



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

zał. nr 2 do Uchwały nr 24/XXIII/2016
Rady Gminy Rędziny
z dnia 29.03.2016 r.

PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

KATOWICE – RĘDZINY, MARZEC 2016

Wykonawca:

 **Collect Consulting**

ul. Rolna 14, 40-555 Katowice



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Wykonawca:

Collect Consulting S.A.

Ul. Rolna 14, 40-555 Katowice

tel. kom.: 511 781 350

tel.: (032) 203 20 53 w. 28

fax: (032) 203 20 53 w. 25

Podstawa opracowania:

Podstawę opracowania Planu Mobilności dla Gminy Rędziny (etap 1. Diagnoza obszarów strategicznych oraz etap 2. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności) stanowi umowa nr 2151.19.2016 z dnia 16.02.2016 r., zawarta pomiędzy Gminą Rędziny, a spółką Collect Consulting S.A. z siedzibą w Katowicach.



Spis treści

1. Streszczenie diagnozy obszarów strategicznych.....	3
2. Analiza SWOT systemu komunikacyjnego Gminy.....	3
3. Wizja zrównoważonej mobilności.....	7
4. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – transport publiczny.....	8
1. Wymiana taboru GZK.....	9
2. Uruchomienie linii wewnątrzgminnej.....	10
3. Modernizacja przystanków.....	10
5. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – transport samochodowy.....	10
1. Budowa nowych i modernizacja istniejących dróg publicznych.....	11
2. Szkolenia z eco-drivingu.....	12
3. Zachęcanie do podróżowania do miejsca pracy/ nauki w systemie wspólnych dojazdów grupowych (car pooling).....	12
6. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – polityka parkingowa.....	13
7. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – ruch pieszcy.....	13
1. Oświetlenie chodników i poboczy.....	16
8. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – ruch rowerowy.....	17
1. Budowa wydzielonych dróg rowerowych o charakterze komunikacyjnym.....	17
2. Stojaki / zadaszone parkingi dla rowerów przy obiektach użyteczności publicznej.....	20
3. Stojaki rowerowe przy przystankach.....	20
4. Interaktywna mapa infrastruktury pieszo- rowerowej Gminy.....	20
9. Analiza zaproponowanych inwestycji infrastrukturalnych z przyjętym systemem planowania przestrzennego i przyjętym systemem planowania strategicznego.....	21
10. System wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności.....	22
11. Monitoring i ewaluacja Planu Zrównoważonej Mobilności.....	23
Spis tabel.....	26
Spis map.....	26



1. Streszczenie diagnozy obszarów strategicznych

Obecne zachowania komunikacyjne mieszkańców mają wiele wspólnego z ideą mobilności. Jest to przede wszystkim widoczne w przemieszczaniach pieszych oraz w wykorzystaniu roweru. Aby ograniczyć redukcję zanieczyszczeń powietrza, emisji spalin i gazów cieplarnianych oraz hałasu na obszarze Aglomeracji Częstochowskiej, w tym na obszarze gminy Rędziny należy zachęcać mieszkańców do zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń komunikacyjnych. W tym celu należy promować komunikację publiczną, podróżowanie rowerem oraz przemieszczenia piesze. Opracowywany Plan Mobilności ma na celu promowanie transportu zbiorowego i zielonej mobilności mieszkańców.

Interesariusze systemu transportowego gminy wskazywali, że atrakcyjność komunikacji publicznej, a tym samym jej wykorzystanie będzie zwiększone poprzez następujące działania:

- Powstanie szybkich, dogodnych połączeń autobusowych (do Częstochowy)
- Powstanie linii wewnątrzgminnej (zapewniającej dostępność do Ośrodka Zdrowia)
- Znaczne obniżenie cen biletów w komunikacji publicznej,

Interesariusze wskazali również pożądane kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej. W opinii wszystkich przebadanych grup wiekowych budowa dróg rowerowych spowoduje zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu. Inne wskazywane działania komplementarne to budowa parkingów dla rowerów oraz wypożyczalnia rowerów. Działania te przyczynią się także do zwiększenia rekreacyjnego wykorzystania roweru, które ma korzystny wpływ na kondycję fizyczną i stan zdrowia.

Zebrane dane i opinie odnośnie potrzeb inwestycyjnych były podstawą do opracowania planów działania na rzecz komunikacji publicznej, ruchu samochodowego, pieszego, ruchu rowerowego, polityki parkingowej oraz szeroko rozumianej mobilności.

Jednak należy mieć świadomość, że zmiana zachowań komunikacyjnych to proces długotrwały i żmudny, wymagający działań inwestycyjnych, a następnie promocyjnych i edukacyjnych. Osiągnięcie zakładanych efektów i rezultatów będzie rozłożone w czasie.

2. Analiza SWOT systemu komunikacyjnego Gminy

Rozpoznanie uwarunkowań dotyczących kształtowania przyszłości komunikacyjnej Gminy wymaga ustalenia zbioru oddziaływań, jakie generować mogą różne podmioty, instytucje, trendy oraz zjawiska. Składają się na niego zarówno wpływy zewnętrzne, wynikające z decyzji i zachowań podmiotów zewnętrznych warunkujących funkcjonowanie transportu na terenie gminy Rędziny (władze regionu, władze rządowe itp.) oraz skutki



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

wewnętrzne podejmowanych aktywności miasta. Dokonać tego można stosując analizę SWOT, w ramach której wyróżnia się cztery grupy czynników strategicznych:

- Siły (S) – pozytywne atrybuty obszaru, które mogą umożliwić, pobudzać bądź wspierać korzystne zmiany.
- Słabości (W) - negatywne czynniki ograniczające możliwość rozwoju obszaru, które pozostają pod wpływem oddziaływania jego władz i mieszkańców.
- Szanse (O) – zewnętrzne oddziaływania podmiotów i zjawisk, stwarzające pożądane możliwości rozwoju, niezależnie od działań podejmowanych przez władze obszaru.
- Zagrożenia (T) – zewnętrzne negatywne oddziaływania i zjawiska utrudniające realizację zamierzeń rozwojowych, niezależnie od działań podejmowanych przez obszar.

W poniższej tabeli przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane dla trzech głównych systemów transportowych.

Tabela 1 Analiza SWOT transportu drogowego w gminie Rędziny

TRANSPORT DROGOWY	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none">• Położenie gminy Rędziny przy ważnych szlakach komunikacyjnych m.in. DK 1 oraz DK 91 oraz planowanej Autostradzie Bursztynowej (A1)• Spadająca liczba wypadków drogowych pomiędzy pojazdami na terenie gminy• Lokalizacja lądowiska w Rudnikach• Gęsta sieć dróg gminnych• Dobre drogowe połączenie z miastem Częstochowa (siedziba powiatu ziemskiego)• położenie gminy Rędziny w strefie podmiejskiej Częstochowy – dodatnie saldo migracji• Rozwój budownictwa mieszkalnego	<ul style="list-style-type: none">• Mała liczba przejść dla pieszych• Zły, zdaniem użytkowników stan infrastruktury drogowej• Brak dróg rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych• Brak chodników wzdłuż niektórych ciągów komunikacyjnych• Występowanie• Brak bezpośredniego połączenia drogowego pomiędzy Marianką Rędzińską, a Kościelcem i Rudnikami• Wzrost liczby wypadków drogowych z udziałem rowerzystów• Niskie bezpieczeństwo pieszych na drodze
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Sąsiedztwo dużego ośrodka miejskiego – Częstochowy zapewnia mieszkańcom gminy dostęp do oświaty i szkolnictwa wyższego, usług z zakresu ochrony	<ul style="list-style-type: none">• Zwiększenie ilości pojazdów na drogach, co powoduje powstanie zjawiska kongestii.• Wzrost natężenia ruchu drogowego.



TRANSPORT DROGOWY

zdrowia, administracji szczebla powiatowego i wojewódzkiego, rynku pracy.

- **Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich.**
- **Istnienie wydzielonego obszaru z przeznaczeniem przemysłowo-usługowym w SUIKPZ**
- **Wzrost wykorzystania transportu kolejowego w celu ulepszenia komunikacji między miastami**

- Zły stan dróg powoduje zwolnienie tempa rozwoju gospodarczego gminy oraz zmniejszenie jej atrakcyjności dla inwestorów i turystów.
- Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji.
- Wyczerpywanie się zasobów środków finansowych na inwestycje, remonty oraz bieżące utrzymanie dróg.
- Ograniczony dostęp do zewnętrznych źródeł finansowania budowy i modernizacji dróg o charakterze lokalnym.

źródło: opracowanie własne



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Tabela 2 Analiza SWOT komunikacji publicznej w gminie Rędziny

KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Własna komunikacja publiczna zapewniająca komunikację pomiędzy miejscowościami gminy, a Częstochową• Niskopodłogowy tabor, dostosowany do potrzeb i ograniczeń ruchowych osób starszych i niepełnosprawnych• Wysoka częstotliwość kursowania komunikacji publicznej• położenie gminy Rędziny w strefie podmiejskiej Częstochowy – dodatnie saldo migracji• Rozwój budownictwa mieszkalnego	<ul style="list-style-type: none">• Zdaniem mieszkańców wysokie koszty korzystania z transportu zbiorowego• Brak linii wewnątrzgminnej zapewniającej połączenie komunikacyjne do Ośrodka Zdrowia• Niedopasowanie rozkładów jazdy GZK do rozkładów jazdy MZK Częstochowa• Brak porozumień czy wspólnej taryfy z MZK
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów.• Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych.• Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei poprzez budowę centrum przesiadkowego.• Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.	<ul style="list-style-type: none">• Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej.• Pogłębiający się niski stopień wykorzystania komunikacji publicznej – na skutek zmian demograficznych oraz zmian preferencji ludności.• Dynamicznie rosnąca popularność indywidualnego transportu oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu – głównie samochodu.• Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego.• Przewaga transportu prywatnego nad komunikacją publiczną z uwagi na brak konieczności dojścia do przystanku

źródło: opracowanie własne

Tabela 3 Analiza SWOT infrastruktury rowerowej w gminie Rędziny

INFRASTRUKTURA ROWEROWA



INFRASTRUKTURA ROWEROWA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Ekologiczny charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportowych.• Występowanie załączkowej infrastruktury rowerowej w gminie• Działania gminy ukierunkowane na propagowanie rekreacji rowerowej	<ul style="list-style-type: none">• Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego DK 91 oraz dróg powiatowych• Słabo rozwinięta turystyka, brak oferty turystycznej
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż DK 91 w Częstochowie-naturalna kontynuacja ciągu na terenie Gminy Rędziny• Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu. Moda i trendy społeczne.• Wzrost świadomości ekologicznej.• Globalne bogacenie się ludności.• Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych, w tym środków unijnych.	<ul style="list-style-type: none">• Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras rowerowych.• Brak środków finansowych i zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów.• Wzrost niebezpieczeństwa poruszania się rowerami po drogach.

źródło: opracowanie własne

3. Wizja zrównoważonej mobilności

Wizja zrównoważonej mobilności to idealistyczne przedstawienie pożądanego stanu w przyszłości, obejmującego wszystkie szczeble funkcjonowania gminy.

Wizja powinna być na tyle inspirująca, że wywołuje u ludzi pozytywne emocje i uzyskuje aprobatę otoczenia, które może wspomóc osiągnięcie tej wizji.

Zasadnicze elementy tak rozumianej wizji, to:

- kompleksowość, – dalekosiężność,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

- kreatywność (powodująca szerokie echo wewnątrz oraz na zewnątrz w zakresie dobrych emocji).

Wizja to warunek zbudowania dobrej strategii dlatego, iż jest ona integratorem wszystkich procesów wewnętrznych i zewnętrznych Gminy.

Aby wcielić w życie założenia dokumentu – jakimi są promocja transportu zbiorowego, przemieszczenia piesze i rowerowe, należy podjąć szereg działań inwestycyjnych, organizacyjnych i edukacyjnych, którym będzie przewodziło hasło:

Zielone Rędziny – gmina posiadająca nowoczesny i zrównoważony system komunikacyjny.

Powyższa idea wymaga wdrożenia w następujących płaszczyznach:

- integracja transportu indywidualnego, zbiorowego i rowerowego,
- edukacja społeczeństwa skoncentrowana na równoważeniu zachowań komunikacyjnych,
- zaangażowanie wszystkich podmiotów lokalnego systemu transportowego na rzecz budowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

4. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – transport publiczny

Gmina Rędziny jako nieliczna gmina wiejska w Polsce posiada własną komunikację lokalną, obsługującą ruch pasażerski łączący wszystkie jej miejscowości z Częstochową.

Przeprowadzone badania społeczne wykazały, że komunikacja publiczna jest ważnym, lecz nie najważniejszym środkiem realizowania codziennych podróży mieszkańców gminy Rędziny.

Obecnie w całym kraju obserwowany jest trend odejścia od komunikacji publicznej na rzecz komunikacji indywidualnej. Można powiedzieć, że Polska obecnie przeżywa okres zachłyśnięcia się motoryzacją indywidualną, na co wpływ ma między innymi łatwy dostęp do samochodów. Jak wiadomo transport indywidualny posiada też negatywne strony – są to m.in. rosnące koszty spowodowane wypadkami komunikacyjnymi, zjawisko kongestii – czyli nadmierne zatłoczenie ulic oraz generowanie negatywnych efektów ekologicznych na środowisko przyrodnicze.

Tendencje w krajach zachodnich i priorytety rozwojowe Unii Europejskiej koncentrują się wokół rozwoju transportu publicznego, głównie transportu szynowego. Aby zmienić obecnie obserwowany trend należy podejmować zadania mające na celu wspieranie rozwoju alternatywnych form transportu względem komunikacji indywidualnej, w tym promować miejską komunikację publiczną. Działania te są zbieżne w kierunkami i priorytetami wyznaczonymi przez Unię Europejską.

Wyzwania przed którymi, stoi komunikacja publiczna w całej Europie to starzenie się społeczeństwa oraz zmiana rynku pracy. Obecnie praca podejmowana jest niejednokrotnie



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

w znacznym oddaleniu od miejsca zamieszkania – zwiększają się dystanse oraz kierunki przemieszczeń ludności. W efekcie zmniejsza się liczba pasażerów komunikacji publicznej oraz rośnie potrzeba większej elastyczności tego systemu. (Autobus na żądanie zamiast autobusów wg stałego rozkładu).

Wymagania stawiane obecnie komunikacji publicznej to gwarancja jakości świadczonych usług. Klienci oczekują niezawodności w postaci punktualności i dostępności. Niewątpliwą przewagą transportu publicznego jest możliwość praktycznego wykorzystania czasu podróży np. na rozrywkę (czytanie prasy, książek, korzystanie z komórki czy tabletu).

Transport zbiorowy jest bardzo ważnym aspektem miejskiej egzystencji, dlatego powinno starać się, by poprawiał on jakość życia. Wiele miast i gmin, zwłaszcza o natężonym ruchu drogowym, stara się uatrakcyjnić korzystanie z transportu publicznego. Działania podejmowane przez samorządy są dość różnorodne i zależą od uwarunkowań komunikacyjnych poszczególnych jednostek administracyjnych.

1. Wymiana taboru GZK

Zadanie zbieżne z zapisami Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.

Tabor wykorzystywany przez GZK to niskopodłogowe autobusy Solaris Urbino. W związku z faktem długotrwałej eksploatacji istniejącego taboru oraz planowanym uruchomieniu dodatkowych linii do ościennych miejscowości oraz linii wewnątrzgminnej zachodzi konieczność zakupu dodatkowego taboru autobusowego gwarantującego zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców gminy Rędziny, spełniających normy Euro VI.

Zadanie przewiduje zakup nowoczesnego i ekologicznego taboru na potrzeby Gminnego Zakładu Komunikacji. Przedmiotem zadania jest zakup autobusów niskopodłogowych spełniających normę spalania EURO 6. Autobusy mogą być wyposażone w zapowiedź głosową oraz elektroniczne wyświetlacze z nazwami przystanków. Zakupione autobusy wzmocnią tabor przewozowy i będą wykorzystywane na trasach obsługiwanych przez GZK. Parametry techniczne autobusów pozwolą na zmniejszenie emisji spalin oraz zmniejszenie zużycia paliwa.

Zakładany efekt środowiskowy inwestycji to zmniejszenie zużycia energii, zmniejszenie emisji związanej ze zużywaną energią elektryczną.

Realizacja zadania przyczyni się do poprawy komfortu transportu zbiorowego oraz wzrostu dostępności dla osób o ograniczonej sprawności. Komfort podróżowania jest zdaniem mieszkańców (wyniki diagnozy) ważnym czynnikiem w zakresie podejmowania decyzji o wyborze środka transportu. Wraz ze wzrostem jakości autobusów rośnie atrakcyjność transportu zbiorowego. Dodatkowe udogodnienia dla osób starszych zapobiegają ich wykluczeniu komunikacyjnemu, co wywiera także pozytywny efekt społeczny.



2. Uruchomienie linii wewnątrzgminnej

Analiza izochronowa, której celem było określenie przestrzennej dostępności do komunikacji zbiorowej wykazała, że w promieniu 500 m od przystanków komunikacji zbiorowej znajduje się 60 % mieszkańców gminy Rędziny. Część buforów nakłada się na siebie, co świadczy o dobrym rozmieszczeniu przystanków. Jednak znaczący odsetek mieszkańców (mieszkańcy osiedla Rędziny, czy Konina) ma do pokonania dystans większy niż 500 metrów aby dostać się na przystanek komunikacji zbiorowej lub znajduje się poza zasięgiem komunikacji. Zasadne wydaje się być wyznaczenie wewnętrznej linii gminnej – obsługującej m.in. ul. Działkowiczów, Nowej, Mstowskiej, czy Szkolnej w Kościelcu.

Wyznaczenie linii wewnątrzgminnej jest zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców, którzy zgłaszali potrzebę wykreowania połączenia do Ośrodka Zdrowia przy ul. Działkowiczów.

3. Modernizacja przystanków

Zadanie to ma na celu poprawę społecznego odbioru transportu zbiorowego oraz wzrost komfortu jego użytkowania. Działania powinny zostać poprzedzone skrupulatną inwentaryzacją stanu sieci przystankowej na obszarze gminy i skoncentrowanie się na ich stopniowym ujednoczeniu. W szczególności infrastruktura około przystankowa np. słupki i tablice z rozkładem jazdy ulegają dewastacji. Systematyczny monitoring i przywracanie stanu wyjściowego zdewastowanych elementów poprawią wizerunek transportu publicznego.

Zaleca się aby wiaty przystankowe wyposażone były w elementy małej architektury: ławki i kosze na śmieci, oraz elementy systemu informacji pasażerskiej: tablice z rozkładem jazdy oraz mapki z przebiegiem linii komunikacyjnej.

5. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – transport samochodowy

Obecne preferencje komunikacyjne mieszkańców wykazują pierwszorzędne wykorzystanie komunikacji samochodowej, następnie komunikacji publicznej.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami i czasem realizacji obydwu możliwości. Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu. Jednak nadmierna motoryzacja indywidualna prowadzi do zjawiska kongestii i zanieczyszczenia powietrza.

Zmiana dotychczasowych przyzwyczajeń komunikacyjnych jest zadaniem niezmiernie trudnym i czasochłonnym. Aby ograniczyć negatywny wpływ transportu kołowego na środowisko naturalne i atmosferę rekomenduje się szereg działań miękkich.

Z uwagi na fakt, że gmina Rędziny jest gminą wiejską oprócz zadań miękkich rekomendowane jest zadanie inwestycyjne polegające na budowie i modernizacji istniejących dróg publicznych. Zadanie to wpłynie pozytywnie na rozwój gminy, zarówno poprzez rozwój budownictwa mieszkalnego, jak i rozwoju przedsiębiorczości.

1. Budowa nowych i modernizacja istniejących dróg publicznych

Zadanie zbieżne z zapisami Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.

Przedmiotem zadania jest budowa i modernizacja infrastruktury drogowej na terenie gminy Rędziny. Celem zadania jest zwiększenie płynności ruchu, udrożnienie „wąskich gardeł” i ograniczenie intensywności i czasu występowania niekorzystnych efektów w związku z nadmierną koncentracją ruchu samochodowego.

Przedmiotem zadania jest budowa nowych i modernizacja istniejących dróg publicznych w gminie Rędziny wraz z infrastrukturą towarzyszącą, taką jak: chodniki, ścieżki rowerowe, odwodnienie, zatoki autobusowe. **Efektom prac objętych zadaniem będzie połączenie Marianki Rędzińskiej oraz Częstochowy poprzez ul. Srebrną z Rudnikami, Kościelcem, lotniskiem i autostradą A1. Pracami zostanie objęty odcinek o długości ok. 4 km.** Wyposażenie odcinka w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą pozwoli na skuteczne umożliwienie ruchu rowerowego i pieszego wzdłuż tworzonego i remontowanego odcinka oraz przyczyni się do poprawy dostępności i komfortu wykorzystania transportu publicznego.

Zakładany efekt środowiskowy inwestycji to następujące założenia:

- poprawa płynność ruchu na odcinkach łączących Mariankę Rędzińską, Rędziny, Rudniki Kościelec, północno wschodnią część miasta Częstochowy oraz trasy A1/E75 i 91,
- zmniejszenie skali okresowych problemów dojazdu do i wyjazdu z lotniska Rudniki (dotyczy to przede wszystkim organizowanych tam imprez),
- zwiększenie dostępność komunikacji miejskiej oraz liczba osób z niej korzystających w miejscowościach Marianka Rędzińska, Rędziny, Rudniki.

Zgodnie z przyjętymi założeniami oczekuje się, że ograniczenie zużycia paliwa i emisji będzie efektem płynniejszego ruchu, oraz eliminacji emisji spalin na biegu jałowym, oczekujących na możliwość ruchu).

Budowa nowej drogi, łączącej funkcjonalnie sołectwa gminy Rędziny wpłynie pozytywnie na aktywizację terenów przez które będzie przebiegać m.in. poprzez rozwój budownictwa mieszkalnego czy rozwój usług.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Przebieg planowanego śladu drogowego został przedstawiony na mapie obrazującej rozwój dróg rowerowych na terenie gminy (mapa nr 1, strona 20).

2. Szkolenia z eco-drivingu

Zadanie inwestycyjne o charakterze miękkim / edukacyjnym.

Zmiana zachowań ludzkich, a przede wszystkim komunikacyjnych to proces złożony i długotrwały. Tym bardziej, gdy zmiana dotyczy przejścia z samochodowej komunikacji indywidualnej na komunikację zbiorową. Przeprowadzone badania społeczne wykazały, że istnieje grupa, która deklaruje, że nie zmieni swoich nawyków i przyzwyczajzeń komunikacyjnych, pomimo wprowadzenia znacznych udogodnień i usprawnień.

Jednak aby zmniejszać negatywny wpływ komunikacji indywidualnej na środowisko miejskiej w Europie Zachodniej organizowane są szkolenia z ekonomicznej i ekologicznej jazdy samochodem.

Celem szkoleń jest ograniczenie niekorzystnych skutków oraz promocja bardziej efektywnego i przyjaznego dla środowiska sposobu prowadzenia pojazdów. Szkolenia mają pokazać kierowcom ekologiczne i ekonomiczne style prowadzenia pojazdów. Zajęcia adresowane są do kierowców samochodów osobowych. Stosując bardziej energooszczędne metody jazdy jeden kierowca może obniżyć zużycie paliwa o prawie 15% w porównaniu z konwencjonalnym sposobem jazdy. Władze gminy w ślad za innymi państwami zachodnimi mogą podjąć się organizacji takich szkoleń.

3. Zachęcanie do podróżowania do miejsca pracy/ nauki w systemie wspólnych dojazdów grupowych (car pooling)

Zadanie inwestycyjne o charakterze miękkim / edukacyjnym.

Rozwój ekonomiczno-społeczny doprowadził do wzrostu wykorzystania samochodów. Pojazdy wykorzystuje się codziennie, dla celów służbowych i osobistych, przy przejazdach na niewielkich odległościach. Bardzo często w każdym z pojazdów jedzie tylko jedna osoba. Przejazdy jednoosobowe mają niekorzystny wpływ na środowisko naturalne. A wydatki gospodarstw domowych ponoszone na dojazdy samochodowe, stanowią ważną część budżetu. Stąd w całej Europie pojawia się zainteresowanie tańszymi rozwiązaniami pozwalającymi z jednej strony na korzystanie z samochodów, a z drugiej na obniżenie kosztów eksploatacji. Na terenie całej Europy pojawiło się kilka pomysłów dotyczących wspólnego użytkowania pojazdów. Władze często zachęcają do wspólnych przejazdów, zwłaszcza w okresach dużego zanieczyszczenia i rosnących cen paliwa.

Jednym z rozwiązań są wspólne przejazdy – tzw. car pooling. Car pooling to wspólne korzystanie z pojazdu tak, aby więcej niż jedna osoba podróżowała samochodem na danej trasie. Dzięki temu, że więcej osób korzysta z pojazdu, car pooling obniża dla każdego z użytkowników koszty transportu, takie jak koszty paliwa, czy opłaty drogowe, a także zmniejsza stres związany z prowadzeniem pojazdu. Ponadto car pooling jest postrzegany jako bardziej przyjazna dla środowiska i zrównoważona forma przemieszczania się, ponieważ



proceedzi do obniżenia emisji dwutlenku węgla, liczby pojazdów na drogach, oraz potrzebnych miejsc parkingowych.

6. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – polityka parkingowa

Gmina Rędziny jest gminą wiejską o funkcji przemysłowo-rolniczej. Gmina nie realizuje żadnej polityki parkingowej. Zadaniem gminy jest wyznaczenie i utrzymywanie miejsc postojowych przed obiektami użyteczności publicznej. Obiekty użyteczności publicznej występujące na terenie gminy nie mają takiego oddziaływania, jak te zlokalizowane w Częstochowie. Co za tym idzie, ruch samochodowych generowanych do tych obiektów jest równoważony przez wystarczającą ilość miejsc parkingowych.

Poniżej określono ilość miejsc parkingowych w gminie Rędziny, przed głównymi obiektami użyteczności publicznej.

- Gimnazjum nr. 1, Przychodnia Lekarska OPTIMA, Gminna Hala Sportowa – około 80 miejsc parkingowych
- Szkoła podstawowa im. Gustawa Morcinka w Rędzinach przy ul. Szkolnej 7 – 30 miejsc parkingowych
- Szkoła podstawowa im. Janusza Korczaka w Kościelcu, ul. Wolności 93, - 20 miejsc parkingowych
- Osiedle przy Broniewskiego i Mickiewicza – około 200 miejsc parkingowych
- Urząd Gminy Rędzinach - 20 miejsc parkingowych
- Parking przy ulicy Wolności przy cmentarzu Parafii Św. Otylii – 30 miejsc parkingowych.

Wywiady bezpośrednie przeprowadzone z sołtysami, przedstawicielami urzędu nie wykazały deficytu miejsc parkingowych na obszarze gminy. Jedynie w Studium uwarunkowań i kierunków przestrzennego zagospodarowania gminy natrafiono na zapis mówiący, o deficycie miejsc parkingowych dla ruchu tranzytowego (ze względu na przebieg DK1).

Celem planu mobilności jest promocja przemieszczeń pieszych i rowerowych, przy jednoczesnym ograniczaniu wykorzystania samochodu. Dlatego plan zachowuje status quo sytuacji parkingowej na terenie gminy. Nie wprowadza się żadnych udogodnień ani ograniczeń w tym zakresie.

7. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – ruch pieszy

Zważywszy na charakterystykę miasta (wielkość, rodzaj zabudowy, układ ulicnodrogowy) możliwe wydaje się wprowadzenie działań ukierunkowanych na promocję komunikacji rowerowej i ruchu pieszego. Miejska przestrzeń powinna być przyjazna dla osób z niej korzystających. Często infrastruktura dla pieszych jest niezadawalająca – chodniki są za wąskie, w złym stanie technicznym lub po prostu ich nie ma – co każe pieszym nakładać znacznej drogi przy dotarciu do celu.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Każda podróż zaczyna się od podróży pieszej, niezależnie czy odbywa się przy użyciu samochodu, roweru czy komunikacji publicznej, różne są tylko długości i cele podróży, którą odbywamy pieszo. Dlatego tak ważne przy projektowaniu przestrzeni komunikacyjnej jest zapewnienie odpowiedniego stanu infrastruktury dla pieszych.

Realizacja niżej zaproponowanych działań w zakresie ruchu pieszego przyczyni się do:

- Poprawy warunków dla przemieszczeń pieszych
- Wzrostu bezpieczeństwa pieszych
- Poprawy estetyki i jakości przestrzeni publicznych

W oparciu o przeprowadzoną diagnozę obszarów strategicznych oraz wyniki badań społecznych zaproponowano listę działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej w zakresie ruchu pieszego.

W ramach rekomendowanych działań równoważenia mobilności miejskiej należy wziąć pod uwagę także przemieszczenia piesze. W tym zakresie proponuje się ciągłe dostosowanie ciągów pieszych do potrzeb osób o ograniczonej sprawności. Celem działania w głównej mierze jest likwidacja barier architektonicznych utrudniających przemieszczanie się osób starszych oraz poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dodatkowo w ramach opisywanego działania należy rozważyć wyposażenie chodników w metalowe znaczniki guzikowe ułatwiające poruszanie się po mieście osobom niewidomym i niedowidzącym.

Doświetlenie przejść dla pieszych za pomocą dodatkowych lamp LED rekomenduje się wdrożyć na przejściach dla pieszych usytuowanych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych i w miejscach niedostatecznie oświetlonych. Można rozważyć montaż dodatkowego oświetlenia LED, skierowanego punktowo na wybrane przejścia lub zastąpienie obecnie stosowanych opraw sodowych oprawami LED. Zmiany spowodują znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych jego uczestników. Poprawi się także komfort jazdy kierowców samochodów osobowych, odczuwalny szczególnie w okresie jesienno-zimowym oraz podczas złych warunków atmosferycznych.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Rysunek 1 Przykład zastosowania ulicznego oświetlenia LED



źródło: www.mzuim.chorzow.eu

Poprawienie szorstkości jezdni przed przejściami dla pieszych wraz z odświeżeniem farby na pasach. Są to działania służące poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Poprawa szorstkości jezdni skraca drogę hamowania pojazdu, natomiast odświeżenie farby na pasach jest konieczne w celu zwiększenia ich odblaskowości.

Wyposażenie przejść dla pieszych w sygnalizację akustyczną zaleca się wdrożyć podobnie jak poprzednie rozwiązania na przejściach dla pieszych usytuowanych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Rozwiązanie to spowoduje wzrost bezpieczeństwa i jakości życia osób niewidomych i niedowidzących.

Wśród działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych proponuje się także wdrożenie rozwiązań infrastrukturalnych mających na celu uspokojenie ruchu w pobliżu przejść. W tym celu wykorzystane mogą zostać progi zwalniające wymuszające na kierujących redukcję prędkości lub rozwiązania polegające na wyniesieniu przejścia. Dodatkowo można rozważyć montaż progów akustycznych, które ostrzegają zarówno kierujących o zbliżeniu się do przejścia dla pieszych, jak i samych pieszych o nadjeżdżającym pojeździe.



Rysunek 2 Przykład wyniesionego przejścia dla pieszych



źródło: www.glojsce.pl

1. Oświetlenie chodników i poboczy

Zadanie zbieżne z zapisami Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Zadanie inwestycyjne - Budowa nowych linii oświetlenia ulicznego.

Przedmiotem zadania jest budowa nowych linii oświetlenia ulicznego z zastosowaniem opraw energooszczędnych typu LED na długości ok. 2 km. Zadanie komplementarne do zadania nr 7 (wprowadzenie odnawialnych źródeł energii). Pomimo wysokich kosztów inwestycyjnych związanych z realizacją zadania (zakup opraw) oczekuje się umiarkowanych oszczędności w wydatkach na energię elektryczną (mniejsze zużycie) i na wymianę źródeł światła (dłuższy cykl życia urządzeń).

Zakładany efekt środowiskowy inwestycji to zmniejszenie zużycia energii, zmniejszenie emisji związanej ze zużywaną energią elektryczną.

Pod względem mobilności zadanie zwiększy bezpieczeństwo pieszych i zachęci ich do częstszych przemieszczeń pieszych.



8. Plan działania na rzecz zrównoważonej mobilności – ruch rowerowy

Infrastruktura rowerowa występująca na terenie gminy ma charakter załączkowy. Udogodnienia dla rowerzystów występujące na obszarze gminy to stojaki rowerowe przed obiektami użyteczności publicznej w Gminie Rędziny:

- Urząd Gminy,
- Ośrodek Zdrowia przy ul. Działkowiczów 20,
- Gminne szkoły i przedszkola,
- Kościół w Rędzinach,
- cmentarz w Rędzinach.

Na obszarze gminy nie występują żadne drogi rowerowe czy ścieżki. Sama gmina nie pełni funkcji turystycznej. Jednak gmina promuje wykorzystanie roweru, głównie w celach rekreacyjnych. Działania podejmowane przez gminę to organizacja dwóch imprez:

- Rędziński Rajd Rowerowy,
- Mistrzostwa Rock Rędziny XC Eliminator o puchar wójta Rędzin.

Plan ma inicjować i zachęcać do korzystania z komunikacji publicznej oraz zwiększać popularność poruszania się pieszo i rowerem. Rower to wygodny, szybki, tani i ekologiczny środek transportu, aby z niego korzystać należy przede wszystkim przekonać ludzi do korzystania z niego oraz stworzyć warunki bezpiecznego przemieszczania się.

Przeprowadzone badania wykazały, że główną przyczyną niekorzystania z roweru jest brak dróg rowerowych. Jednocześnie 70% respondentów deklaruje, że powstanie sieci dróg rowerowych na terenie gminy zwiększyłoby częstotliwość korzystania z roweru, nie tylko w celach rekreacyjnych, lecz także w celu załatwienia spraw w obrębie gminy.

1. Budowa wydzielonych dróg rowerowych o charakterze komunikacyjnym

Głównym celem Planu Mobilności jest zmotywowanie mieszkańców do poruszania się pieszo oraz częstszego wykorzystania roweru. Przedmiotowe zadanie jest zbieżne z zadaniem inwestycyjnym Budowa nowych ciągów pieszo-rowerowych, zapisanym w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej.

Głównym celem zadania jest wytworzenie infrastruktury ciągłej i punktowej w postaci ścieżek rowerowych, ciągów pieszych i miejsc postojowych dla rowerów, tworzących spójny system połączeń na terenie Gminy.

Osiągnięcie tego celu umożliwi skuteczne przekierowanie części indywidualnego ruchu samochodowego na ruch rowerowy i pieszy, zwłaszcza w sezonie wiosenno-letnim, co przyczyni się do ograniczenia emisji spalin z ruchu samochodowego. Szczególne znaczenie w stworzeniu takiego systemu mają trasy wewnątrz gminne, pokonywane przez mieszkańców



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

w trybie codziennym, łączące miejsca ich zamieszkania z miejscami pracy, kształcenia, punktami handlowo-usługowymi oraz obiektami kulturalno-sportowymi.

Pewnym problemem w realizacji tego zadania jest potrzeba jego koordynacji z operatorami infrastruktury drogowej, która stanowić będzie osnowę dla ścieżek rowerowych, a także potrzeba wygospodarowania środków przez operatora na realizację tego przedsięwzięcia.

Aby udało się to osiągnąć konieczne będzie odpowiednie uzasadnienie konieczności wybudowania sieci ciągów i ścieżek, pozyskanie dodatkowego finansowania na ich realizację oraz rozwiązanie ewentualnych konfliktów z wykorzystaniem infrastruktury drogowej przez innych użytkowników.

Zakładany efekt środowiskowy inwestycji to zwiększenie udziału bezemisyjnych sposobów przemieszczania się w całości ruchu osobowego na terenie gminy, zmniejszenie emisji.

Zadanie obejmujące budowę dróg rowerowych, wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych gminy. Główną osią sieci dróg rowerowych jest DK 91, od której odchodzą ciągi poboczne. Zaproponowany układ sieci dróg rowerowych łączy ze sobą wszystkie sołectwa gminy.

W ramach zadania planuje się budowę dróg rowerowych wzdłuż następujących ulic:

- 1) ul. Wolności (DK 91) – ul. Częstochowska (DK 91) – ul. Warszawska (DK 91) – ul. Stalowa – ul. Wojska Polskiego – ul. Wolności (Kościelec) – ul. Mykanowska
- 2) ul. Srebrna – ul. Fabryczna – ul. Dworcowa
- 3) ul. Kielecka
- 4) ul. Ołowianka – ul. Szkolna

Na poniższej mapie przedstawiono przebieg proponowanych dróg rowerowych na terenie gminy.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Mapa 1 Lokalizacja dróg rowerowych na terenie gminy Rędziny





2. Stojaki / zadane parkingi dla rowerów przy obiektach użyteczności publicznej

Zadanie komplementarne względem zadania 1. Budowa wydzielonych dróg rowerowych o charakterze komunikacyjnym. Badania ankietowe wykazały znaczne potrzeby mieszkańców w postaci montażu stojaków/ zadanych parkingów dla rowerów przed obiektami użyteczności publicznej.

Stojak rowerowy to podstawowy element infrastruktury rowerowej. Aby spopularyzować komunikację rowerową miasto powinno być wyposażone w stojaki rowerowe z zabezpieczeniem przeciwko kradzieży.

W szczególności powinny być one montowane przed budynkami użyteczności publicznej – takimi jak Urząd Miejski, Centrum Kultury, Biblioteka, szkoły. W przypadku Urzędu Miejskiego rekomenduje się budowę zadanej wiaty parkingowej dla pracowników i interesantów urzędu. Popularyzacja transportu rowerowego w „siedzibie Gminy” poprzez stosowanie dobrych praktyk może być impulsem do naśladowania przez mieszkańców.

Ponadto mieszkańcy zgłaszali potrzebę mo

3. Stojaki rowerowe przy przystankach

Przystanki czarterujące się największą wymianą pasażerską, lub ten położone centralnie w ramach danej miejscowości mogą zostać wyposażone w stojaki / zadane wiaty z zabezpieczeniami przeciwko kradzieży.

Wdrożenie rozwiązania będzie stanowiło duże udogodnienie dla osób chcących zmienić swoje zachowania komunikacyjne. Dotyczy to szczególnie osób mieszkających w większej odległości od przystanków autobusowych, którzy będą mogli dzięki wyposażeniu przystanków w stojaki, realizować multimodalną podróż z wykorzystaniem roweru i transportu zbiorowego. W efekcie część mieszkańców może zrezygnować z podróży samochodem osobowym.

4. Interaktywna mapa infrastruktury pieszo- rowerowej Gminy

Narzędziem zbierania informacji o potrzebach i kierunkach rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie gminy może być interaktywna mapa umieszczona na stronie internetowej Urzędu Gminy na kanwie mapy Google lub jako jedna z warstw gminnego geoportalu.

Za pomocą tego narzędzia mieszkańcy będą mogli zgłaszać uwagi do funkcjonowania infrastruktury pieszej w swojej najbliższej okolicy wraz z propozycjami ich zmiany oraz kierunki rozwoju dróg rowerowych ze wskazaniem ich przebiegów. Władze miasta również na takiej mapie będą mogły przedstawiać propozycje planowanych inwestycji. Ponadto portal ten może pełnić funkcję konsultacyjną z możliwością umieszczenia tam ankiety.



9. Analiza zaproponowanych inwestycji infrastrukturalnych z przyjętym systemem planowania przestrzennego i przyjętym systemem planowania strategicznego

Prowadząc politykę rozwoju, jak i politykę mobilności należy uwzględniać regulacje dotyczące planowania i zagospodarowania przestrzennego. Współcześnie planowanie i zagospodarowanie przestrzenne jest ściśle powiązane z polityką rozwoju.

Zaproponowane zadania w planach działań na rzecz rozwoju:

- transportu publicznego,
- stref ruchu pieszego,
- transportu rowerowego

są zgodne z zapisami Strategii Rozwoju Gminy Rędziny - Uchwała nr XIX/108/2015 Rady Gminy Rędziny z dnia 30 grudnia 2015 r. oraz Zmianą Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rędziny – Uchwała nr XV/1/2088 Rady Gminy Rędziny z dnia 31 stycznia 2008 roku.

W dokumentach strategicznych gminy wpisano następujące działania rozwojowe:

- Budowa, przebudowania, modernizacja dróg publicznych na terenie gminy, ze szczególnym naciskiem na poprawę całości układu komunikacyjnego w Gminie,
- Poprawa dostępności komunikacyjnej do terenów przeznaczonych pod budownictwo i inwestycje,
- Podtrzymanie wysokiej jakości obsługi transportu zbiorowego,
- Rozbudowa systemu ścieżek pieszo-rowerowych,
- Rozbudowa sieci oświetlenia na obszarze gminy (z wykorzystaniem oświetlenia energooszczędnego).



10. System wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności

Realizacja zamierzeń poczynionych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej winna odbywać się pod nadzorem odpowiednich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za rozwój transportu. W celu realizacji zapisów Planu wszystkie inwestycje powinny zostać zaakceptowane przez organ decyzyjny. Na etapie planowania inwestycji wszystkie planowane do wdrożenia działania powinny być poddane konsultacją, umożliwi to osiągnięcie dodatkowych efektów, np. poprzez realizację wspólnych projektów partnerskich lub projektów komplementarnych z uzyskanym efektem synergii.

Ponadto – rekomenduje się powołanie Zespołu tematycznego ds. Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odpowiedzialnego za inicjowanie projektów z zakresu szeroko rozumianego transportu, w skład wejdą przedstawiciele zarządców dróg, podmioty odpowiedzialne za organizację oraz bezpieczeństwo transportu publicznego oraz drogowego, a także inne podmioty, których działalność przyczynia się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego na terenie Gminy Rędziny.

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień Planu wymaga ścisłej współpracy oraz koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami zaangażowanymi w realizację założeń dokumentu, w tym:

- ścisłej współpracy i koordynacji działań samorządów terytorialnych wszystkich szczebli i ich instytucji zarządzających elementami systemu transportu na terenie Gminy Rędziny,
- pełnej integracji Planu z polityką transportową województwa oraz Subregionu Północnego,
- współpracy z samorządami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji komplementarnych przedsięwzięć przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w województwie, a nie tylko ograniczenie się do realizacji projektów na terenie Gminy Rędziny, co mogłoby przynieść negatywny efekt „zamknięcia” na pozostałą część powiatu częstochowskiego lub gminy Subregionu Północnego,
- zabezpieczenia środków finansowych w budżetach samorządów niezbędnych do realizacji zapisów Planu oraz aktywnego poszukiwania różnorodnych form finansowania dla inwestycji wskazanych jako priorytetowe,
- inicjowanie stałych studiów nad efektywnością funkcjonowania systemu transportowego i oceną ekonomiczną przyjmowanych rozwiązań projektowych przestrzennych, funkcjonalnych i technicznych.



11. Monitoring i ewaluacja Planu Zrównoważonej Mobilności

W celu oceny efektów przedsięwzięć inwestycyjnych przeprowadzonych w ramach realizacji *Planu Mobilności dla Gminy Rędziny* konieczne jest stworzenie odpowiedniego systemu monitorowania.

Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach Planu powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Z tego względu już na etapie tworzenia szczegółowego planu inwestycyjnego, w przypadku każdego z projektów winno się zdefiniować cele przedsięwzięcia oraz ustalić adekwatny system wskaźników ich realizacji.

Skuteczne wdrażanie *Planu Mobilności dla Gminy Rędziny* zapewni system monitoringu. Odpowiednio przeprowadzony monitoring, polegający na analizie wskaźników ilościowych i jakościowych w odniesieniu do przedsięwzięć realizowanych na terenie Partnerstwa (wskaźniki produktu) i celów strategicznych (wskaźniki rezultatu) umożliwi sprawne zarządzanie rozwojem transportu na terenie powiatu częstochowskiego.

Biorąc pod uwagę fakt, iż większość zadań transportowych planowanych do realizacji na terenie gminy może być finansowane przy współudziale środków europejskich w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*, rekomenduje się ustalenie wskaźników służących do pomiaru efektywności wdrażania postulatów Planu zgodnie ze wskaźnikami zdefiniowanymi dla Regionalnego Programu Operacyjnego.

Podejście takie pozwoli na zachowanie spójności w sposobie pomiaru wykonania założonych celów, zarówno w odniesieniu do pomiaru dla danego projektu, jak i dla całego Planu ogółem.

Na tym poziomie rekomenduje się przyjęcie wskaźników opisujących:

- liczbę zakupionych autobusów niskoemisyjnych,
- liczbę zakupionych autobusów przystosowanych do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych,
- długość nowych dróg rowerowych,
- długość zmodernizowanych ciągów drogowych,
- długość nowo wybudowanych dróg,
- osiągnięcie gwarantowanego zmniejszenia zużycia energii elektrycznej,

Ponadto, oprócz ww. wskaźników – adekwatnych do pomiaru postępów i efektów realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych – rekomenduje się monitoring szczegółowych wskaźników odnoszących się do oceny systemu transportowego na terenie Gminy, w tym m.in. dotyczących:

- ilości sprzedanych biletów w komunikacji miejskiej,



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

- punktualności w publicznym systemie transportowym,
- napełnienia w pojazdach publicznego transportu zbiorowego,
- liczby pasażerów przewożonych środkami publicznego transportu zbiorowego,
- pracy przewozowej, realizowanej przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego.

Monitoring powinien być prowadzony przez specjalnie powołane w tym celu jednostki/osoby:

- Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji,
- Specjalistę ds. Monitoringu i Ewaluacji.

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Planu.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Planu, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Planu może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Planu po zakończeniu obecnego okresu programowania w roku 2020. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw.

Jest to również okres, w którym aktualizacja Planu może nieść za sobą następujące efekty:

- dostosowanie kierunków rozwoju Gminy do zmieniających się warunków prawnych, społecznych i gospodarczych oraz potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- przedstawienie aktualnej diagnozy rozwoju obszaru z uwzględnieniem dotychczasowej dynamiki, zaobserwowanych trendów oraz prognoz na kolejne lata.

Aktualizacja Planu powinna zostać przeprowadzona w oparciu o następujące zasady:

- Zasada konsensusu społeczności lokalnej – zasada otwartości Planu. Podobnie jak przy tworzeniu dokumentu, podczas procesu aktualizacji rekomenduje się zaangażowanie przedstawicieli różnych środowisk, m.in. władz samorządowych, organizatorów transportu, podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową oraz mieszkańców.
- Zasada zgodności – Plan zarówno w wersji pierwotnej, jak i zaktualizowanej, winien cechować się zgodnością z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie lokalnym, jak i na poziomach wyższych (m.in. ze strategią rozwoju transportu dla województwa i kraju).



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

- Zasada otwartości – rekomenduje się zachowanie otwartego charakteru Planu, umożliwiającego bieżące wprowadzanie zmian przyczyniających się do bardziej efektywnego osiągnięcia celów założonych w dokumencie.

Plan ma charakter otwarty, a metodologia jego wdrażania zakłada możliwość dokonywania zmian i aktualizacji jego zapisów w reakcji na zmieniające się uwarunkowania makroekonomiczne, wyniki okresowych analiz, efekty realizacji Planu czy inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjęte założenia. Wszystkie zmiany w tym zakresie będą jednak odbywały się przy udziale i konsultacji ze społecznością lokalną, dzięki czemu zostanie zachowany uspołeczniony charakter tego dokumentu.



PLAN MOBILNOŚCI DLA GMINY RĘDZINY – PLAN DZIAŁANIA

Spis tabel

Tabela 1 Analiza SWOT transportu drogowego w gminie Rędziny.....	4
Tabela 2 Analiza SWOT komunikacji publicznej w gminie Rędziny	6
Tabela 3 Analiza SWOT infrastruktury rowerowej w gminie Rędziny.....	6

Spis map

Mapa 1 Lokalizacja dróg rowerowych na terenie gminy Rędziny.....	19
--	----