworzenie małych węzłów przesiadkowych rower – autobus, co ostatecznie prowadzi do zwiększenia obszaru obsługiwanego przez sieć komunikacji zbiorowej.

Obecnie na terenie miasta występują szlaki rowerowe do obsługi ruchu rekreacyjnego. W Rybniku brakuje natomiast sieci tras głównych, łączących najważniejsze źródła i cele podróży, a także systemu parkingów rowerowych. Duża część istniejącej infrastruktury dla rowerów – w opinii użytkowników, którzy brali udział w warsztatach – nie jest dostosowana do szybkiego i wygodnego poruszania się ze względu na: brak nawierzchni bitumicznej na wybranych odcinkach (np. na ul. Raciborskiej), brak ciągłości niwelety i nawierzchni w rejonie zjazdów indywidualnych na posesje i publicznych (np. na ul. Rudzkiej), odgięcia „na zewnątrz” i wysokie krawężniki w rejonie skrzyżowań, brak odpowiedniego wjazdu i zjazdu. Problemem jest również brak poczucia bezpieczeństwa rowerzystów w trakcie korzystania z istniejących dróg – zwłaszcza na terenie śródmieścia, gdzie wiele osób wjeżdża z tego powodu na chodniki.

Urząd Miasta rozpoczął już działania, które mają doprowadzić do zmiany tej sytuacji. W 2015 roku Prezydent Miasta Rybnika w specjalnym zarządzeniu ustanowił *Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego w Rybniku*²⁵, które określają wymagania techniczne dla infrastruktury przeznaczonej do ruchu rowerów. Ponadto opracowano koncepcję dróg dla rowerów, jednak wymaga ona aktualizacji, ponieważ wykonana została przed przyjęciem wspomnianych standardów.



Co promować?

Wygodne ciągi pieszo-rowerowe z nawierzchnią bitumiczną (np. ciąg w dolinie rzeki Nacyny).



Co poprawić?

Drogi dla rowerów zbudowane bez uwzględnienia standardów technicznych (np. w ciągu ul. Kościuszki).

Komunikacja miejska

Na terenie miasta zadania w zakresie organizacji komunikacji publicznej realizuje Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku (ZTZ), który stworzył sieć linii autobusowych obsługujących ponad 170 przystanków. Ich lokalizacja przestrzenna nie jest jednak równomierna, dlatego mieszkańcy niektórych dzielnic mają utrudniony do nich dostęp²⁶. Sam układ sieci linii autobusowych jest promieniasto – średnicowy.

Oferta przewozowa ZTZ jest dość rozbudowana, a przede wszystkim stabilna. Autobusy komunikacji miejskiej wykonują w skali roku około 5 milionów wozokilometrów.

²⁵ *Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego w Rybniku*, oprac. Urząd Miasta Rybnik, Rybnik 2016.

²⁶ Średni czas dojścia do przystanków w Zebrzydowicach wynosi ponad 8 min., w Kłokocinie, Meksyku, Radziejowie, Ochojcu i Stodolach ponad 6 min. Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Rybnik, Uchwała Nr 370/XXIII/2016 Rady Miasta Rybnika z dnia 30 czerwca 2016 roku.

lometrów, z czego około 82% przypada na obszar Rybnika, a pozostałe 18% – na teren gmin ościennych, które zawarły z miastem porozumienia komunalne, przekazujące organizację publicznego transportu zbiorowego. Szczegółowe dane dotyczące kształtowania się wielkości oferty przedstawia poniższa tabela²⁷.

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015
wielkość oferty komunikacji miejskiej ZTZ (tysiące wozokilometrów)	5 108	5 081	5 062	4 979	5 019	5 122

Pomiędzy ofertą komunikacji miejskiej w dni robocze i wolne występują duże różnice. W dzień roboczy wykonuje się około 17,5 tysiąca wozokilometrów, z symbolicznym ograniczeniem w okresie wakacyjnym. W dni wolne od pracy rozkład jazdy jest okrojony o ponad połowę.

W ramach sieci ZTZ funkcjonują 42 linie autobusowe, w tym 18 linii wewnątrzmiastowych, 23 linie wybiegające poza granice Rybnika oraz 1 linia funkcjonująca w całości poza granicami miasta. Wysoki udział linii wybiegowych sprawia, że szereg potrzeb wewnątrzmiastowych jest realizowanych właśnie przez nie. Z drugiej strony potwierdza to lokalizację Rybnika wewnątrz silnie zurbanizowanego obszaru, w którym podróże przekraczają sztuczne granice administracyjne.

Według danych za październik 2015 roku komunikacja miejska przewiozła około 690 tysięcy pasażerów, przy czym około 337 tysięcy przejazdów było zrealizowanych bezpłatnie lub na podstawie biletu okresowego, 188 tysięcy było opłaconych za pomocą e-Karty ze środków na przejazdy jednorazowe, a 165 tysięcy – bezpośrednio u kierowców. Sprzedaż przez telefon komórkowy była niska. Opisane przejazdy przełożyły się na wpływy z biletów na poziomie 1,25 mln zł. Obroty bezpośrednio u kierowców objęły 37% całości sprzedaży, czyli 467 tysięcy zł²⁸.

W ocenie użytkowników do silnych stron komunikacji organizowanej przez ZTZ należą: odległość z miejsca docelowego do przystanku, bezpieczeństwo dotarcia do przystanków oraz bezpieczeństwo w podróży²⁹. Zidentyfikowane w trakcie warsztatów problemy związane z komunikacją autobusową koncentrowały się natomiast na następujących aspektach:

- › niska częstotliwość kursowania, w tym także do i z dzielnic o dużej gęstości zaludnienia,
- › zakres obszaru obsługiwanego, powodujący obecnie izolację obszarów obrzeżnych,
- › standard podróży (niedogodności związane z wyłączaniem klimatyzacji w niektórych autobusach),
- › skomplikowana taryfa.

²⁷ Dane Zarządu Transportu Zbiorowego w Rybniku.

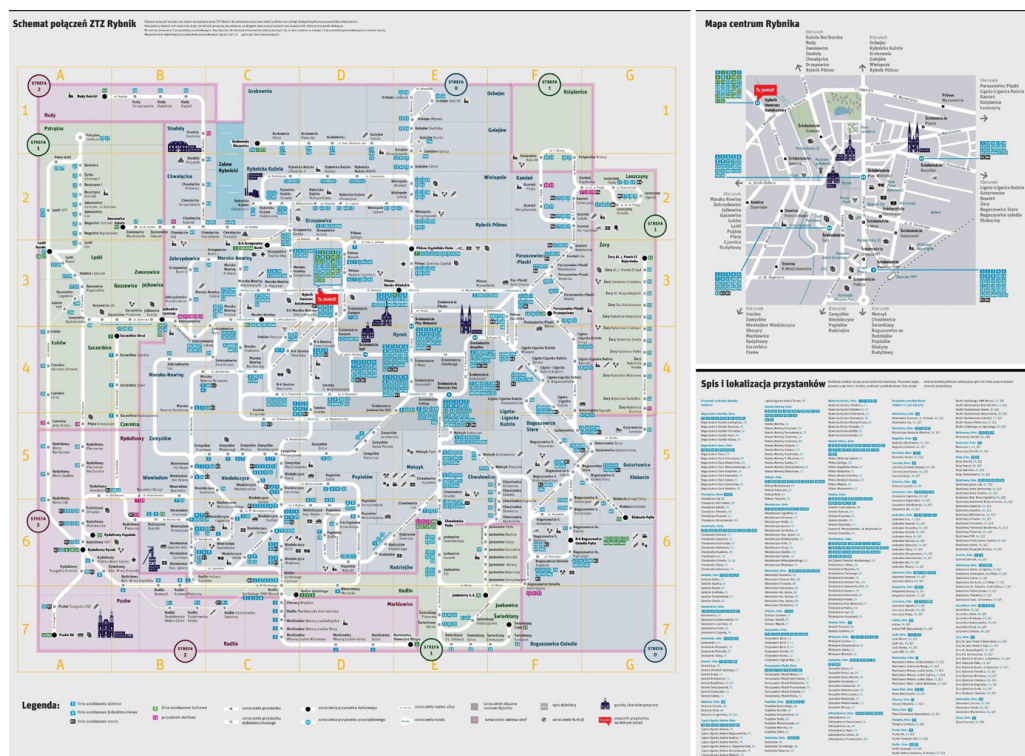
²⁸ Dane z systemu e-Karty.

²⁹ *Studium Transportowe Aglomeracji Rybnickiej*, oprac. International Management Services Sp. z o.o., Via Vistula Franek i Sapoń Sp. j., Rybnik 2015

Funkcjonowanie systemu informacji pasażerskiej.

Warsztaty potwierdziły potrzebę uporządkowania układu linii, ponieważ ich obecna duża liczba utrudnia orientację pasażerów, co zostało już zaakcentowane w planie transportowym³⁰. Dodatkowo rozwiązać trzeba problem czasu podróży, przede wszystkim w trakcie dojazdów do śródmieścia, co wymaga koordynacji polityk przestrzennych i mobilności.

Ilustracja nr 7. Schemat połączeń ZTZ Rybnik³¹.



Na obszarze obsługiwanym przez ZTZ wyróżnia się 3 strefy opłat. Strefa 0 obejmuje przejazd w granicach miasta, a Strefy I i II – poza granicami. Podstawowym, promowanym przez miasto, nośnikiem biletu jest elektroniczna karta zbliżeniowa (e-Karta), która stanowi jedyny nośnik biletów okresowych. Jej użytkownicy korzystają również z rabatów przy zakupie biletów jednorazowych. W ofercie ZTZ znajduje się również bilet rodzinny oraz bilet zrównoważony, adresowany do osób, które zrezygnują z podróży samochodowych na rzecz komunikacji miejskiej. Znaczącą wadą przyjętej konstrukcji taryfowej jest brak biletów czasowych oraz krótkookresowych (bilet jednodniowy, weekendowy), które pozwalałyby korzystać z kilku linii w ramach jednej podróży. Kłopoty związane z użytkowaniem biletów długookresowych wynikają natomiast z czasu ich obowiązywania: okres 28-dniowy nie jest naturalnym i intuicyjnym sposobem planowania codziennego przemieszczania się po mieście.

³⁰ Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2014-2024, Rybnik 2014.

³¹ Źródło: <http://www.ztz.rybnik.pl/index.php?page=schemat-linii-ztz-w-rybniku>.

Na uwagę zasługuje możliwość przewozu rowerów tzw. cyklobusem (autobus z przyczepą rowerową) na liniach obsługujących tereny rekreacyjne. Brakuje natomiast możliwości przewozu roweru zgodnie z regulaminem wewnątrz autobusu.

Na terenie miasta usługi przewozowe świadczą również:

- › Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju (linie dowożące do Rybnika z kierunku gminy Czerwionka-Leszczyny – 311A, 311B, 311C i 309, z kierunku Wodzisławia Śląskiego – 131 i E-3 oraz obsługujące ruch lokalny na styku dzielnicy Niewiadom i Rydułtów – 223 i 224),
- › Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach (szczątkowa obsługa dzielnicy Kamień w zakresie dojazdów do Knuruwa – linie 194 i 195),
- › Niewielkie firmy prywatne (busy w kierunku Żor oraz na relacji Gąszowice–Chwałowice).

Obecność innych podmiotów, w szczególności organizatorów w charakterze komunalnym, potwierdza znaczenie Rybnika dla obszarów ościennych.



Co promować?

Wykorzystanie technologii cyfrowych w informowaniu pasażerów, rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej o nowe kanały, np. smartfony, a także doskonalenie obecnego systemu.



Co poprawić?

Niska czytelność tablic, zawierających dużą ilość rozkładów jazdy i dodatkowych informacji (np. na tablicy na przystanku przy ul. 3-go Maja).

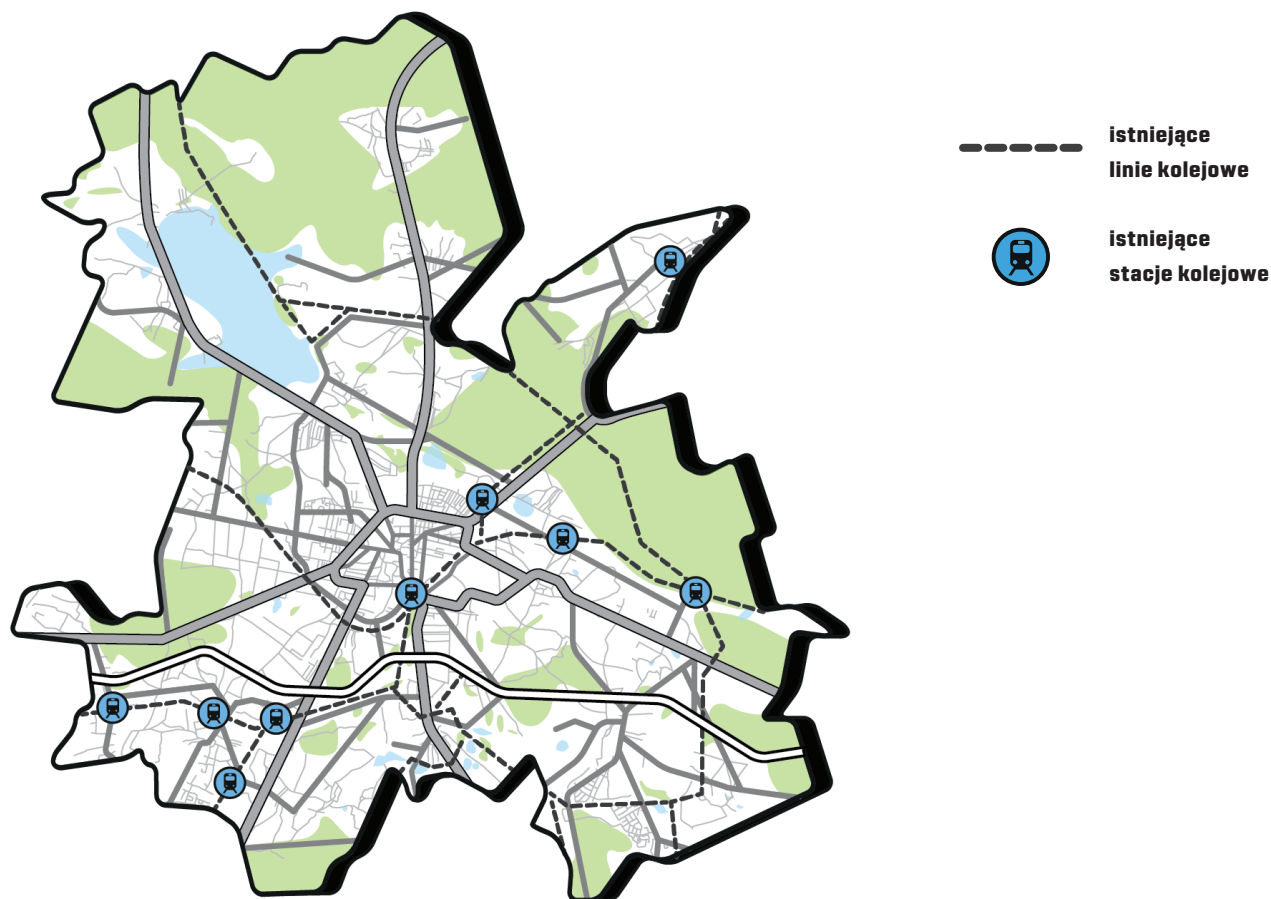
Komunikacja kolejowa

Na terenie miasta funkcjonują linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A.: nr 140 Katowice Ligota–Nędza, nr 148 Pszczyna–Rybnik, nr 149 Zabrze Makoszowy–Leszczyny, nr 158 Rybnik Towarowy–Chałupki, nr 173 Rybnik–Sumina. Układ torowy jest uzupełniany przez łącznice (nr 688, 862, 957, 958, 959), a także linie towarowe znajdujące się w rękach prywatnych podmiotów³². Na wskazanych liniach znajdują się następujące stacje i przystanki: Rybnik, Rybnik Gotartowice, Rybnik Niedobczyce, Rybnik Niewiadom, Rybnik Paruszowiec, Rybnik Piaski, Rybnik Rymer, Rybnik Towarowy, które – w połączeniu ze stacją Leszczyny, położoną w bezpośrednim sąsiedztwie granic miasta – obsługują niektóre dzielnice. Problemem pozostaje niska dostępność wybranych stacji i przystanków, wynikająca

³² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Rybnik, oprac. cyt.

z ich umiejscowienia lub uwarunkowań technicznych. Przystanki usytuowane na linii 148 położone są z dala od terenów mieszkaniowych, co w połączeniu z niską prędkością pociągów uniemożliwia wykorzystanie kolei do obsługi wschodniej części miasta. Stacja Rybnik Paruszowiec zlokalizowana jest na wysokim nasypie i dlatego pozostaje niedostępna dla mieszkańców terenu w okolicy ul. Żużlowej, ponieważ w czasie jego budowy ten obszar był niezagospodarowany. Perspektywnym rozwiązaniem jest utworzenie przystanku w okolicach ul. Chabrowej dla zapewnienia lepszej dostępności kolei dla mieszkańców osiedla Nowiny i Smolna³³.

Ilustracja nr 8 Schemat linii i stacji kolejowych.



Rybnik jako ośrodek przemysłu ciężkiego jest bardzo ważnym węzłem kolejowym w zakresie przewozu ładunków, ponieważ duży ruch generują tutejsze kopalnie oraz elektrownia. W obrębie stacji Rybnik zlokalizowana jest lokomotywnia PKP Cargo S.A., natomiast w dzielnicy Kłokocin ma swoją siedzibę jeden z autoryzowanych zarządców infrastruktury – Infrastylesia. Na tym obszarze położony jest również warsztat naprawczy wagonów DB Cargo Polska S.A.

Linia nr 158 była w ostatnich latach modernizowana, problemem pozostaje natomiast sukcesywna degradacja linii nr 140 na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina. W bieżącym okresie programowania Unii Europejskiej zaplanowano inwestycję, której celem jest poprawa jej stanu (lista rezerwowa projektów w ramach

³³ Trzeba mieć na uwadze, że organizatorem komunikacji kolejowej pozostaje marszałek województwa, dlatego działania miejskie powinny być ściśle skorelowane z tymi, które są podejmowane na wyższych szczeblach.

Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014–2020). Utrudnieniem prowadzenia ruchu jest również fakt, że na kluczowym odcinku, tj. pomiędzy Katowicami a Rybnikiem, linia nr 140 jest w dużej części jednotorowa. Powoduje to wydłużenie czasu przejazdu pociągów, zmuszonych do oczekiwania na pociąg jadący z naprzeciwka, a także opóźnia wtórne. W tej sytuacji najważniejszym rozwiązaniem dla poprawy płynności ruchu między Rybnikiem i Katowicami jest odbudowa mijanki Łaziska Górne–Brada, co wyeliminowałoby najdłuższy odcinek jednotorowy Mikołów–Orzesze.

Kolejowy ruch regionalny obsługiwany jest przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Pociągi na relacjach wojewódzkich docierają do stacji: Katowice, Bielsko Biała Główna, Racibórz, Chałupki (Wodzisław Śląski), a na połączeniach lokalnych również do Bohumina w Republice Czeskiej. W zakresie ruchu dalekobieżnego Rybnik posiada trzy codzienne połączenia z Warszawą, jedno z Wrocławiem, jedno z Krakowem (pociąg lokalny), dwa z Pragą (Republika Czeska), a także sezonowe połączenie wakacyjne z Kołobrzegiem i Świnoujściem. Ze względu na układ linii kolejowych i czas podróży pociąg może stanowić atrakcyjną alternatywę również w dotarciu z dzielnic obrzeżnych Rybnika do śródmieścia, jednak obecnie kursuje zbyt rzadko (brakuje cykliczności i odpowiedniej częstotliwości).

Połączenia lokalne są obsługiwane w dużej mierze przez jednostki EN 57 dzierżawione od Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., a także przez nowoczesne składki 36WEa, zakupione w ramach Południowej Grupy Zakupowej. Wobec planów Kolei Śląskich Sp. z o.o. dotyczących modernizacji taboru należy się spodziewać znacznej poprawy jakości w tym względzie w przeciągu najbliższych dwóch lat. Od 1-go lipca 2016 roku na odcinkach wokół Rybnika wprowadzono taryfę liniową, korzystną cenowo dla podróżnych. Wokółrybnickie linie objęte są także promocją pozwalającą na nieodpłatny przewóz rowerów w pociągach.



Co promować?

Możliwość przewozu rowerów w pociągach, zwiększającą dostępność przestrzenną kolei i promującą aktywny sposób spędzania wolnego czasu.

2.

WYBÓR NIE ODPOWIEDZ

DO:

WYBÓR

15

16:06

WYSZUKAJ

DATA

GODZINA ODJAZDU

WŁASZCZYNIA POŁĄCZENIA

ZMIKŃ KONTAKT WYKONYWANIA

POŁĄCZENIA WŁASZCZYNIA

STACJA	STACJA PRZYSTANKU	DATA	ODJAZD	ODJAZD	ODJAZD	ODJAZD
rybnik	Rybnik Wodzisławski	15.09.16	od 09:32 przez 09:30	0:08	0	0
rybnik	Rybnik Niedobczyce	15.09.16	od 11:28 przez 11:23	0:07	0	0
rybnik	Rybnik Niedobczyce	15.09.16	od 13:23 przez 13:21	0:08	0	0
rybnik	Rybnik Wodzisławski	15.09.16	od 15:13 przez 15:11	0:08	0	0
rybnik	Rybnik Niedobczyce	15.09.16	od 16:15 przez 16:12	0:07	0	0
rybnik	Rybnik Niedobczyce	15.09.16	od 17:29 przez 17:29	0:10	0	0

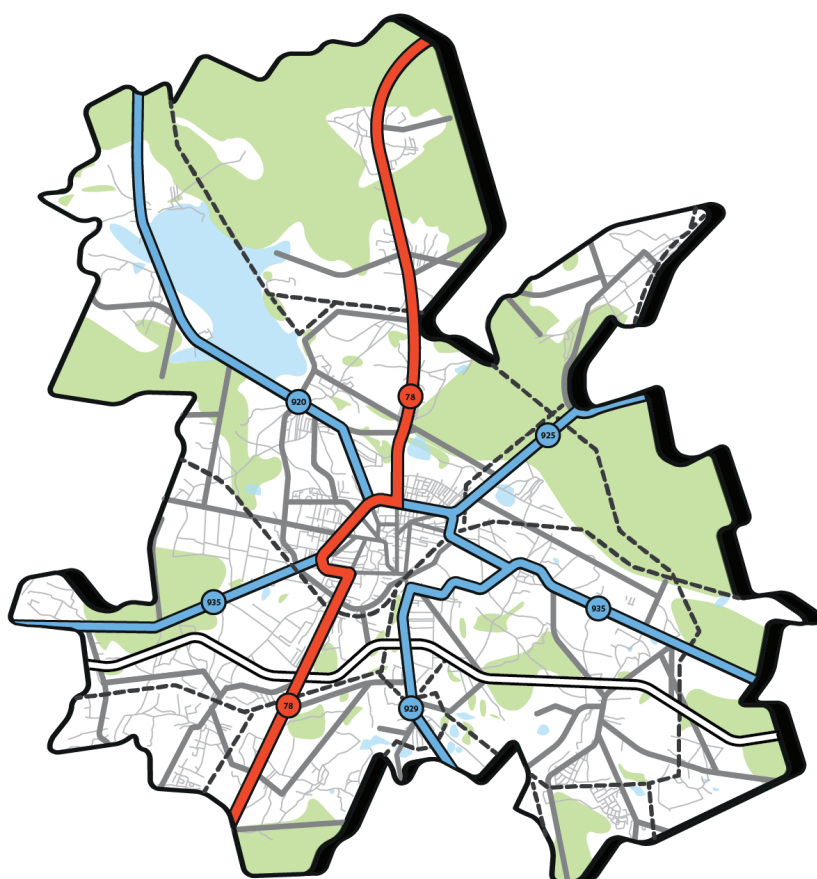
Co poprawić?

Niska częstotliwość kursowania pociągów na relacjach w obrębie całego miasta, zniechęcająca do podróżowania koleją z dzielnic do centrum (np. na odcinku Rybnik Niedobczyce–Rybnik).

Komunikacja samochodowa

Rybnik posiada promienisty układ dróg o łącznej długości około 438 km³⁴, złożony z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, którymi – poza autostradą A1 – zarządza Prezydent Miasta Rybnika. Charakterystycznym elementem tego układu jest krzyżowanie się na obszarze śródmieścia dróg krajowej i wojewódzkich, będących równocześnie głównymi trasami dojazdowymi z dzielnic obrzeżnych³⁵, brak pełnej obwodnicy obszaru centralnego miasta, a także powszechne występowanie skrzyżowań z ruchem okrężnym (rond).

Ilustracja nr 9. Schemat sieci dróg publicznych.



kategorie dróg

-  droga krajowa
-  droga wojewódzka
-  droga powiatowa
-  droga gminna
-  planowana Regionalna droga Pszczyna–Racibórz

Najbardziej obciążonymi elementami sieci drogowej jest ciąg ulic: Mikołowska–Wyzwolenia–Jana Kotucza (około 1 800 pojazdów na godzinę) oraz rondo Chwałowickie, co powoduje powstawanie zatorów w ruchu samochodowym i autobusowym w godzinach szczytu na wlotach od strony Bełku, Wodzisławia Śląskiego i Świerklan. Stan ten pogarsza również obecność przejazdów o ograniczonej szerokości pod torami kolejowymi (ulice Wodzisławska i Chwałowicka) oraz krzyżowanie się dróg z linią kolejową w jednym poziomie (ul. Robotnicza).

³⁴ Źródło: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Rybnika, oprac. Atmoterm S.A., Rybnik 2015.

³⁵ Przyjęte rozwiązania w niektórych przypadkach nie sprzyjają bezpieczeństwu ruchu drogowego. W trakcie warsztatów wielokrotnie omawiano przykład ul. Żorskiej, której przekrój poprzeczny i organizacja ruchu uniemożliwiają dostęp mieszkańców do własnych posesji.

W najbliższym czasie zrealizowany zostanie rybnicki odcinek Regionalnej Drogi Pszczyna–Racibórz razem z węzłami i nową ul. Śródmiejską (droga klasy zbiorczej), łączącą się z ul. Obwodnią Południową. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wyznaczają ponadto szereg innych podłączeń węzłów drogi regionalnej do sieci dróg lokalnych, a także obwodnice niektórych dzielnic (Chwałowice, Orzepowice, Ochojec, Golejów).

Równocześnie władze miasta realizują działania na rzecz uspokojenia i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, które – w obliczu znaczących nakładów na infrastrukturę drogową i rosnącej liczby pojazdów – mogą okazać się w dłuższej perspektywie niewystarczające.



Co promować?

Narzędzia uspokojenia ruchu, poprawiające bezpieczeństwo ruchu, zmniejszające ilość punktów kolizji na tradycyjnym czterowłotowym skrzyżowaniu.



Co poprawić?

Przekroje poprzeczne dróg, zachęcające kierowców do przekraczania obowiązującego ograniczenia prędkości w terenie zabudowanym (np. na ul. Żorskiej).

Integracja podsystemów transportowych

Jednym z najistotniejszych czynników wpływających na wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego, ruchu rowerowego oraz pieszego jest ich integracja³⁶. Na obszarze miasta brakuje znaczących inwestycji oraz oferty przewozowej zachęcającej do podróżowania „od drzwi do drzwi” więcej niż jednym środkiem transportu (podróż intermodalna). Na uwagę zasługuje natomiast możliwość przewozu rowerów tzw. „cyklobusem” (autobus z przyczepą rowerową) na liniach obsługujących tereny rekreacyjne.

Dużą popularnością wśród mieszkańców Rybnika cieszą się wspólne dojazdy jednym samochodem do miejsca pracy zlokalizowanego poza granicami miasta, najczęściej w aglomeracji katowickiej. Ludzie zostawiają swoje samochody w rejonie autostrady i kontynuują podróż jednym pojazdem, który upodabnia się do transportu zbiorowego (carpooling).

³⁶ W mieście można wyróżnić kilka możliwych form zintegrowania różnych środków transportu, m.in. poprzez budowę węzłów przesiadkowych, parkingów typu Park&Ride („Parkuj i Jedź”) w rejonie stacji kolejowych, parkingów rowerowych typu Bike&Ride („Zostaw swój rower i jedź”) w rejonie wszystkich tych stacji i najważniejszych przystanków autobusowych w dzielnicach o rozproszonej zabudowie, połączenie taryf biletowych dla komunikacji miejskiej oraz kolei na obszarze obsługiwanym przez ZTZ Rybnik, umożliwienie przewozu rowerów we wszystkich autobusach.



Co promować?

Stojaki rowerowe w rejonie stacji kolejowych jako dobry przykład integracji różnych środków transportu – roweru i pociągu (lokalizacja stojaków przy stacji Rybnik Niedobczyce nie zachęca do pozostawiania pojazdów w tym miejscu).



Co poprawić?

Urządzone na „dziko” miejsca o funkcji parkingu „Parkuj i jedź” (np. po zachodniej stronie stacji Rybnik Paruszowiec).

Parkowanie

Samorząd nie prowadzi kompleksowej polityki parkingowej, która określałaby zasady rozwoju infrastruktury w tym zakresie, parkowania samochodów osobowych w śródmieściu i dzielnicach, a także postojów pojazdów towarowych i auto-karów. W obrębie centrum ustanowiono co prawda strefę płatnego parkowania³⁷, jednak nie stanowi ona wystarczającej zachęty do rezygnowania z podróżowania samochodem ze względu na brak towarzyszących regulacji w zakresie organizacji ruchu i konsekwentnej likwidacji miejsc w pasach drogowych ulic śródmiejskich. Dodatkowym zagrożeniem dla funkcjonowania tego terenu jest występowanie i rozwój tzw. „dzikich parkingów” w sąsiedztwie (np. koło Kopex Machinery S. A. zakład w Rybniku). Z tego powodu rośnie dostępność samochodowa centrum, zwiększa się natężenie ruchu na tym obszarze, a dochody z użytkowania parkingów płatnych maleją. Na terenach zabudowy wielorodzinnej występuje natomiast deficyt miejsc postojowych, co szczególnie widoczne jest na terenie osiedli Nowiny i Smolna.

³⁷ Strefa została powołana Uchwałą Nr 423/XXIX/2012 Rady Miasta Rybnika z dnia 19 grudnia 2012 roku w sprawie parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych i wysokości opłat z tego tytułu (ze zmianami). Obecnie dostępna jest następująca liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych na poszczególnych ulicach: Wysoka – 18, Jankowicka – 55, Rzeczna – 50, Młyńska / Cech – 30, Młyńska / Sąd – 20, Młyńska / Klasztorna – 36, Młyńska / Targowisko – 150, Gen. Hallera – 550, 3-go Maja – 195, Ks. Brudnioka – 115, Marii Skłodowskiej Curie – 135, Władysława Reymonta / Jankowicka – 160, Powstańców – 90, Kościuszki – 56, Kotuczka – 55, Rudzka 13 (kampus) – 190, Szafranka – 14, Sławików – 32. Dodatkowo na terenie Rybnik Plaża znajduje się 388, a Focus Park – 340 miejsc parkingowych. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na to, że parkingi centralne nr 1 i 2, położone przy ulicach: Gen. Hallera i 3-go Maja są tymczasowe, ponieważ funkcjonują na terenach, które w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznaczone są pod zabudowę.



Co promować?

Parkingi typu "Pocałuj i jedź" (Kiss&Ride), umożliwiające wypakowanie bagaży, wysadzenie pasażera i jednocześnie gwarantujące ciągłą rotacyjność parkujących pojazdów (np. przed dworcem Rybnik).



Co poprawić?

Nadmierna dostępność wolnych miejsc postojowych na obszarze śródmieścia, skutkująca niewielkim napełnieniem zbiorczych, płatnych parkingów miejskich.

Bezpieczeństwo ruchu

Liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów utrzymywała się na stałym poziomie na przestrzeni lat 2012–2015 i wynosiła około połowę wszystkich wypadków w Rybniku. Równocześnie rosła liczba zabitych, co obrazują poniższe dane pozyskane z Komendy Miejskiej Policji w Rybniku.

Rok	Liczba wypadków ogółem	Liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów	Liczba rannych ogółem	Liczba rannych pieszych i rowerzystów	Liczba zabitych ogółem	Liczba zabitych pieszych i rowerzystów
2012	86	32	104	31	3	2
2013	71	36	76	35	6	3
2014	74	32	81	29	4	3
2015	67	34	65	27	11	7

W tym kontekście należy wskazać, że w mieście istnieje niewystarczająca ilość rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu w miejscach wzmożonego ruchu pieszego i rowerowego³⁸.

³⁸ Dobrym rozwiązaniem zastosowania fizycznych środków uspokojenia ruchu (szykany, mini ronda) są lokalne ulice w rejonie ul. Żużlowej.



Co promować?

Strefa Tempo 30 jako dobre rozwiązanie dla obszarów zabudowy mieszkaniowej (np. w dzielnicy Nowiny na ul. Wandy).



Co poprawić?

Przeskalowany układ drogowy, zagrażający bezpieczeństwu przemieszczania się po mieście (np. na pl. Armii Krajowej).

Transport ładunków

Transport ładunków w granicach Rybnika odbywa się przede wszystkim drogami wyższych klas (autostrada, drogi krajowe i wojewódzkie). Promienisty kształt sieci drogowej sprawia jednak, że ruch tranzytowy przechodzi również przez zurbanizowaną część miasta. Na obszarze śródmieścia obowiązują ograniczenia tonażowe, ale jednocześnie nie funkcjonuje system zarządzania obsługą dostaw towarów, regulujący np. czas dostępności obszaru centralnego (np. poza okresami wzmożonego ruchu pieszego), zasady postoju pojazdów dostawczych (np. wyłącznie na wyznaczonych do tego celu miejscach), rodzaj wykorzystywanych pojazdów (np. tylko pojazdy spełniające surowe normy emisji spalin). Kluczową rolę w kwestii transportu ładunków pełni również infrastruktura kolejowa z najważniejszą stacją dla regionu – Rybnik Towarowy.

Obecność dużych zakładów przemysłowych w mieście, w szczególności transportochłonnego górnictwa i energetyki wielkoskalowej, przesądza o dużym znaczeniu kolei w transporcie ładunków. Mimo to znacznym problemem pozostaje wykorzystywanie samochodów ciężarowych do transportu węgla, co można zaobserwować w okolicach kopalnianych placów ładunkowych. Transport ładunków, w szczególności węgla kamiennego, odbywa się także z wykorzystaniem niezależnych od PKP PLK S.A. zarządców infrastruktury kolejowej (InfraSilesia, JSK). Podmioty te nie mają możliwości korzystania z dofinansowania do swojej działalności, co przekłada się na niedoinwestowanie zarządzanych przez nie linii. Najważniejszą dla regionu stacją jest Rybnik Towarowy.



Co promować?

Ograniczenia tonażowe na drogach o funkcji dojazdowej.



Co poprawić?

Występowanie ruchu pojazdów ciężarowych na drogach o funkcji dojazdowej.

Polityka przestrzenna

Zapisem polityki przestrzennej samorządu jest *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika*, przyjęte przez Radę Miasta w czerwcu 2016 roku³⁹. Jest to dokument, który diagnozuje stan przestrzeni miejskiej i wyznacza zasady zmian w dwóch ważnych obszarach, wpływających znacząco na sposób poruszania się mieszkańców: rozwój nowej zabudowy oraz przekształcenia istniejących dzielnic i śródmieścia.

Dane zawarte w *Studium* wskazują, że wyraźną i utrwalającą się przez ostatnie lata cechą Rybnika jest dominacja zespołów wolnostojącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, realizowanej – z nielicznymi wyjątkami – w sposób niezaplanowany⁴⁰. Ten trend znajduje swoje odzwierciedlenie w koncepcji rozwoju przestrzennego, ponieważ w dokumencie wskazane są obszary, w których będą skupiały się podobne inwestycje: Zamysłów, Niedobczyce, Orzepowice, Ligota, Piaski, Gotartowice, w pewnym stopniu także Kamień, Ligocka Kuźnia, zachodnia część Maroka i Zebrzydowice. Są to miejsca, które będą generatorami dodatkowego ruchu samochodowego, co w perspektywie długofalowej może zagrozić realizacji zadań w zakresie zrównoważonej mobilności.

Z analizy ukształtowania śródmieścia wyłania się natomiast obraz obszaru pełniącego różne funkcje: handlowe, administracyjne, kulturalne itd. Jest to jednak teren, na którym pojedyncze kwartały zwartej zabudowy usługowo-mieszkaniowej rozdzielone są terenami niezagospodarowanymi (nieruchomości po-przemysłowe i pokolejowe). Część z nich ulega lub ulegnie przekształceniom⁴¹ i taki właśnie kierunek zmian promowany jest w *Studium*. Dokument zakłada, że będzie to obszar koncentracji zabudowy usługowej, usługowo-mieszkaniowej i mieszkaniowej o wysokich walorach architektonicznych i urbanistycznych ze względu na podniesienie jakości przestrzeni publicznych i terenów rekreacyjnych. Ma to być również ważny węzeł komunikacji, z centrum przesiadkowym i ograniczonym ruchem samochodowym.

³⁹ Uchwała Nr 370/XXIII/2016 Rady Miasta Rybnika z dnia 30 czerwca 2016 roku w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika.

⁴⁰ Ten stan utrwał się przez długi czas: w okresie 2010–2014 roku wydano w mieście 1399 decyzji o pozwoleniu na budowę, a przedmiotem 76,1% z nich była zabudowa jednorodzinna. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Rybnik, oprac. cyt.

⁴¹ Charakterystycznym przykładem takich działań jest projekt rewitalizacji terenu byłego Szpitala Miejskiego nr 1 im. bł. Juliusza Rogera.

3.5. Tak działają nasze dzielnice

Na opisane kwestie komunikacyjne chcieliśmy spojrzeć oczami osób, które korzystają z infrastruktury transportowej miasta. W tej części rozdziału diagnostycznego przedstawiamy zatem informacje zebrane w trakcie warsztatów, uszegółgowane zgodnie z zespołami dzielnic, w których odbywały się spotkania. Są to odpowiedzi na pytania zadawane przez moderatorów, uzupełnione przez uwagi zebrane w trakcie konsultacji społecznych.

Boguszowice Stare, Boguszowice Osiedle, Kłokocin, Gotartowice

Komunikacja autobusowa

- › Do śródmieścia można dojechać autobusami linii nr 46 lub 49, które w godzinach szczytu spóźniają się z powodu zatorów na Rondzie Chwałowickim. To obniża konkurencyjność komunikacji zbiorowej ze względu na czas podróży.
- › Częstotliwość kursowania autobusów w kierunku śródmieścia jest wystarczająca. Problemem jest natomiast komfort podróży, czyli przepełnienie pojazdów.
- › Mieszkańcom brakuje wygodnego, szybkiego i bezpośredniego połączenia autobusowego do Żor (miejsce pracy i rekreacji). Linia nr 52 kursuje nieregularnie.

Komunikacja rowerowa

- › Kopalnia w Chwałowicach i tereny przemysłowe w Niedobczycach to ważne cele podróży, dlatego przy planowaniu infrastruktury rowerowej należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia w tych kierunkach.
- › Na ul. Żorskiej należy uspokoić ruch w celu jej lepszego dostosowania do poruszania się na rowerze.
- › Należy poprawić oznaczenie drogi dla rowerów przez Raszowiec.

Komunikacja piesza

- › Ul. Żorska stanowi barierę dla ruchu pieszego, na co wpływa negatywnie obecna organizacja ruchu.

Bezpieczeństwo ruchu

- › Skrzyżowanie ulic: Boguszowickiej i Gotartowickiej jest niebezpieczne ze względu na lokalizację przejścia dla pieszych, na którym często dochodzi do kolizji.
- › Na terenie dzielnicy występuje problem z bezpiecznym dojściem i dojazdem do szkoły oraz cmentarza.
- › Bezpieczeństwo poruszania się obniża również brak parkingów przed sklepami i punktami usługowymi. Największy problem występuje w trakcie wyładowywania towarów.
- › Na ulicach dojazdowych wewnątrz osiedla pojawia się duży ruch, co zagraża bezpieczeństwu bawiących się dzieci.

Komunikacja samochodowa

- › Na ul. Żorskiej występuje problem z dostępnością nieruchomości przyległych ze względu na rozdzielenie pasów ruchu podwójną linią ciągłą.

Paruszowiec-Piaski, Rybnik Północ, Kamień, Ligota-Ligocka Kuźnia

Komunikacja autobusowa

- › Uczestnicy warsztatów zgłosili problem dostępności okolic ul. Żużlowej do przystanków komunikacji zbiorowej.
- › Kursy autobusów wiozących pasażerów z Kamienia są opóźnione w godzinach szczytu przez zatory na ul. Mikołowskiej, ponieważ ul. Robotnicza stanowi jedyną drogę wyjazdową z dzielnicy.
- › Problemem jest również mała – w ocenie mieszkańców – ilość kursów wykonywanych taborem niskopodłogowym.

Komunikacja rowerowa

- › Przebiecie nasypu kolejowego na wysokości stacji Rybnik Paruszowiec drogą rowerową usprawniłoby poruszanie się pomiędzy obiema jego stronami.
- › Z punktu widzenia osoby dojeżdżającej do śródmieścia uciążliwy jest brak parkingów rowerowych przy stacjach kolejowych Leszczyny (dla dzielnicy Kamień) i Rybnik Paruszowiec (dla dzielnicy Paruszowiec i Rybnik Północ).
- › Uczestnicy spotkań wskazali na brak infrastruktury rowerowej w sąsiedztwie ul. Wielopolskiej, a także połączenia pomiędzy dzielnicą Kamień i śródmieściem.
- › Skrzyżowanie ulic: Wielopolskiej i Mikołowskiej jest niebezpieczne dla rowerzystów.
- › Przez ul. Gliwicką, na wysokości obiektu handlowego, należy w sposób bezpieczny przeprowadzić trasę rowerową.

Komunikacja kolejowa

- › Z obszaru wskazanych dzielnic można szybko dojechać do śródmieścia pociągiem, jednak kursuje tylko raz na godzinę i często się spóźnia.

Meksyk, Chwałowice, Radziejów, Popielów

Komunikacja autobusowa

- › Mieszkańcy zwrócili uwagę na brak połączenia autobusowego z Chwałowic do stacji Rybnik w dni wolne od pracy, święta i w godzinach wieczornych.
- › Rondo Chwałowickie – ze względu na tworzące się tam zatory – jest barierą dla komunikacji zbiorowej.

Komunikacja rowerowa

- › Ul. Chwałowicka jest główną trasą dojazdową do śródmieścia, jednak poruszanie się po niej jest niebezpieczne. Dodatkowym utrudnieniem są różnice wysokości terenu.

Bezpieczeństwo ruchu

- › Niebezpiecznym miejscem w dzielnicach jest skrzyżowanie ulic: Tkoczów i Świerkłańskiej oraz Kopalnianej i Świerkłańskiej ze względu na duży ruch.

Wielopole, Golejów, Ochojec, Grabownia

Komunikacja autobusowa

- › Mieszkańcy wskazali na małą liczbę połączeń ze śródmieściem w weekendy wieczorem.
- › Problemem jest również rzadkie kursowanie autobusu z Ochojca i Golejowa (raz na godzinę).

Komunikacja rowerowa

- › Uczestnicy warsztatów dyskutowali o braku bezpiecznego dojazdu do szkoły podstawowej w dzielnicy Ochojec, a także z Golejowa do elektrowni i szpitala.
- › Zwrócili również uwagę na brak infrastruktury rowerowej na ul. Gliwickiej.

Bezpieczeństwo ruchu

- › Szczególnie niebezpieczne jest skrzyżowanie ulic: Milenijnej, Cystersów i Rybnickiej, gdzie trudno przekroczyć jezdnię. Dodatkowym utrudnieniem są wąskie chodniki.
- › Wytyczenie bezpiecznej drogi do szkoły jest ograniczone przez prędkość poruszania się samochodów w ciągu ulic: Poloczka i Komisji Edukacji Narodowej.

Komunikacja piesza

- › Największą barierą w poruszaniu się pieszych po dzielnicy jest ul. Rybnicka. W tym miejscu nakładają się na siebie ruch lokalny, międzydzielnicowy i tranzytowy.

Śródmieście

Komunikacja autobusowa

- › Uczestnicy spotkań wskazali na problem z dojazdem do Pszowa (ludzie spóźniają się do pracy), a także brakiem wystarczających połączeń z Wodzisławiem Śląskim w dni pozaszkolne.

Komunikacja rowerowa

- › Pozytywnym przykładem infrastruktury rowerowej w mieście jest trasa rowerowa w dolinie rzeki Nacyny.
- › Ze względu na ukształtowanie i funkcjonowanie sieci drogowej w godzinach szczytu z dzielnicy Smolna do Żor można dojechać na rowerze szybciej niż samochodem.

Komunikacja piesza

- › Teren śródmieścia cechuje dobra dostępność piesza. Jego wielkość i sposób zagospodarowania sprzyjają rozwojowi tej formy komunikacji.
- › Problemem są kolizje z ruchem samochodowym w wybranych miejscach, np. na deptaku w ciągu ulic: Jana III Sobieskiego i Powstańców Śląskich, rozciętym ul. Gliwicką, oraz na pl. Wolności.
- › Dużą barierą dla ruchu pieszego jest ul. Jana Kotucza. Przejścia przez jezdnie są utrudnione przez bariery wygradzające.

Komunikacja samochodowa

- › Jednym z problemów związanych z funkcjonowaniem szkół na obszarze śródmieścia jest parkowanie przez uczniów liceów i techników swoich samochodów w bezpośrednim otoczeniu tych placówek.
- › Kierowcy zbyt długo parkują w strefach postoj limitowanego. Ponadto nieprawidłowe parkowanie nie zawsze spotyka się z reakcją służb porządkowych.
- › Parkomaty są często niesprawne.
- › Podczas prac drogowych pojawia się nieprawidłowe oznakowanie.

Maroko-Nowiny, Smolna

Komunikacja autobusowa

- › Dzielnice – w opinii uczestników warsztatów – są źle skomunikowane z Żorami i Paruszowcem, co może wynikać z małej liczby kursów.
- › Do autobusów linii nr 43 i 45, obsługujących tereny rekreacyjne w godzinach wieczornych, należy przypiąć bagażniki rowerowe.

Komunikacja rowerowa

- › Na drodze dla rowerów w ciągu ul. Raciborskiej pojawiają się uskoki w rejonie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych.
- › Bardzo skomplikowany jest dostęp do informacji o przechowalni dla rowerów na dworcu autobusowym.

- › Mieszkańcy zaproponowali system rozwiązań służących zwiększeniu dostępności rowerowej dzielnicy: wprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Góreckiego (razem z chodnikiem), Zebrzydowickiej i Grunwaldzkiej, a także bezpiecznych przejazdów rowerowych na Rondach: Wileńskim i Lievin.
- › Nad linią kolejową nr 173 w rejonie ul. Obwiednia Południowa można zbudować kładkę pieszą i rowerową, w celu lepszego połączenia Smolnej i Zamyśłowa poprzez prowadzenie ruchu trasą alternatywną do ul. Wodzisławskiej.

Zamyśłów, Niedobczyce, Niewiadom

Komunikacja kolejowa

- › Ze względu na usytuowanie i dostępność stacji kolejowych pociąg stanowi atrakcyjną alternatywę dla podróży pomiędzy dzielnicami i śródmieściem. W związku z tym w okolicach stacji należy zrealizować parkingi „Parkuj i Jedź” (Park&Ride) oraz „Zostaw rower i Jedź” (Bike&Ride), żeby w lepszy sposób zintegrować ze sobą różne środki transportu.

Chwałęcice, Stodoły, Zebrzydowice

Komunikacja autobusowa

- › W dzielnicy kursuje linia 43. Autobusy jeżdżą rzadko, co powoduje problem z dotarciem na przesiadkę na inny autobus lub na pociąg. W trakcie warsztatów wypracowano propozycję zwiększenia ilości kursów w niedzielę oraz w dni powszednie w godzinach szczytu oraz zmniejszenia wielkości taboru poza tymi godzinami.

Komunikacja rowerowa

- › Droga rowerowa wzdłuż ul. Rudzkiej nie spełnia oczekiwań użytkowników ze względu na nierówną niweletę (powierzchnię) i brak ciągłości przebiegu.
- › Dolina rzeki Nacyny może zapewnić dobre połączenie rowerowe dzielnic położonych w północno-zachodniej części miasta z dworcem autobusowym.

Bezpieczeństwo ruchu

- › Kierowcy często łamią ograniczenia prędkości na ul. Rudzkiej, co sprawia, że jej przekraczanie jest utrudnione.

Orzepowice, Rybnicka Kuźnia

Komunikacja autobusowa

- › Mieszkańcy zwrócili uwagę na problem wynikający z przeniesienia przystanku autobusowego z ul. Rybackiej na ul. Podmiejską, co wydłużyło drogę dzieci do szkoły.

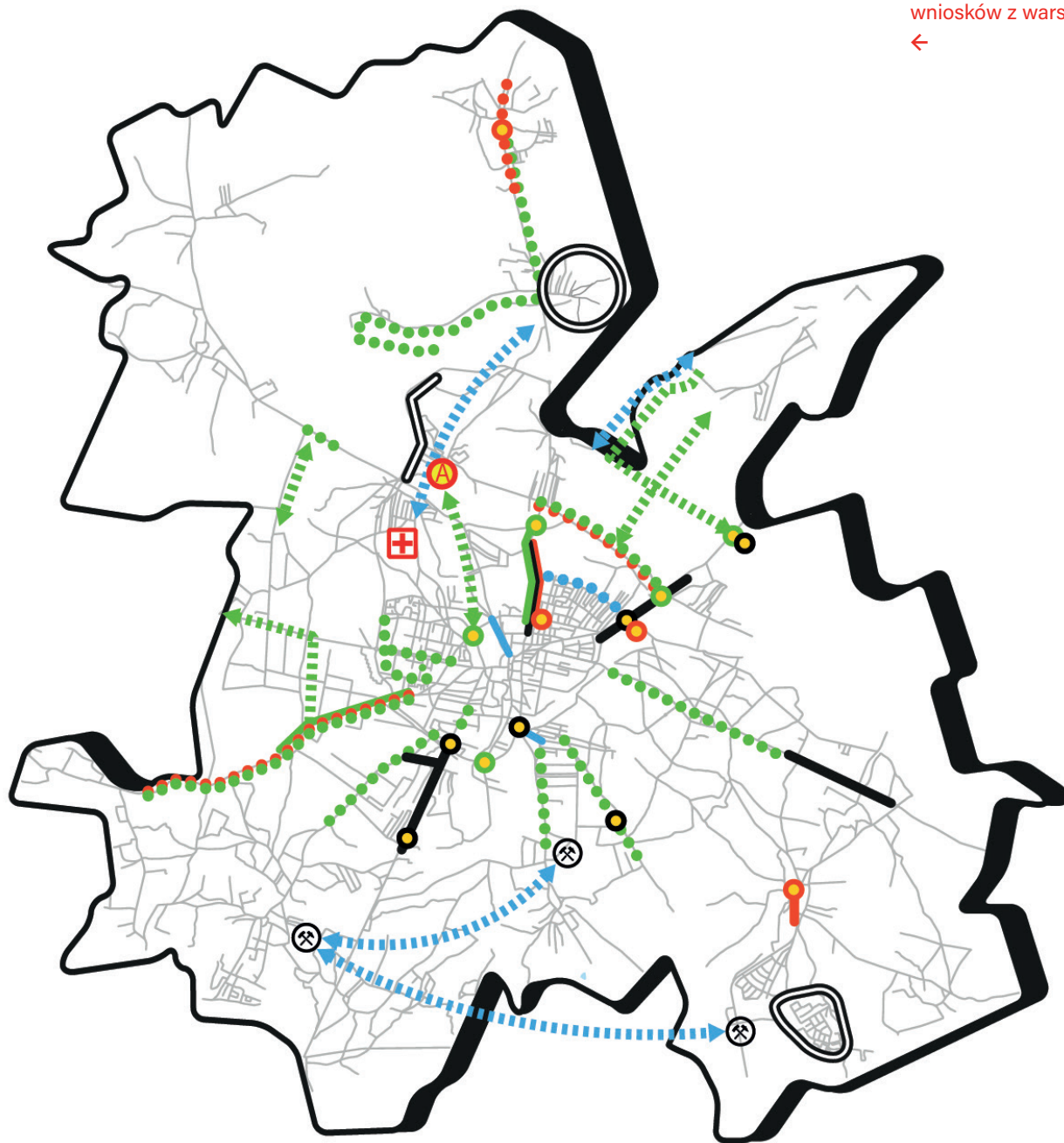
Komunikacja rowerowa

- › Przed Gimnazjum nr 4 należy zrealizować stojaki rowerowe.
- › Ze względu na ruch w stronę kopalni i elektrowni należy promować dojazdy na rowerze.

Bezpieczeństwo ruchu

- › W trakcie spotkania dyskutowano o bezpieczeństwie ruchu drogowego, w szczególności na ul. Podmiejskiej, na której powinna być utrzymana prędkość poruszania się 50 km/godz., ponieważ pełni rolę drogi rozprawdzającej.

Ilustracja nr 10. Graficzny zapis wniosków z warsztatów.



piesi

- • • • • piesi brak infrastruktury
- piesi przeszkody

transport publiczny

- ||||| transport publiczny proponowane połączenia
- • • • • transport publiczny brak infrastruktury
- transport publiczny przeszkody

rower

- ||||| rower proponowane połączenia
- rower przeszkody
- • • • • rower brak infrastruktury

samochód

- samochody korki
- postulowane strefy tempo 30

4. Jak do tego doprowadzić?

Do osiągnięcia celów wskazanych w drugiej części planu mobilności, a także rozwiązania trudności opisanych w poprzednim rozdziale służą wymienione w tej części działania.

Projekty podzielone są na trzy kategorie: inwestycyjne, administracyjne i promocyjne. Pierwsze odnoszą się do zmian w zakresie infrastruktury, drugie – sposobu zarządzania podsystemami komunikacyjnymi miasta, a trzecie – kształtowania i wspierania pożądanego zachowań ich użytkowników. Każdy pomysł przypisany jest do jednej z trzech perspektyw czasowych realizacji (5, 10 lub 15 lat) lub sklasyfikowany jest jako zadanie ciągłe, posiada krótki opis, swojego właściciela, czyli podmiotu odpowiedzialnego za wdrożenie, a także przykłady referencyjne. Na końcu umieściliśmy koncepcję nowej hierarchizacji układu drogowego miasta, która jest podstawą wielu zaproponowanych przekształceń.

4.1. Narzędzia inwestycyjne

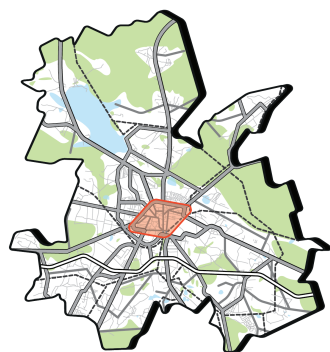
Perspektywa 5-letnia

Projekt nr I.1. Rewitalizacja obszaru śródmieścia miasta Rybnika poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej ruchu rowerowego oraz transportu zbiorowego

Opis: zadanie polega na wprowadzeniu udogodnień dla ruchu rowerowego w zakresie organizacji ruchu i infrastruktury, ciągów pieszo-jezdnym (woonerfu), a także optymalizacji układu drogowego w celu zwiększenia konkurencyjności komunikacji zbiorowej w zakresie czasu przejazdu (np. buspasy). Ten projekt łączy się z zadaniami dotyczącymi zwiększenia dostępności ruchu rowerowego do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych w rejonie stacji kolejowej Rybnik oraz dworca autobusowego w dzielnicy Maroko-Nowiny.

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, C1, D1.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Architektury.**



Ilustracja nr. 11 – granice obszaru objętego opracowaniem.

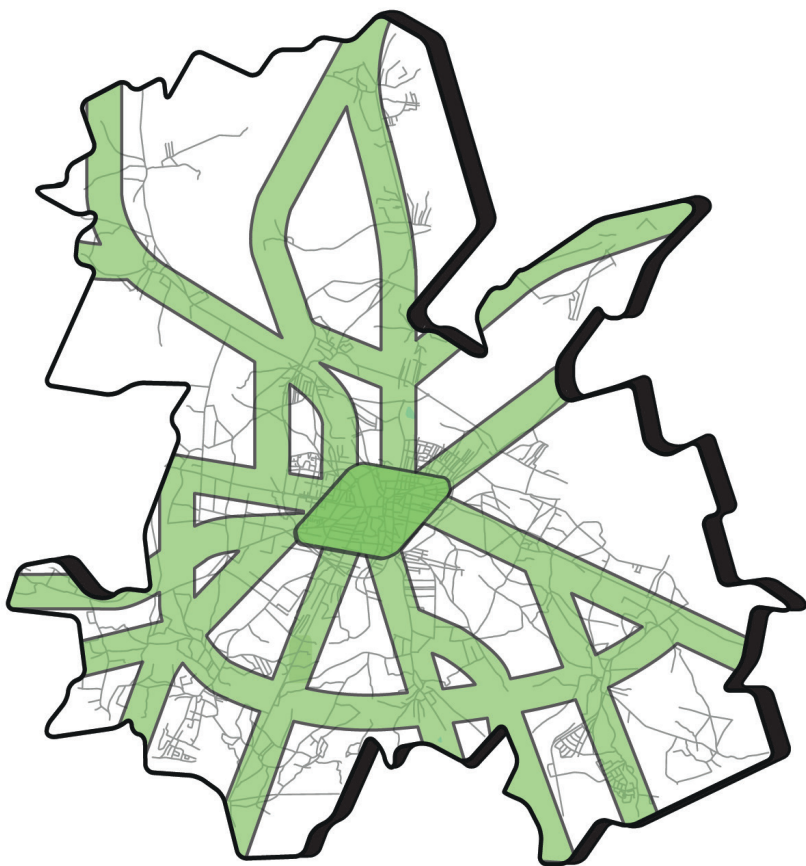
Inspiracje:

- › Rozwiązania w zakresie ruchu rowerowego w Radomiu⁴²,
- › innowacyjne rozwiązania rowerowe na ul. Ruskiej we Wrocławiu⁴³,
- › woonerfy w Łodzi (ul. 6 sierpnia, Traugutta, Piramowicza),
- › buspasy na Trasie Łazienkowskiej w Warszawie⁴⁴.

Projekt nr I.2. Budowa głównych tras rowerowych (połączenia międz dzielnicowe)

Opis: działanie polega na aktualizacji istniejącej koncepcji i zaplanowaniu nowych przebiegów oraz realizacji tras rowerowych, które zapewniają połączenia sąsiednich dzielnic, w tym obszarów obrzeżnych ze śródmieściem. W ten sposób powstaną trasy łączące najważniejsze generatory ruchu w mieście oraz obsługujące ruch o charakterze komunikacyjnym (dojazd do miejsca pracy, nauki, zakupów). Przyjęte rozwiązania będą uwzględniały *Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego w Rybniku*, opracowane przez Urząd Miasta Rybnika w 2016 roku.

Ilustracja nr 12 – schemat
głównych tras rowerowych.
←



⁴² <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/radom-rowerem-pod-prad-52-ulice-z-kontraruchem-3192.html>.

⁴³ <http://www.wroclaw.pl/files/komunikacja/rowery/infrastruktura%20-%20ul.Ruska.pdf>.

⁴⁴ <http://warszawa.wikia.com/wiki/Buspasy>.

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, B3, C1.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Architektury / Wydział Dróg.**

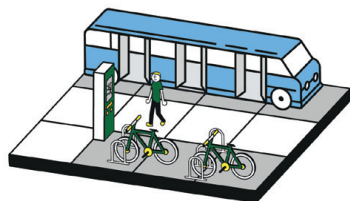
Inspiracje:

- › Studium Głównych Tras Rowerowych miasta Dąbrowa Górnicza⁴⁵,
- › główne trasy rowerowe w Gdańsku⁴⁶.

Inspiracja – automatyczny parking rowerowy w Hradec Králové.



Inspiracja – Łódzki Rower Publiczny.



Projekt nr I.3. Bezpieczny rower w centrum miasta – realizacja systemu parkingowego dla rowerów

Opis: zadanie polegać będzie na wyznaczeniu lokalizacji, zaprojektowaniu oraz budowie bezpiecznych parkingów rowerowych oraz realizacji pojedynczych stojaków na obszarze śródmieścia.

Realizowane cele: **B1, C1, D1.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Infrastruktury Miejskiej i Inwestycji.**

Inspiracje:

- › Parkingi rowerowe. Wytyczne projektowe, Sekcja ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego, Wydział Inżynierii Miejskiej, Urząd Miasta Wrocławia, Wrocław marzec 2009⁴⁷,
- › narzędzie Dobre parkingi rowerowe w Warszawie – platforma internetowa umożliwiająca mieszkańcom wyznaczanie lokalizacji stojaków rowerowych⁴⁸,
- › automatyczny parking rowerowy na placu Rigrovo w Hradec Králové, zrealizowany wspólnie przez importera rowerów i urząd miasta, który udostępnił teren na wprost głównego dworca kolejowego.

Projekt nr I.4. System roweru publicznego w Rybniku

Opis: zadanie będzie polegało na uruchomieniu systemu wypożyczalni rowerów na obszarze całego miasta. Stacje rowerowe będą zlokalizowane przede wszystkim przy węzłach, o których mowa w projekcie nr 5, ze względu na potrzebę zintegrowania różnych środków transportu i wielkość generowanego ruchu. Ponadto będą rozmieszczone na obszarze śródmieścia z uwagi na gęstość zaludnienia w obszarze, który będą obsługiwały.

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B3, C1.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Infrastruktury Miejskiej i Inwestycji.**

Inspiracja:

- › Veturilo – warszawski system roweru publicznego, największy w Polsce⁴⁹.

⁴⁵ <http://dabrowarowerowa.pl/>

⁴⁶ <http://www.rowerowygdansk.pl/start,168.html>

⁴⁷ <http://www.wroclaw.pl/files/komunikacja/rowery/rower-wytyczne-parkingowe.pdf>

⁴⁸ <http://stojaki.waw.pl/>

⁴⁹ <https://www.veturilo.waw.pl/>

Projekt nr I.5. Węzły przesiadkowe w rejonie stacji kolejowych i najważniejszych przystanków komunikacji zbiorowej wraz z parkingami typu „Parkuj i jedź” (Park&Ride), „Pocałuj i jedź” (Kiss&Ride) oraz „Zostaw rower i jedź” (Bike&Ride), a także dojazdowymi trasami rowerowymi

Opis: w ramach zadania powstaną węzły przesiadkowe integrujące co najmniej dwa środki transportu w wybranych lokalizacjach, zilustrowanych na poniższej mapie, a także infrastruktura rowerowa zapewniająca dojazd do każdego z nich z najważniejszych generatorów ruchu, położonych w odległości do 7 km.

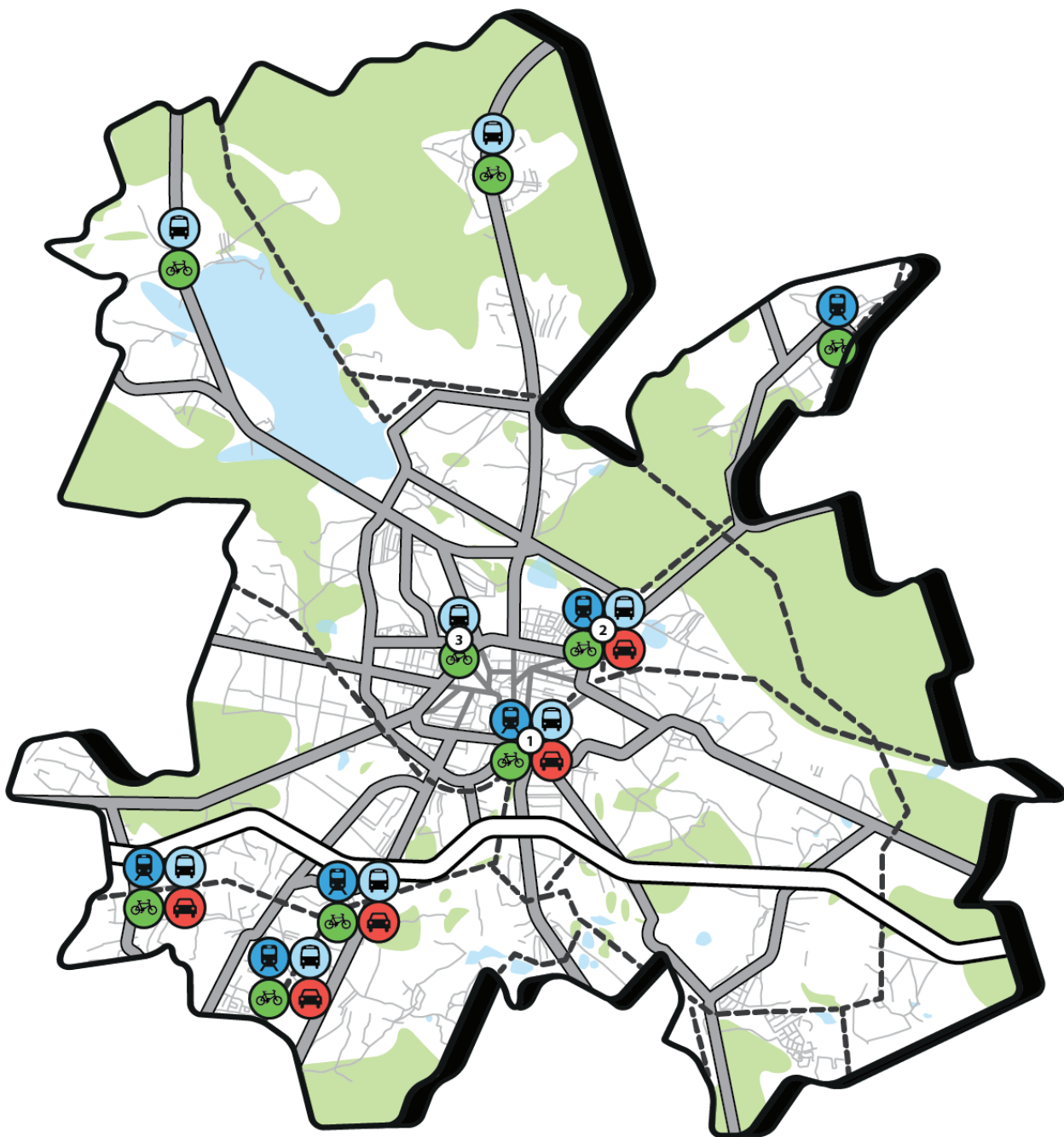
W pierwszej kolejności zbudowane zostaną obiekty w następujących lokalizacjach:

- › **numer 1** – stacja kolejowa Rybnik Paruszowiec – węzeł będzie umożliwiał przesiadkę z samochodu, roweru oraz autobusu na pociąg, a w jego zasięgu znajdzie się około 76 tys. mieszkańców⁵⁰,
- › **numer 2** – stacja kolejowa Rybnik – węzeł będzie umożliwiał przesiadkę z samochodu⁵¹, roweru oraz autobusu na pociąg, a w jego zasięgu znajdzie się około 85 tys. mieszkańców,
- › **numer 3** – dworca autobusowego przy ul. Budowlanych – węzeł będzie umożliwiał przesiadkę z autobusu na rower, a w jego zasięgu znajdzie się około 75 tys. mieszkańców.

Każdemu węzłowi będzie towarzyszyć infrastruktura rowerowa, realizowana zgodnie z zasadami ogólnymi projektu.

⁵⁰ Do kalkulacji szacunkowej użyliśmy danych z bazy PESEL, zagregowanych na punkcie adresowym. Wzięliśmy pod uwagę obszar o regularnym kształcie koła o promieniu 6 km.

⁵¹ Realizacja parkingu typu Park&Ride w rejonie stacji kolejowej Rybnik stanowi działanie opcjonalne uzależnione od możliwości dedykowania parkingu dla obsługi ruchu kolejowego oraz pozyskania zewnętrznego wsparcia finansowego na tego typu projekty.



główne węzły przesiadkowe



mini węzły przesiadkowe

środki transportu



pociąg



autobus



samochód



rower

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B3, D1, D2.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Dróg / Wydział Infrastruktury Miejskiej i Inwestycji.**

Inspiracje:

- › koncepcja zwiększenia rowerowego dostępu do zintegrowanego węzła przesiadkowego Bike&Ride w rejonie dworca kolejowego w Mysłowicach,
- › stacja kolejowa i węzeł przesiadkowy Bydgoszcz Wschód,
- › zagospodarowanie otoczenia dworców kolejowych w Ołomuńcu i Hradec Králové.

Projekt nr I.6. Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu (Tempo 30 lub strefa zamieszkania) na obszarze wszystkich dzielnic, zawierających usprawnienia dla ruchu pieszego i ograniczenia tonażowe

Opis: zadanie polega na objęciu obszarów dzielnic strefą ograniczonej prędkości do 30 km/godzinę lub strefą zamieszkania i wprowadzeniu zakazu wjazdu pojazdów ciężarowych⁵². W ramach projektu zostaną w szczególności wyznaczone rozwiązania zapewniające bezpieczne dojście i dojazd do szkół. Realizacja stref będzie poprzedzona analizami: źródeł i celów podróży, tras uczniów do placówek oświatowych na podstawie danych ich zamieszkania, a także działaniami z zakresu projektowania partycypacyjnego, skierowanymi do mieszkanki i mieszkańców poszczególnych terenów.

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, D2, D3.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Dróg.**

Inspiracja:

- › Strefa Tempo 30 w Muranowie i Nowym Świecie w Warszawie.

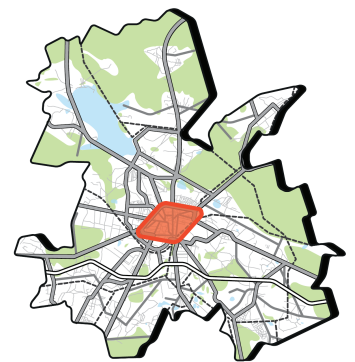
Perspektywa 10-letnia

Projekt nr I.7. Wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30 lub Strefa zamieszkania) na obszarze śródmieścia wraz ze zmianą obsługi komunikacyjnej obszaru

Opis: zadanie polega na objęciu obszaru śródmieścia strefą ograniczonej prędkości do 30 km/godzinę lub strefą zamieszkania wraz z zakazem wjazdu pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 t⁵³. W projekcie zostaną wskazane działania zmierzające do ograniczenia liczby miejsc postojowych na tym terenie, co będzie powiązane z wyznaczeniem lokalizacji i budową parkingów zbiorczych w rejonie bram wjazdowych do śródmieścia, służących bilansowaniu potrzeb w tym zakresie. Parkingi te będą wyposażone w place do przeładunku towarów z pojazdów niespełniających norm tonażowych. Dodatkowo w ramach zadania powstanie system oznakowania dróg dojazdowych do parkingów ze wskazaniem ilości dostępnych miejsc (element ITS) i dojść do centrum. Zmiany komunikacyjne będą połączone z przebudową układu drogowego w kierunku podniesienia jakości rozwiązań urbanistycznych, zwiększenia powierzchni dla ruchu pieszego i wprowadzenia elementów małej architektury.

⁵² Nie dotyczy pojazdów komunikacji miejskiej.

⁵³ Nie dotyczy pojazdów komunikacji miejskiej.



Inspiracja – mini rondo jako fizyczny środek uspokojenia ruchu w strefie Tempo 30 (przykład z Rybnika).



Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, D1, D3.**

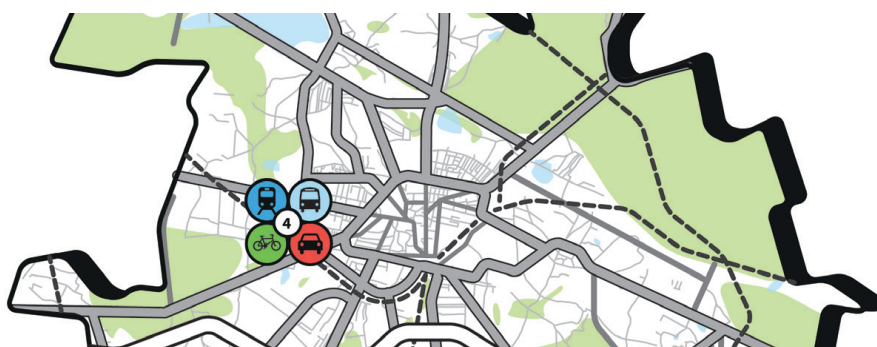
Właściciel projektu (lider): **Wydział Dróg.**

Inspiracje:

- › strefa Tempo 30 w śródmieściu Poznania,⁵⁴
- › Strefa zamieszkania w centrum Krakowa.

Projekt nr I.8. Przystanek kolejowy Rybnik Nowiny

Opis: zadanie polega na budowie przystanku kolejowego na linii nr 173 Rybnik – Sumina, na wysokości Osiedla Nowiny, w celu zapewnienia bezpośredniego i szybkiego połączenia tego terenu ze śródmieściem i zwiększenia jego dostępności. W rejonie stacji zrealizowany zostanie parking rowerowy typu Bike&Ride („Zostaw rower i jedź”) dla osób dojeżdżających z dalszych obszarów. W ramach zadania skorygowany zostanie przebieg i rozkład jazdy linii autobusów na terenie osiedla w celu ich powiązania z tym węzłem.



Realizowane cele: **A1, A2, B1, B3.**

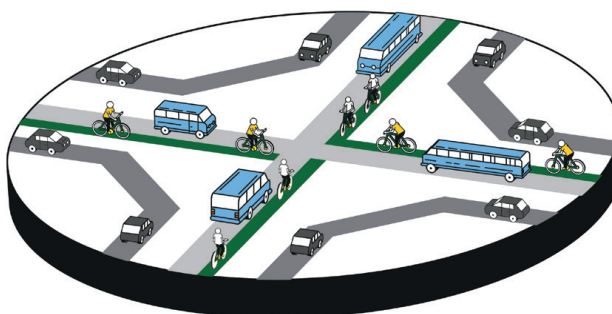
Właściciel projektu (lider): **Wydział Infrastruktury Miejskiej i Inwestycji.**

Inspiracje – porównaj projekt nr 5.

Perspektywa 15-letnia

Projekt nr I.9. Śródmieście dostępne, ale nie przejezdne

Opis: zadanie polega na wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu na obszarze śródmieścia, która uniemożliwi szybki i bezpośredni przejazd tranzytowy samo-



⁵⁴ <http://www.gloswielkopolski.pl/motofakty/a/poznan-powiekszaja-strefe-tempo-30-uwaga-na-zmiany,10544686/>.

chodem. Teren zostanie objęty regulacjami Strefy Niskiej Emisji⁵⁵, umożliwiającej wjazd do centrum pojazdów posiadających specjalne plakiety potwierdzające czystość spalin, lub strefy uspokojenia ruchu.

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, D1, D3.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Dróg.**

Inspiracje:

- › projekty – Strefy niskiej emisji w Niemczech⁵⁶,
- › uspokojenie zachodniej części centrum Krakowa.

4.2. Narzędzia administracyjne

Perspektywa 5-letnia

Projekt nr A.1. Opracowanie standardów pieszych

Opis: dokument będzie zawierał audyt istniejącej infrastruktury pieszej, w szczególności identyfikację barier dla osób o ograniczonej mobilności w przestrzeni publicznej oraz budynkach publicznych, analizę ograniczeń dla jej rozwoju, a także standardy wykonawcze. Będzie odnosił się do problematyki projektowej w skali planistycznej, urbanistycznej oraz detalu architektonicznego.

Realizowane cele: **D3.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Architektury.**

Inspiracja:

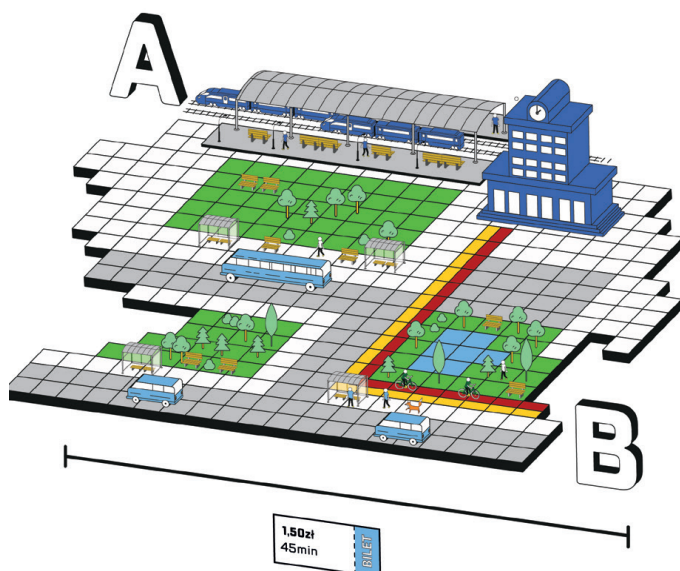
- › Lubelskie standardy piesze⁵⁷.



Inspiracja – Lubelskie standardy piesze.

Projekt A.2. Zmiany i integracja taryfowa

Opis: zadanie polega na wprowadzeniu możliwości przejazdu koleją na obszarze zasięgu ZTZ Rybnik za pomocą biletu komunikacji miejskiej. Równocześnie zmieniona zostanie sama taryfa organizatora, ponieważ wprowadzone zostaną bilety jednorazowe czasowe, umożliwiające przesiadki, a także krótkookresowe



⁵⁵ Wprowadzenie strefy uzależnione jest od zmian w polskich przepisach.

⁵⁶ http://www.zm.org.pl/download/adm/20110120-vcd_strefy_niskiej_emisji.pdf.

⁵⁷ http://mdl.ulublin.eu/wp-content/uploads/2016/02/2016_02_01-PROJEKT_LUBELSKICH_STANDARDOW_PIESZYCH.pdf.

(jednodniowy, weekendowy). Po zrealizowaniu projektu I.4. System roweru publicznego zarówno opłaty za przejazdy tymi pojazdami jak i autobusami będzie można opłacić w sposób zintegrowany.

Realizowane cele: **B3.**

Właściciel projektu (lider): **Doradca Prezydenta Miasta ds. Transportu Zintegrowanego.**

Inspiracja:

- › oferta Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie⁵⁸,
- › oferta organizatora komunikacji miejskiej w Płocku⁵⁹.

Projekt A.3. Zmiana polityki przestrzennej dla obszaru śródmieścia

Opis: zadanie polega na wprowadzeniu nowych standardów w zakresie wyznaczania ilości miejsc postojowych dla samochodów w dokumentach planistycznych poprzez ograniczanie „od góry” (parametr określający maksymalną liczbę miejsc). Ponadto w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ustalane będą wskaźniki dotyczące minimalnej ilości miejsc parkingowych dla rowerów i sposób ich realizacji (stojaki U-kształtne).

Realizowane cele: **D1.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Architektury.**



↑
Inspiracja – Kielecka
Platforma Komunikacyjna.

Projekt A.4. Poprawa efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej

Opis: zadanie polega na zwiększeniu liczby kursów autobusów (pracy eksploatacyjnej) na wybranych liniach autobusowych obsługujących największe poki pasażerskie. W ramach tego projektu zmniejszona zostanie liczba linii autobusowych i zaktualizowany zostanie ich przebieg. Szczegółowe działania i zakres realizacji projektu jest zawarty w dokumencie pn. *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Rybnika na lata 2014–2024.*

Realizowane cele: **B3.**

Właściciel projektu (lider): **Doradca Prezydenta Miasta ds. Transportu Zintegrowanego.**

Inspiracje:

- › *Kielecka Platforma Komunikacyjna*, inicjatywa społeczna, która wspiera zmiany funkcjonowania komunikacji miejskiej w zakresie przebiegu linii oraz częstotliwości kursowania autobusów,
- › działania planistyczne oraz inwestycyjne organizatorów komunikacji miejskiej w Płocku i Opolu⁶⁰.

⁵⁸ <http://www.ztm.waw.pl/?c=638&l=1>

⁵⁹ <http://www.kmplock.eu>

⁶⁰ <http://www.mzkopole.pl/>

Perspektywa 10-letnia

Projekt nr A.5. Podniesienie komfortu podróży autobusową komunikacją miejską i wymiany taboru na niskopodłogowy, niskoemisyjny, a szczególnie elektryczny

Opis: zadanie polega na poprawie oferowanego standardu taboru autobusowego (tabor klimatyzowany, niskopodłogowy) oraz długoterminowej budowie nowoczesnych, ekologicznych przystanków autobusowych (ogrzewanych zimą) na najważniejszych węzłowych przystankach.

Właściciel projektu (lider): **ZTZ Rybnik**.

Realizowane cele: **B3**.

Inspiracje:

- › wiaty przystankowe w Rzeszowie⁶¹,
- › poszerzenie taboru Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Gliwice⁶²,
- › nowoczesny tabor autobusowy – niskoemisyjny spełniający normy EURO VI, gazowy, hybrydowy, elektryczny w Krakowie.

Projekt A.6. Rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej pod kątem czytelności informacji

Opis: w ramach zadania zrealizowany zostanie nowy system identyfikacji wizualnej rozkładu jazdy i informacji przystankowej, a także infrastruktury i otoczenia przystanków ze względu na dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

Właściciel projektu (lider): **ZTZ Rybnik**.

Realizowane cele: **B3**.

Inspiracja:

- › rozwiązania dla sieci tramwajowej w Krakowie w zakresie identyfikacji wizualnej rozkładu jazdy i informacji przystankowej.

Projekt A.7. Program indywidualizacji transportu zbiorowego

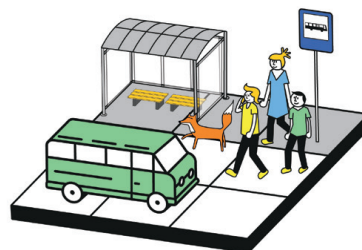
Opis: w ramach zadania przeprowadzona zostanie analiza możliwości zastępowania regularnej obsługi liniami komunikacyjnymi w obszarach peryferyjnych miasta indywidualnym transportem zbiorowym, tzn. taksówkami zbiorowymi, mikrobusami z dostosowaniem trasy do bieżących potrzeb pasażera. Działania będą miały na celu zoptymalizowanie kosztów oraz podniesienie efektywności działania komunikacji miejskiej.

Właściciel projektu (lider): **ZTZ Rybnik**.

Realizowane cele: **B3**.

Inspiracja:

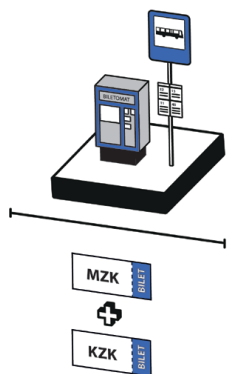
- › krakowski program Tele-bus⁶³.



⁶¹ <http://www.nowiny24.pl/wiadomosci/rzeszow/a/wlosi-chwala-rzeszow-za-super-nowoczesne-przystanki,10401293/>

⁶² <http://www.dziennikzachodni.pl/wiadomosci/gliwice/a/pkm-gliwice-kupi-20-nowych-autobusow-z-klimatyzacja-i-wifi,9922937/>

⁶³ <http://www.mpk.krakow.pl/pl/tele-bus/jak-dziala-tele-bus/>



Perspektywa 15-letnia

Projekt nr A.8. Integracja oferty przewozowej wszystkich organizatorów transportu publicznego na terenie aglomeracji rybnickiej

Opis: działanie polega na integracji oferty przewozowej różnych organizatorów transportu w zakresie połączeń, zakupu biletów, a także sposobu informowania o przejazdach na tablicach elektronicznych.

Realizowane cele: B3.

Właściciel projektu (lider): **Doradca Prezydenta Miasta ds. Transportu Zintegrowanego.**

Inspiracje:

- › możliwość zakupu biletów MZK Tychy w biletomatach SKUP, których operatorem jest KZK GOP⁶⁴
- › funkcjonowanie transportu publicznego w kraju Morawsko-Śląskim (Czechy).

4.3. Narzędzia promocyjne

Perspektywa 5-letnia



Inspiracja – wydarzenie *Żywa ulica*, organizowane przez Fundację Napraw Sobie Miasto, autor zdjęcia: J. Malinowski.

Inspiracja – *Rowerowy maj*, w jednej z Gdańskich szkół.



Projekt nr P.1. Działania edukacyjne w zakresie poprawy świadomości funkcjonowania systemu transportowego wśród mieszkańców

Opis: zadanie polega na inicjowaniu cyklicznych akcji edukacyjnych (happeningów i warsztatów) mających na celu uświadomienie mieszkańcom, jak i dlaczego tworzą się korki drogowe (prawo Lewisa-Mogridge'a), skutków dominującej roli samochodu w mieście oraz wskazania zalet alternatywnych do samochodu środków transportu.

Właściciel projektu (lider): **Wydział Promocji.**

Realizowane cele: **B1, B2, B3, C1, D1, D2, D3.**

Inspiracja:

- › *Żywa ulica* projekt Fundacji Napraw Sobie Miasto, polegający na prototypowaniu i testowaniu rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności⁶⁵.

Projekt nr P.2. Promocja dojazdu na rowerze do szkół i szkolnego carpoolingu

Opis: zadanie polega na realizacji w szkołach kampanii promujących dojazd do placówek edukacyjnych na rowerze poprzez np. tworzenie konkursów międzyszkolnych na najbardziej rowerową szkołę, czy przekazanie rowerów przez miasto, z przeznaczeniem do wykorzystania na zajęciach edukacyjnych. Ponadto w szkołach ponadgimnazjalnych oraz uczelniach wyższych przeprowadzone zostaną akcje promujące wspólne dojazdy samochodem dla uczniów spoza miasta.

⁶⁴ <http://wiadomosci.onet.pl/slask/w-automatach-skup-bedzie-mozna-kupic-tyskie-bilety/khfkck>.

⁶⁵ Paweł Jaworski "Miejskie prototypowanie" [w:] Magazyn Miasta #14. Konflikty przestrzenne, nr 2(14)/2016.

⁶⁶ <http://www.gdansk.pl/wiadomosci/Rowerowy-Maj-2016-dojechal-do-mety-Kto-byl-najlepszy,a,55287>.

Właściciel projektu (lider): **Wydział Edukacji.**

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, D1, D2, D3.**

Inspiracja:

- › kampania *Rowerowy Maj* realizowana w Gdańsku⁶⁷

Projekt nr P.3. Promocja zrównoważonej mobilności jako ważnego kierunku rozwoju miasta

Opis: zadanie polega na stworzeniu jednolitej identyfikacji wizualnej, która obejmie wszystkie działania realizowane w zakresie promocji zrównoważonej mobilności. W ramach projektu będą prowadzone cykliczne kampanie informacyjne z użyciem jak największej ilości nośników reklamowych.

Właściciel projektu (lider): **Wydział Promocji.**

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, C1, D1, D2, D3.**

Inspiracja:

- › portal *Mobilna Gdynia*⁶⁸.

Perspektywa 10-letnia

Projekt nr P.4. Promocja dojazdu na rowerze i komunikacją miejską oraz carpoolingu w podróżach do najważniejszych i największych zakładów produkcyjnych

Opis: zadanie będzie realizowane w sposób partnerski z przedsiębiorcami Rybnika. Dotyczyło będzie promocji dojazdu do pracy na rowerze, komunikacją miejską oraz wspólnych podróży samochodem (carpoolingu). Promowany będzie system zachęcający do korzystania z alternatywnych środków transportu poprzez dodatki do pensji, współfinansowanie zakupu biletów okresowych czy wprowadzanie elastycznych godzin pracy.

Właściciel projektu (lider): **Wydział Promocji.**

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B2, D1, D2.**

Przykład:

- › konkurs organizowany przez Urząd Miasta Gdynia zachęcający firmy do promowania dojazdów do pracy na rowerze⁶⁹.



Inspiracja – gdyński konkurs
Do pracy jadę rowerem, a Ty?

Perspektywa 15-letnia

Projekt nr P.8. Wsparcie w tworzeniu dedykowanych planów mobilności

Opis: zadanie polega na długoterminowej współpracy z różnymi instytucjami (szkołami, organizatorami imprez itd.) poprzez udzielenie im wsparcia merytorycznego i organizacyjnego przy tworzeniu indywidualnych planów mobilności.

Realizowane cele: **A1, A2, B1, B3, C1, D1, D2, D3.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Architektury.**

Inspiracja:

- › *Zintegrowany plan mobilności dla Politechniki Krakowskiej*⁷⁰

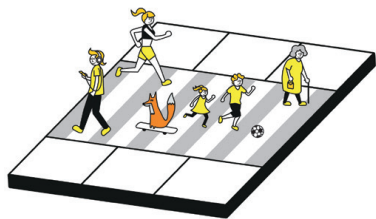
⁶⁷ <http://www.rowerowygdansk.pl/start,163,186.html>.

⁶⁸ <http://www.mobilnagdynia.pl/samochod>.

⁶⁹ <http://dopracyjaderowerem.mobilnagdynia.pl/>.

⁷⁰ <http://siskom.waw.pl/nauka/konferencje/20100608/13.pdf>.

4.4. Zadania ciągłe



Zadanie C1. Likwidacja barier architektonicznych dla osób z ograniczoną mobilnością w ramach bieżących inwestycji komunikacyjnych

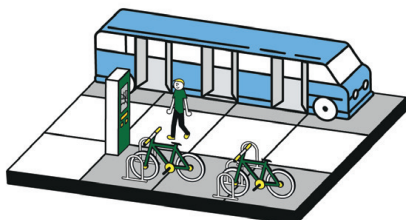
Opis: zadanie będzie polegało na poprawie istniejącej infrastruktury pieszej dla potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, w tym oznakowaniu na przystankach autobusowych i kolejowych miejsc do wsiadania osób na wózkach i wprowadzania wózków dziecięcych, zgodnie z wynikami audytu, o którym mowa w projekcie nr A.1.

Realizowane cele: **D3.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Dróg.**

Inspiracja:

- › działania podejmowane przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, wspierany szkoleniowo przez Fundację Polska Bez Barrier⁷¹.



Zadanie C2. Realizacja Standardów rowerowych i wykonawczych systemu rowerowego w Rybniku

Opis: zadanie polega na kontynuowaniu zaleceń zawartych w powyższym opracowaniu w procesie planowania, projektowania oraz utrzymania infrastruktury rowerowej.

Realizowane cele: **B1.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Dróg.**

Inspiracja:

- › standardy techniczne Szczecina i podnoszenie jakości powstającej infrastruktury rowerowej.



Zadanie C3. Przebudowa przestrzeni publicznych

Opis: zadanie polega na systematycznej poprawie jakości zagospodarowania i funkcji przestrzeni publicznych różnego typu: ulic miejskich, placów, skwerów itd., poprzez wyposażenie w infrastrukturę rekreacyjno-wypoczynkową, dostępną dla osób w różnym wieku.

Realizowane cele: **B2, C1, D3.**

Właściciel projektu (lider): **Wydział Architektury.**

Inspiracja:

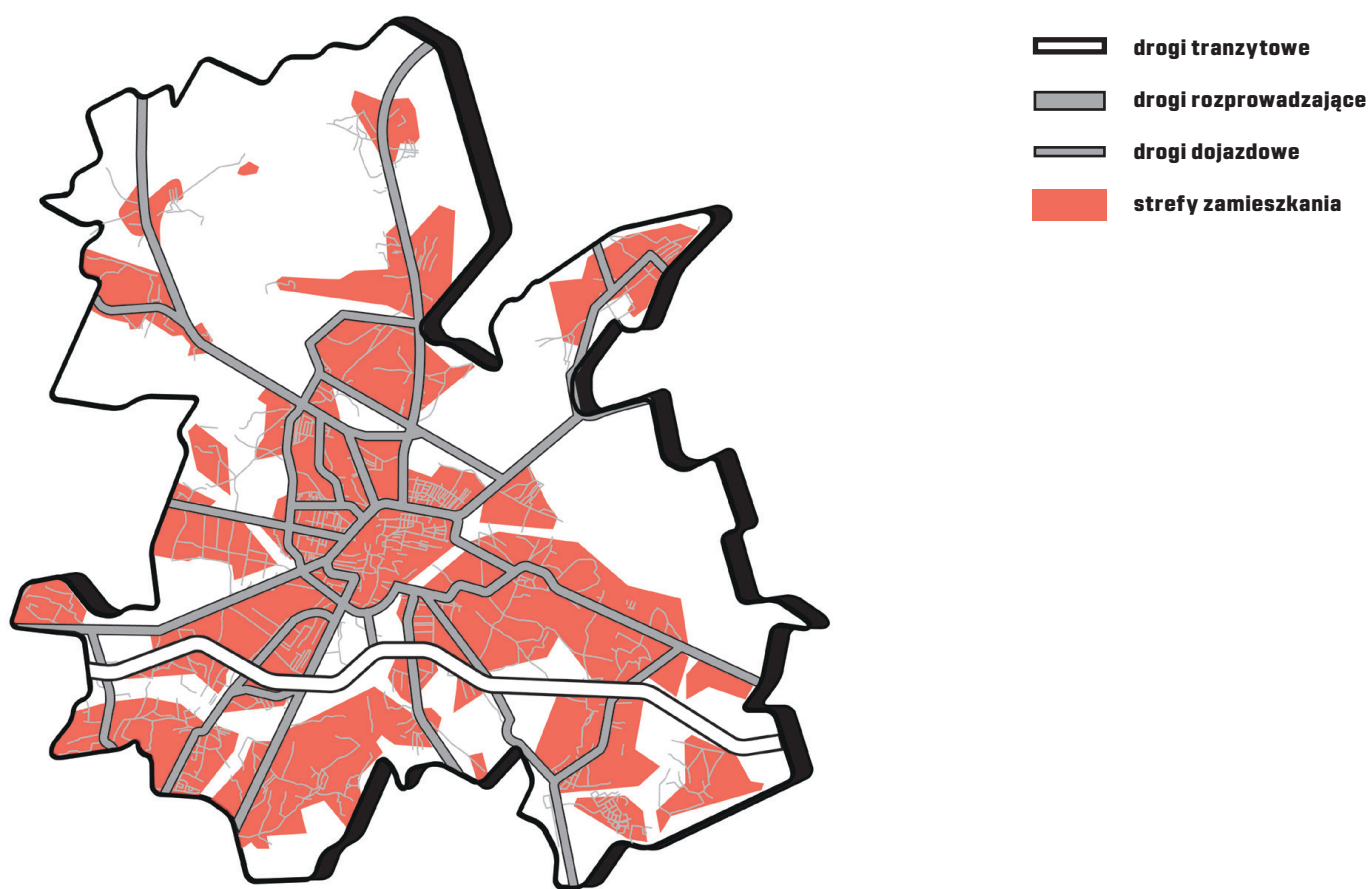
- › konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenów wzdłuż ulicy Tadeusza Kościuszki, organizowany w 2016 roku przez Miasto Rybnik wraz z Towarzystwem Urbanistów Polskich.

⁷¹ Por. <http://polskabezbarier.org/p,69,nasze-warsztaty>.

4.5. Hierarchizacja funkcjonalna sieci drogowo-ulicznej

Istotnym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo oraz efektywność systemu drogowego jest dążenie do przypisania danej drodze konkretnej funkcji: tranzytowej, rozprowadzającej, dojazdowej oraz strefy zamieszkania⁷². Dzięki zastosowaniu takiego podziału można w sposób czytelny planować rozwój dróg, ich parametry techniczne i sposób organizacji ruchu⁷³. Uznając wagę tych argumentów proponujemy następującą hierarchizację funkcjonalną sieci drogowej w Rybniku.

Ilustracja nr 14 Schemat hierarchizacji funkcjonalnej dróg



Chcemy podkreślić, że komunikacja miejska, będąca istotnym elementem promowania zrównoważonej mobilności w Rybniku, powinna posiadać możliwie duży priorytet w ruchu drogowym. Tam, gdzie jest to uzasadnione, należy lokalizować przystanki bezpośrednio w jezdni, bez zatok, aby umożliwić płynny ruch autobusów. W miarę możliwości należy wprowadzać narzędzia ułatwiają-

⁷² Kompendium wiedzy na ten temat zawiera opracowanie *Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych* http://www.krbrd.gov.pl/files/file_add/download/291_zasady-uspokajania-ruchu-na-drogach-za-pomoca-fizycznych-srodkow-technicznych.pdf.

⁷³ Dostosowanie poszczególnych ulic na obszarze miasta Rybnika do określonych na mapie funkcji będzie wiązać się ze zmianą uchwały określającej kategorie poszczególnych dróg m.in. na obszarze śródmieścia oraz w obrębie planowanych stref Tempo 30 w celu obniżenia parametrów technicznych drogi.

ce włączanie się do ruchu autobusom w tych miejscach, gdzie funkcjonowanie zatok jest konieczne. Również wprowadzanie stref uspokojonego ruchu nie może naruszać potrzeby zapewnienia wysokiej dostępności komunikacji miejskiej. Z tego względu w ramach wybranych ciągów, niezależnie od ich pozycji w strukturze hierarchicznej, konieczne jest zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczny i sprawny przejazd autobusów, w tym przegubowych. W celu zilustrowania różnic pomiędzy poszczególnymi typami dróg poniższa tabela ukazuje wybrane zalecenia oraz przykłady ulic w Rybniku.

Droga tranzytowa

Zadanie: zapewnienie połączeń długodystansowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz połączeń między miastami.

Przykład: planowana Regionalna Droga Racibórz–Pszczyna.

Ograniczenie prędkości: 70 i 90 km/godzinę.

Uwaga: Ruch pieszcy i rowerowy prowadzony wydzieloną infrastrukturą.

Droga rozprowadzająca

Zadanie: zapewnienie połączeń między dzielnicami i obszarami miast oraz miejscowości, dojazdu do osiedli i centrów miast.

Przykład: ul. Żorska, ul. Wodzisławska, ul. Raciborska.

Ograniczenie prędkości: 50 km/godzinę, w centrach dzielnic – 30 km/godzinę, na odcinkach odseparowanych od ruchu pieszego i rowerowego poza obszarem zabudowanym – 70 km/godzinę.

Uwaga: ruch pieszcy i rowerowy prowadzony wydzieloną infrastrukturą (pasy ruchu dla rowerów, wydzielone drogi dla rowerów).

Droga dojazdowa

Zadanie: wewnętrzna obsługa dzielnic i różnych obszarów miast oraz mniejszych miejscowości.

Przykład: ul. Żużłowa, ul. Cegielniana, ul. Franciszka Rybnickiego

Ograniczenie prędkości: 30 km/godzinę.

Uwaga: priorytet dla ruchu pieszego, ruch rowerowy prowadzony na jezdni.

Strefa zamieszkania

Zadanie: przestrzeń użytkowa dla pieszego.

Przykład: ul. Borki, ul. Tulipanów.

Ograniczenie prędkości: 20 km/godzinę (10 km/godzinę).

Uwaga: pierwszeństwo dla ruchu pieszego i rowerowego (brak chodników, parkowanie dozwolone tylko w miejscach wyznaczonych).

5. Co i kiedy będzie się działo?

Wskazane poniżej informacje odnoszą się do działań i projektów opisanych w rozdziale 3. W niniejszej części umieściliśmy harmonogram ich realizacji i monitorowania zmian, które wywołują, a także zestawienie narzędzi finansowych planu mobilności. Następnie szeroko omówiliśmy wskaźniki stosowane do oceny skuteczności wdrażania założeń dokumentu oraz źródła danych, na których ta ocena będzie oparta. Na końcu zestawiliśmy i przeanalizowaliśmy zadania w zakresie mobilności, realizowane w Rybniku i w trzech porównywalnych miastach w Polsce: Radomiu, Olsztynie i Kielcach.

5.1. Harmonogram realizacji i monitoringu

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I.1.															
I.2.															
I.3.															
I.4.															
I.5.															
I.6.															
I.7.															
I.8.															
I.9.															
A.1.															
A.2.															
A.3.															
A.4.															
A.5.															
A.6.															
A.7.															
A.8.															
P.1.															
P.2.															
P.3.															
P.4.															
P.8.															
C1.															
C2.															
C3.															
	W1, W5	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W8	W1, W5	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W8	W1, W5, W7	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W8	W1, W5	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W8	W1, W5	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, W8	W1, W5	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W8	W1, W5,	W1, W2, W3, W4, W5, W6, W8	W1, W5, W7

5.2. Finansowe narzędzia realizacji

Do wykonania działań i projektów wskazanych w planie mobilności można zaangażować środki z następujących źródeł:

- › budżet miasta, czyli środki własne gminy, przeznaczone na zadania inwestycyjne, wpływy z biletów, opłat parkingowych lub reklam,
- › dotacje unijne, w szczególności kwoty zarezerwowane na Regionalne Inwestycje Terytorialne (Działanie 4.5.2 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020),
- › dotacje z funduszy krajowych, z Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019,
- › środki sektora prywatnego.

5.3. Wskaźniki monitoringu

W poniższej tabeli zestawiliśmy wskaźniki i mierniki rozwoju każdego z obszarów omówionych w rozdziale nr 3, a także informacje o sposobie pozyskania danych do badań. Wskaźniki monitorujące podzieliliśmy na:

- › wskaźniki produktu, odnoszące się do efektów osiągniętych w trakcie wdrażania dokumentu,
- › wskaźniki rezultatu, określające skutki osiągnięcia założonych celów, pojawiające się po zrealizowaniu założonych projektów i zadań.

Sektor	Wskaźnik produktu	Miernik	Zasoby danych	Wskaźnik rezultatu	Miernik	Zasoby danych	Czasokres analizy
W1	Ruch pieszy	długość wybudowanych i wyremontowanych ciągów pieszych	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	zestawienie przygotowane przez Wydział Dróg	liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych	spadek w stosunku do okresu poprzedniego	System Ewidencji Wypadków i Kolizji, prowadzony przez Policję
		liczba działań inwestycyjnych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie przejść dla pieszych (wyznaczone nowe przejścia dla pieszych, montaż azyli dla pieszych itp.)					
W2	Transport rowerowy	długość zrealizowanej infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, kontr-ruch rowerowy) o funkcji komunikacyjnej	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	zestawienie przygotowane przez Wydział Dróg	liczba osób korzystających z wybudowanych dróg rowerowych o charakterze transportowym	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	pomiar ruchu rowerowego na wybudowanych drogach dla rowerów, realizowany przez Wydział Dróg

	Sektor	Wskaźnik produktu	Miernik	Zasoby danych	Wskaźnik rezultatu	Miernik	Zasoby danych	Czasokres analizy
W4	Komunikacja kolejowa⁷⁴	częstotliwość kursowania pociągów	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	zestawienie na podstawie rozkładu jazdy kursowania pociągów (koordynator – Doradca Prezydenta Miasta ds. Zintegrowanego Transportu)	liczba pasażerów ⁷⁵	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	pomiar liczby pasażerów wsiadających i wysiadających na stacjach kolejowych na terenie Rybnika	1 raz/2 lata
W5	Parkowanie	liczba miejsc postojowych zlokalizowanych w pasie drogowym na obszarze śródmieścia	spadek w stosunku do okresu poprzedniego	zestawienie przygotowane przez Wydział Dróg	napętnienie zbiorczych parkingów miejskich	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	pomiar napełnień zbiorczych parkingów miejskich na obszarze śródmieścia (pomiar w dni powszednie), realizowany przez Wydział Dróg	1 raz/1 rok
W6	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	długość ulic objętych strefą tempo 30 (oraz strefą zamieszkania)	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	zestawienie przygotowane przez Wydział Dróg	liczba wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu (pieszy, rowerzysta)	spadek w stosunku do okresu poprzedniego	System Ewidencji Wypadków i Kolizji, prowadzony przez Policję	1 raz/2 lata
W8	Węzły przesiadkowe	liczba węzłów przesiadkowych	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	zestawienie przygotowane przez Wydział Dróg	liczba pasażerów w komunikacji miejskiej	przyrost w stosunku do okresu poprzedniego	zbiorcze dane dot. liczby pasażerów na podstawie pomiarów napełnień. (ZTZ Rybnik)	1 raz/2 lata

⁷⁴ Realizacja wskaźnika znajduje się poza obszarem kompetencji miasta

⁷⁵ Badanie wskaźnika uzależnione jest od dostępności danych ze strony organizatora i operatora przewozów o charakterze wojewódzkim

5.4. Analiza benchmarkingowa

W celu określenia pozycji Rybnika w zakresie wdrażania strategii zrównoważonej mobilności przeprowadziliśmy analizę porównawczą (benchmarkingową) z miastami: Radom, Olsztyn i Kielce. Wybraliśmy te trzy ośrodki, ponieważ władze wskazanych gmin realizują działania stwarzające alternatywę dla transportu indywidualnego (samochodowego). Radom wyróżnia się w obszarze rozwiązań rowerowych między innymi ze względu na wprowadzenie ruchu „pod prąd” na wszystkich ulicach jednokierunkowych⁷⁶. Olsztyn natomiast stawia na rozwój transportu publicznego, dlatego w ciągu ostatnich 3 lat zainwestował ponad 40 mln zł w komunikację miejską. Władze miasta wdrażają równocześnie innowacyjny oraz nagrodzony przez Europejską Radę Planowania Urbanistycznego zintegrowany program rozwoju śródmieścia, zakładający także kompleksowe uspokojenie ruchu. Kielce natomiast posiadają rozbudowaną sieć podmiejskich linii autobusowych⁷⁷.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że w Rybniku należy utrzymać istniejącą tendencję w zakresie wzrostu pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez komunikację miejską. Równocześnie należy przeanalizować wysokość opłat w strefie płatnego parkowania w śródmieściu, ponieważ stosunek wysokości wpływów z opłat do powierzchni tego obszaru wypada niekorzystnie na tle innych miast. Należy również przystąpić do realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu „Parkuj i jedź” oraz „Zostaw rower i jedź”, które występują już w porównywanych gminach.

⁷⁶ Źródło: <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/radom-rowerem-pod-prad-52-ulice-z-kontraruchem-3192.html>

⁷⁷ Warto przy tym zaznaczyć, że w stolicy województwa świętokrzyskiego funkcjonuje równolegle płatna i bezpłatna komunikacja miejska.

	Rybnik	Radom	Olsztyn	Kielce
powierzchnia miasta (km²)	148,4	111, 8	88,3	109,5
liczba mieszkańców (tys.)	140	216	174	191
gęstość zaludnienia (os./km²)	924	1 933	1 971	1 751
dane budżetowe – ogólna wysokość wydatków w latach 2013–2015 (mln zł) w podziale na lata:				
2013	608	1 007	858	1 062
2014	676	1 013	928	1 108
2015	615	1 036	1 346	1 204
wdrażanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej	w trakcie opracowywania	brak dokumentu	brak dokumentu	w trakcie opracowywania

budżet przeznaczony na rozwój ruchu rowerowego w latach 2013–2016 w podziale na:

inwestycje w infrastrukturę (mln zł)	brak danych	2,25	brak danych	14,04
promocję ruchu rowerowego (akcje edukacyjne i promocyjne) (tys. zł)	brak danych	brak danych	brak danych	35
narzędzie realizacji spójnej strategii rozwoju ruchu rowerowego	Zarządzenie Prezydenta Miasta ws. przyjęcia dokumentu pod nazwą <i>Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w Rybniku</i>	Zarządzenie Prezydenta Miasta dotyczące tworzenia na terenie miasta Radomia korzystnych warunków dla promocji mobilności aktywnej i rozwoju komunikacji rowerowej	dokumenty dotyczące rozwoju ruchu rowerowego nie posiadają statusu zarządzenia lub uchwały	miasto posiada i wdraża Politykę Rowerową

	Rybnik	Radom	Olsztyn	Kielce
budżet przeznaczony na komunikację miejską w latach 2013–2016 w podziale na:				
dotacje przeznaczone na funkcjonowanie komunikacji miejskiej z budżetu miasta (mln zł) w podziale na lata:				
2013	23,59	66,1	60,6	78,8
2014	23,54	74,7	66,2	79,4
2015	25,21	60,7	71,4	80,3
wpływy z biletów (mln zł) w podziale na lata:				
2013	12,69	32,9	32,9	38
2014	12,15	31,8	32,4	37
2015	12,34	30,7	31,6	35,7
inwestycje w komunikację miejską (zakup nowego taboru, systemu informacji pasażerskiej itd.) (mln zł) w podziale na lata:				
2013	0,04	7,3	23,3	5,2
2014	0,07	14,3	18,4	13,7
2015	0,27	0,05	1,4	8,3
długość sieci linii autobusowych komunikacji miejskiej (km)	148	347	171,1	445
praca eksploatacyjna realizowana przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego (mln km) w podziale na lata:				
2013	4,97	9,25	9,5	12,5
2014	5,01	9,36	9,5	12,7
2015	5,12	9,54	9,5	12,8
długość sieci drogowej na obszarze miasta (km)	438 ⁷⁷	535	345,8	411,8
liczba węzłów przesiadkowych ze wskazaniem, jakie integrują środki transportu (szt.)	0	1 (pociąg, autobus, samochód, rower)	3 (pociąg, autobus)	3 (1 – pociąg, autobus, samochód, 2 – autobus, samochód, rower, 3 – autobus, samochód)
parkingi (szt.) w podziale na typy:				
„Parkuj i jedź”	0	1	0	3
„Zostaw rower i jedź”	0	0	1	2

⁷⁷ Długość dróg publicznych; źródło: Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Rybnika, oprac. Atmoterm S.A., Rybnik 2015 oprac. Atmoterm S.A., Rybnik 2015.

	Rybnik	Radom	Olsztyn	Kielce
opis poziomu wybranych opłat w strefie płatnego parkowania	› 2 zł za pierwszą godzinę i następną (na bezobstęgowych parkingach za pierwsze 1,5 godziny nie wnosi się opłat) › 100 zł za abonament miesięczny⁷⁸	› 2,4 zł za pierwszą godzinę › 2,8 zł za drugą godzinę › 3,2 zł za trzecią godzinę › 2,4 zł za czwartą godzinę i następne › 0,6 zł za 15 minut – opłata minimalna	› obszar objęty strefą płatnego parkowania podzielony jest na trzy podstrefy cenowe › podstrefa C (obszar z najdroższymi opłatami) › 1 zł za pierwsze 30 minut › 2,5 zł za pierwszą godzinę › 3,00 zł za drugą godzinę › 3,60 zł za trzecią godzinę › 2,5 zł za czwartą godzinę i następne	› 1 zł za pierwsze 30 min › 2 zł za pierwszą godzinę i następne › 120 zł za abonament miesięczny
wielkość obszaru objętego strefą płatnego parkowania (km ²)	około 0,29	około 0,97	około 1,33	około 1,3
wpływy z opłat za parkowanie w 2015 roku (mln zł)	0,34	3,58	3,47	3,3

⁷⁸ Odstępstwem od tej reguły są zniżki dla urzędników.

6. Streszczenie zarządcze

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika porządkuje zmiany komunikacyjne w gminie. Zawiera analizę stanu obecnego, zapis scenariuszy rozwojowych, wizji i celów oraz konkretnych działań, które posłużą do ich realizacji, a także informacje o sposobie monitorowania wywołanych zmian. Dokument powstał na podstawie dziesięciu warsztatów z mieszkańcami, dwóch warsztatów z młodzieżą szkolną, czterech warsztatów z przedstawicielami Urzędu Miasta i jednego spotkania z Prezydentem Miasta, jego zastępcami oraz doradcami, a także pracy ekspertów w zakresie inżynierii transportu, urbanistyki i analiz przestrzennych. W roboczej wersji był konsultowany społecznie. Plan mobilności bazuje na wieloaspektowej diagnozie i scenariuszu, zakładającym koordynację merytoryczną i czasową wszystkich inwestycji w zakresie komunikacji. Realizuje on wizję Rybnika jako miasta o wysokiej jakości życia mieszkańców, miejsca:

- › w którym jest czyste powietrze i zmniejszony hałas,
- › po którym poruszamy się bezpiecznie, szybko i wygodnie jeżeli przemieszczamy się na relacji: dzielnice – śródmieście lub miasto – region i aglomeracja,
- › z atrakcyjnymi i dostępnymi terenami zieleni,
- › z przyjaznymi przestrzeniami publicznymi w śródmieściu i dzielnicach.

Opisanej wizji podporządkowane są następujące cele strategiczne:

- › emisja dwutlenku węgla ze środków transportu nie przekracza wartości 151 380,3 Mg CO₂/rok,
- › emisja hałasu z komunikacji w obszarach objętych uspokojeniem ruchu nie przekracza wartości 65 dB,
- › udział komunikacji rowerowej w ruchu miejskim wynosi minimum 15%,
- › w mieście nie ma zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu ze skutkiem śmiertelnym,
- › dzielnice i śródmieście oraz miasto z sąsiednimi terenami – regionem i aglomeracją – są powiązane poprzez integrację podsystemów: rowerowego, autobusowego i kolejowego,
- › tereny zieleni są dostępne dla ruchu niezmotoryzowanego,

- › ruch samochodowy w śródmieściu jest ograniczony i uspokojony,
- › ruch samochodowy w dzielnicach jest ograniczony i uspokojony,
- › przestrzenie publiczne są dostępne dla pieszych, w tym osób o ograniczonej mobilności.

Do osiągnięcia powyższych celów, a także rozwiązania wskazanych w planie mobilności trudności służą poszczególne działania i projekty. Podzielone są na trzy kategorie narzędzi: inwestycyjne, administracyjne i promocyjne. Pierwsze odnoszą się do zmian w zakresie infrastruktury, drugie – sposobu zarządzania podsystemami komunikacyjnymi miasta, a trzecie – kształtowania i wspierania pożądanych zachowań ich użytkowników. Każdy pomysł przypisany jest do jednej z trzech perspektyw czasowych realizacji (5, 10 lub 15 lat) lub sklasyfikowany jest jako zadanie ciągłe, posiada krótki opis, swojego właściciela, czyli podmiotu odpowiedzialnego za wdrożenie, a także przykłady referencyjne.

Narzędzia inwestycyjne

Perspektywa 5-letnia:

- › rewitalizacja obszaru śródmieścia miasta Rybnika poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej ruchu rowerowego oraz transportu zbiorowego,
- › budowa głównych tras rowerowych (połączenia międz dzielnicowe),
- › realizacja systemu parkingowego dla rowerów „Bezpieczny rower w centrum miasta”,
- › stworzenie systemu roweru publicznego w Rybniku,
- › budowa węzłów przesiadkowych w rejonie stacji kolejowych i najważniejszych przystanków komunikacji zbiorowej wraz z parkingami typu „Parkuj i jedź” (Park&Ride), „Pocałuj i jedź” (Kiss&Ride) oraz „Zostaw rower i jedź” (Bike&Ride), a także dojazdowymi trasami rowerowymi,
- › wprowadzenie stref uspokojonego ruchu (Tempo 30) na obszarze wszystkich dzielnic, zawierających usprawnienia dla ruchu pieszego i ograniczenia tonażowe.

Perspektywa 10-letnia:

- › wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30 lub strefy zamieszkania) na obszarze śródmieścia wraz ze zmianą obsługi komunikacyjnej obszaru,
- › budowa przystanku kolejowego Rybnik Nowiny.

Perspektywa 15-letnia – realizacja zmian zgodnie z zasadą „śródmieście dostępne, ale nieprzejezdne”.

Narzędzia administracyjne

Perspektywa 5-letnia:

- › opracowanie standardów pieszych,
- › zmiana i integracja taryfowa,
- › zmiana polityki przestrzennej dla obszaru śródmieścia,
- › poprawa efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Perspektywa 10-letnia:

- › podniesienie komfortu podróży autobusową komunikacją miejską i wymiana taboru na niskopodłogowy, niskoemisyjny, a szczególnie elektryczny,
- › rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej pod kątem czytelności informacji,
- › wdrożenie programu indywidualizacji transportu zbiorowego.

Perspektywa 15-letnia – integracja oferty przewozowej wszystkich organizatorów transportu publicznego na terenie aglomeracji rybnickiej.

Narzędzia promocyjne

Perspektywa 5-letnia:

- › prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie poprawy świadomości funkcjonowania systemu transportowego wśród mieszkańców,
- › promocja dojazdu na rowerze do szkół i szkolnego carpoolingu,
- › promocja zrównoważonej mobilności jako głównego kierunku rozwoju miasta.

Perspektywa 10-letnia – promocja dojazdu na rowerze i komunikacją miejską oraz carpoolingu w podróżach do najważniejszych i największych zakładów produkcyjnych.

Perspektywa 15-letnia – wsparcie w tworzeniu dedykowanych planów mobilności.

Zadania ciągle:

- › likwidacja barier architektonicznych dla osób z ograniczoną mobilnością w ramach bieżących inwestycji komunikacyjnych,
- › realizacja Standardów rowerowych i wykonawczych systemu rowerowego w Rybniku,
- › przebudowa przestrzeni publicznych.

Niniejszy plan zawiera analizę działań w zakresie mobilności, prowadzonych w trzech podobnych gminach: Radomiu, Olsztynie i Kielcach. Wynika z niej, że w Rybniku należy utrzymać istniejącą tendencję w zakresie wzrostu pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez komunikację miejską. Równocześnie należy podnieść wysokość opłat w strefie płatnego parkowania w śródmieściu, ponieważ stosunek wysokości wpływów z opłat do powierzchni tego obszaru wypada niekorzystnie na tle innych miast. Należy również przystąpić do realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu „Parkuj i jedź” oraz „Zostaw rower i jedź”, które występują już w porównywanym ośrodkach.

W dokumencie wyznaczone są następujące środki do wykonania działań i projektów:

- › budżet miasta, czyli środki własne gminy, przeznaczone na zadania inwestycyjne, wpływy z biletów, opłat parkingowych lub reklam,
- › dotacje unijne, w szczególności kwoty zarezerwowane na Regionalne Inwestycje Terytorialne (Działanie 4.5.2 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020),
- › dotacje z funduszy krajowych, z Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019,
- › środki sektora prywatnego.