

Załącznik do
Zarządzenia Nr 0050.693.2019
Burmistrza Miasta Cieszyna
z dnia 14 października 2019 roku

Miejska Inicjatywa Działania Miasta Cieszyna

WSTĘP.....	2
1. POTRZEBY I WYZWANIA NA JAKIE ODPOWIADA MID.....	3
DIAGNOZA STANU WYJŚCIOWEGO DLA PROJEKTU.....	5
2. PRZYKŁADY DOBRYCH PRAKTYK.....	8
3. CELE STRATEGICZNE (KIERUNKOWE) MID ORAZ CELE OPERACYJNE.....	9
4. ŚCIEŻKI ROZWIĄZAŃ CZYLI OPERACJONALIZACJA ZAMIERZEŃ STRATEGICZNYCH.....	10
Cel strategiczny 1: Zwiększenie zainteresowania komunikacją miejską przejawiające się powszechnością korzystania z jej usług.....	10
Cel strategiczny 2: Poprawa jakości systemu transportowego w centrum Cieszyna.....	11
Cel strategiczny 3: Zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych Cieszyna z aglomeracją śląską oraz miastami i gminami subregionu południowego województwa Śląskiego, stanowiących alternatywę dla transportu drogowego.....	11
5. HARMONOGRAM I PLAN DZIAŁAŃ.....	13
6. POZYSKIWANIE FUNDUSZY NA DZIAŁANIA WDROŻENIOWE.....	19
7. INTERESARIUSZE.....	20
8. ANALIZA RYZYKA.....	28
9. POTRZEBY ZEWNĘTRZNE WARUNKUJĄCE REALIZACJE MID (Wkład do wypracowania wspólnego dla sieci planu ulepszeń).....	30
10. OKRESOWE PRZEGLĄDY STRATEGICZNE MID, CZYLI OCENA REALIZACJI MID.....	31
11. PLAN PROMOCJI MIEJSKIEJ INICJATYWY DZIAŁAŃ.....	31

WSTĘP

Miejska Inicjatywa Działania miasta Cieszyna dotyczy zagadnień mieszających się w tematyce mobilności miejskiej (system miejskiego transportu publicznego, transport zbiorowy drogowy i kolejowy).

Obejmuje swoim obszarem miasto Cieszyn, jednak z uwzględnieniem powiązań komunikacyjnych z otoczeniem (gminy powiatu cieszyńskiego, miasto Bielsko-Biała jako stolica subregionu, Katowice jako stolica regionu, Czeski Cieszyn jako miasto partnerskie z którym Cieszyn historycznie i przestrzennie stanowi jeden organizm miejski).

Działania mające na celu stworzenie warunków do wzrostu znaczenia komunikacji zbiorowej (transport drogowy i transport kolejowy) zapoczątkowane zostały wiele lat temu, gdy podjęta została decyzja o przejęciu nieczynnego dworca kolejowego od PKP i wybudowaniu, na przejętej nieruchomości, nowoczesnego dworca autobusowo-kolejowego.

W roku 2016 opracowany został projekt budowlany i uzyskano pozwolenie na budowę tzw. zintegrowanego węzła przesiadkowego. W tym samym roku uzyskane zostało dofinansowanie projektu ze środków unijnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W kwietniu 2018 r. oddany został do użytku dworzec, a cały projekt (zawierający zadanie System dynamicznej informacji pasażerskiej - SDIP) został zakończony 15 listopada 2018r.

Przystąpienie do stworzenia MID jest kolejnym etapem na drodze zwiększenia znaczenia transportu publicznego w Cieszynie, który bazować będzie na funkcjonalności nowego zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz możliwości, jakie daje SDIP.

1. POTRZEBY I WYZWANIA NA JAKIE ODPOWIADA MID

Głównym problemem, który występuje od wielu lat w Cieszynie, jest zmniejszenie znaczenia transportu zbiorowego na rzecz przemieszczania się samochodami osobowymi. Objawia się to spadającą liczbą osób korzystających komunikacji miejskiej oraz wzrastającym zatłoczeniem dróg i parkingów w centrum Cieszyna (zlokalizowane liczne szkoły średnie, instytucje administracji publicznej, centra handlowe oraz miejsca atrakcji turystycznej).

Wybrane dane statystyczne

Samochody osobowe zarejestrowane na 1000 ludności w powiecie cieszyńskim (GUS, BDL):

2010 – 475 pojazdów
2015 – 548 pojazdów
2016 – 569 pojazdów
2017 – 583 pojazdów

W latach 2015-2017 wskaźniki ten plasują powiat cieszyński na 11 miejscu wśród 36 jednostek powiatowych województwa śląskiego.

Średnia dla województwa śląskiego:

2010 – 441 pojazdów
2015 – 525 pojazdów
2016 – 546 pojazdów
2017 – 563 pojazdy

Długość ścieżek rowerowych w Cieszynie (GUS, BDL):

2011 – 0 km
2015 – 3 km
2016 – 5,5 km
2017 – 5,5 km

Dane dotyczące komunikacji miejskiej w Cieszynie (dane własne, ZGK)

Liczba linii autobusowych: 10 linii

Liczba przejechanych kilometrów rocznie:

2015 – 730 240 km
2016 – 725 412 km
2017 – 725 376 km
2018 – 705 027 km

Liczba przewiezionych pasażerów:

2015 – 1 230 277
2016 – 1 190 893
2017 – 1 173 013
2018 – 1 089 570

Wiek i typ autobusów

Marka	ilość szt.	rok prod.	norma spalania (Diesel)	poziom podłogi
Jelcz M125M	2	1999	Euro 2	niskopodłogowy
Jelcz M125M	2	2000	Euro 2	niskopodłogowy
Solaris Urbino 12	1	2000	Euro 2	niskopodłogowy

Jelcz M 101 I	1	2002	Euro 3	niskopodłogowy
Jelcz M 101 I	4	2003	Euro 3	niskopodłogowy
Jelcz M 101 I	1	2004	Euro 3	niskopodłogowy
Jelcz M 121 I	1	2005	Euro 3	niskowejściowy
Jelcz M 121 I	1	2006	Euro 3	niskowejściowy
Solaris Urbino 12LE	1	2007	Euro 5	niskowejściowy
Autosan Solina	2	2008	Euro 4	niskowejściowy
Solaris Urbino 10	1	2009	Euro 5	niskopodłogowy
SOR BN 8,5	1	2013	Euro 5	niskowejściowy
Solaris Urbino 10	1	2015	Euro 6	niskopodłogowy
Mercedes Sprinter	1	2014	Euro 6	niskowejściowy

Liczba przystanków na terenie Cieszyna (dane własne)

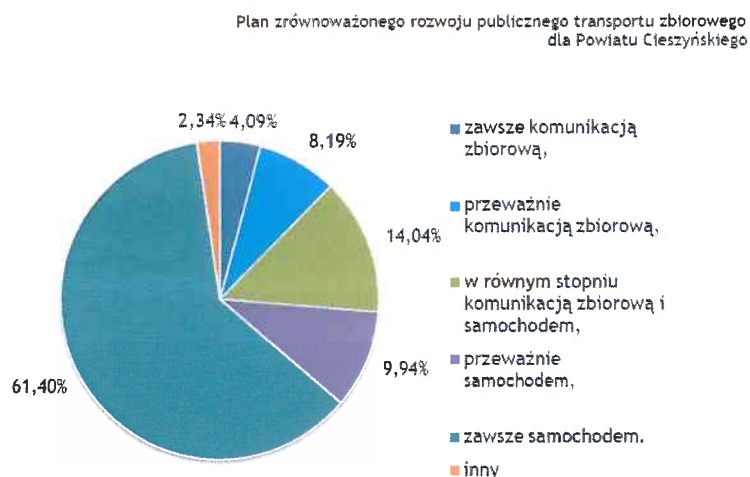
96 na drogach powiatowych

28 na drogach gminnych

1 na terenie prywatnym

1 dworzec autobusowo-kolejowy

Preferencje komunikacyjne mieszkańców powiatu cieszyńskiego (Plan zrównoważonego transportu zbiorowego powiatu cieszyńskiego, 2013 r.)



Wykres 17. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na sposób przemieszczania się
Źródło: Opracowanie własne

Wyniki badania marketingowego wykazały, że wśród mieszkańców Powiatu Cieszyńskiego (tych którzy mają dostęp do samochodu na co dzień) transport zbiorowy nie jest traktowany jako realna alternatywa. Z komunikacji zbiorowej korzystają głównie dzieci i młodzież oraz osoby, które z racji

wieku, stanu zdrowia nie są w stanie lub nie posiadają możliwości korzystania z komunikacji indywidualnej. Dobitnie ilustruje to fakt, że w okresie wakacji i ferii przewoźnicy znacznie redukują liczbę kursów.

DIAGNOZA STANU WYŚCIOWEGO DLA PROJEKTU

W ramach warsztatu Lokalnego Partnerstwa określono problemy, potrzeby, a także uwarunkowania występujące w obszarze mobilności z podziałem na trzy obszary.

System miejskiego transportu publicznego – drogi, parkingi, tabor komunikacji zbiorowej

- niesatysfakcjonujący stan/jakość dróg;
- brak wystarczającej ilości parkingów, ale też nie ma już miejsca (w przestrzeni miasta) na aranżację nowych. Po mimo takich ograniczeń parkowania i tak transport prywatny jest dla mieszkańców transportem „pierwszego wyboru”, czyli nie obserwuje się wzrostu zainteresowania komunikacją miejską;
- układ urbanistyczny miasta – w efekcie utrudnienia w zakresie modernizacji dróg, np. lokalizacji parkingów, poszerzania pasów drogowych;
- parkingi w pasach drogowych powodujące utrudnienia komunikacyjne zwłaszcza ograniczenia dla wjazdu komunikacji miejskiej autobusowej oraz wyznaczenia pasów dla komunikacji rowerowej;
- potrzeba likwidacji niektórych takich parkingów, wytyczenie nowych ścieżek dla rowerów;
- przejazd kolejowy w centrum miasta paraliżujący ruch w mieście w momencie zamknięcia (niestety rozwiązania bezkolizyjne przewyższają koszt 60 mln zł i są na ta chwilę niemożliwe do realizacji);
- nienajlepszy stan taboru – autobusów;
- rower miejski – jako alternatywne rozwiązanie komunikacyjne - projekt niestety dla Cieszyna trudny do realizacji. Powody / ograniczenia: zbyt mała skala potencjalnych użytkowników powoduje zbyt duże koszty samego projektu, dodatkowo kłopot z siatką ścieżek rowerowych – brak oraz trudność w wyznaczeniu nowych ze względu na ciasnotę, ukształtowanie miasta – położenie na licznych wzgórzach ogranicza możliwości poruszania się na rowerach bez znacznego wysiłku – alternatywą rowery/ hulajnogi elektryczne;
- charakter miasta – wszędzie blisko, w zasadzie ruch pieszy mógłby często być alternatywą, jednakże przyzwyczajenia mieszkańców / nawyki – „podjechać samochodem pod drzwi”;
- brak działań promujących komunikację miejską;
- spadająca liczba pasażerów komunikacji miejskiej.

Obsługa pasażerów komunikacji zbiorowej

- słaba, niedostosowana do potrzeb użytkowników siatka połączeń - zbiorowa komunikacja miejska. Występuje potrzeba weryfikacji siatki połączeń / linii komunikacji miejskiej – w stosunku do aktualnych / rzeczywistych potrzeb użytkowników;
- brak kompleksowego badania preferencji użytkowników i zapewnienia pojazdów:
- oczekiwania mieszkańców/użytkowników, że częstotliwość połączeń komunikacją miejską będzie wyższa. Obecnie autobusy jeżdżą często co 1 h;
- często słaba jakość taboru. Przewoźnicy prywatni nie są zasobni stąd nie mają możliwości zakupić i utrzymać taboru elektrycznego bądź hybrydowego (autobusy). Przykładowo: koszt jednego autobusu zasilanego tradycyjnie (olej napędowy / benzyna) to ok. 0,5 mln zł, ten sam zasilany na gaz/hybryda to koszt 2,0 – 2,5 mln zł;
- oczekiwania użytkowników komunikacji zbiorowej prywatnej – przewoźnicy powinni mieć możliwość wjazdu do miasta nie tylko na Dworzec, aby można było wysiąść przy szkole itp. – oczekiwanie te kłóć się z pomysłem miasta, aby Dworzec był węzłem przesiadkowym dla Cieszyna;
- potrzeba integracji rozkładowej z prywatnymi przewoźnikami, aby była możliwość przesiadki na dworcu oczekujące na pasażerów autobusy komunikacji miejskiej rozwożące po mieście (odpowiednie ułożenie rozkładów)
- potrzeba integracji taryfowej z przewoźnikami ponadlokalnymi/kolejowymi,
- potrzeba wprowadzenia atrakcyjnej oferty biletów okresowych (np. znaczne promocje na początku, aby zachęcić mieszkańców- wraz z prowadzoną wymianą taboru):
- potrzeba wprowadzenia lepszej i szeroko dostępnej informacji o przejazdach komunikacją zbiorową; ujednoczenie rozkładów jazdy, uruchomienie aplikacji o rozkładach na urządzenia mobilne,
- wprowadzenie nowoczesnych sposobów opłat za przejazdy komunikacją miejską, w tym płatności kartą w autobusach, w celu ograniczenia przyzwyczajenia zakupów biletów u kierowcy.



Koordinacja systemu komunikacji miejskiej i ponadlokalnej oraz przywrócenie transportu kolejowego

- pasażerowie korzystający z komunikacji zbiorowej dzielą się na dwie grupy: miejscowych – mieszkańców miasta pracujących / uczących się na terenie miasta – korzystają z komunikacji miejskiej oraz zamiejscowych, z terenu powiatu, którzy dojeżdżają do Cieszyna do pracy / szkoły – korzystają głównie z transportu zbiorowego prywatnego. W skali miasta obie te grupy podróży nakładają się i budują obraz komunikacji zbiorowej;
- artykułowana przez przewoźników prywatnych potrzeba koordynacji systemu transportowego prowadzonego przez powiat i miasto – obecnie różne ośrodki decyzyjne;
- idea „wspólnego biletu aglomeracyjnego” trudna do wdrożenia z uwagi na różne stawki VAT dla przewoźników prywatnych i podmiotów miejskich;
- przywrócenie połączenia kolejowego Cieszyn - Bielsko-Biała;
- przywrócenie połączenia kolejowego Cieszyn – Goleszów – Katowice/Wisła.

2. PRZYKŁADY DOBRZYCH PRAKTYK

Znanych jest wiele dobrych praktyk opisujących zastosowane sposoby rozwiązywania zidentyfikowanych w Cieszynie problemów. Wymagają one jednak analizy pod kątem możliwości wdrożenia podobnych rozwiązań w Cieszynie. Poniżej przedstawione są przykłady:

Jaworzno - podwyższenia jakości taboru autobusowego poprzez zakup autobusów elektrycznych oraz wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań opłat za przejazdy komunikacją miejską.

Jaworzno – budowa ciągów rowerowych oraz wprowadzenie rozwiązań spowalniających ruch, a w ten sposób wpływających na bezpieczeństwo ruchu i bezpieczeństwo rowerzystów. Likwidacja zatok autobusowych oraz miejsc postojowych na wzdłuż dróg publicznych.

Gdańsk – wybudowanie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz zapewnienie transportu kolejowego Kartuz z Trójmiastem.

Gdańsk – realizacja od 2010 roku programu uspokojenia ruchu, w którym podstawowym rozwiązaniem są strefy TEMPO 30 oraz skrzyżowania równorzędne.

Łódź – program budowy sieci ścieżek rowerowych z ustalonymi standardami i rozwiązaniami technicznymi, uzupełniony funkcjonującym od kilku lat programem Łódzki Rower Publiczny, w ramach którego działa ponad 150 stacji rowerowych, oferujących 1500 rowerów.

Łódź – program uspakajania ruchu na drogach w centrum miasta, poprzez tworzenie bezpiecznej przestrzeni dla pieszych, z wykorzystaniem zieleni i małej architektury, dostępnych dla użytkowników pojazdów samochodowych, tzw. „woonerf”.

3. CELE STRATEGICZNE (KIERUNKOWE) MID ORAZ CELE OPERACYJNE

Cel strategiczny 1: Zwiększenie zainteresowania komunikacją miejską przejawiające się powszechnością korzystania z jej usług

Cel operacyjny 1: Podniesienie jakości i niezawodności taboru autobusowego.

Cel operacyjny 2: Dostosowanie sieci linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów.

Cel operacyjny 3: Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przystanków autobusowych oraz systemu informacji pasażerskiej.

Cel operacyjny 4: Promocja zrównoważonego transportu

Cel strategiczny 2: Poprawa jakości systemu transportowego w centrum Cieszyna

Cel operacyjny 1: Wprowadzenie ograniczeń w dostępności komunikacyjnej samochodami osobowymi w ścisłym centrum miasta, na rzecz komunikacji pieszej i rowerowej.

Cel operacyjny 2: Budowa parkingów poza centrum miasta.

Cel operacyjny 3: Zmiany organizacji ruchu zachęcające do korzystania z rowerów.

Cel strategiczny 3: Zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych Cieszyna z aglomeracją śląską oraz miastami i gminami subregionu południowego województwa Śląskiego, stanowiących alternatywę dla transportu drogowego

4. ŚCIEŻKI ROZWIĄZAŃ CZYLI OPERACJONALIZACJA ZAMIERZEŃ STRATEGICZNYCH

Cel strategiczny 1: Zwiększenie zainteresowania komunikacją miejską przejawiające się powszechnością korzystania z jej usług

Cel operacyjny 1.1: Podniesienie jakości i niezawodności taboru autobusowego.

Zadania do realizacji:

1. Określenie minimalnego standardu taboru autobusowego.
2. Wykonanie analizy ekonomiczno-technicznej w celu ustalenia optymalnego napędu niskoemisyjnego taboru autobusowego.
3. Wymiana całego taboru i zakup autobusów niskoemisyjnych.

Cel operacyjny 1.2: Dostosowanie sieci linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów.

Zadania do realizacji:

1. Opracowanie planu transportowego miasta Cieszyna.
2. Wprowadzenie zmodyfikowanego rozkładu jazdy oraz siatki połączeń komunikacji miejskiej.
3. Uruchomienie linii komunikacji miejskiej pomiędzy Cieszynem i Czeskim Cieszynem.

Cel operacyjny 1.3: Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przystanków autobusowych oraz systemu informacji pasażerskiej.

Zadania do realizacji:

1. Wykonanie nowoczesnej infrastruktury przystanków autobusowych na terenie Cieszyna, w oparciu o jednolite parametry techniczne i wizualne.
2. Opracowanie standardów dostępności komunikacyjnej przystanków.
3. Dostosowanie przestrzeni około przystankowej do opracowanych standardów dostępności przystanków na terenie Cieszyna.
4. Integracja systemu informacji pasażerskiej z usługami aplikacji Google Transit i „jak dojadę”.

Cel operacyjny 1.4: Promocja zrównoważonego transportu

Zadania do realizacji:

1. Prowadzenie kampanii informacyjnej promującej zrównoważony transport.
2. Opracowanie i wdrożenie systemu korzyści dla użytkowników zrównoważonego transportu.
3. Wsparcie NGO w zakresie działań promujących alternatywne środki transportu.

Cel strategiczny 2: Poprawa jakości systemu transportowego w centrum Cieszyna

Cel operacyjny 2.1: Wprowadzenie ograniczeń w dostępności komunikacyjnej samochodami osobowymi w ścisłym centrum miasta, na rzecz komunikacji pieszej i rowerowej.

Zadania do realizacji:

1. Zmiana organizacji ruchu w rejonie Rynku i ul. Głębokiej.
2. Opracowanie koncepcji zmian organizacji ruchu w ścisłym centrum miasta wraz analizą wykonalności.

Cel operacyjny 2.2: Budowa parkingów poza centrum miasta.

Zadania do realizacji:

1. Opracowanie studium wykonalności dla budowy sieci parkingów zlokalizowanych poza centrum miasta, z uwzględnieniem ich integracji z komunikacją miejską.
2. Utworzenie 1 parkingu typu park & ride.
3. Wdrożenie systemu zarządzania informacją o miejscach parkingowych.

Cel operacyjny 2.3: Zmiany organizacji ruchu zachęcające do korzystania z rowerów.

Zadania do realizacji:

1. Opracowanie przebiegu tras rowerowych, w tym dróg rowerowych na obszarze miasta, ze szczególnym uwzględnieniem centrum miasta i połączeń z Czeskim Cieszynem.
2. Budowa i urządzenie 13 km dróg rowerowych na obszarze miasta.
3. Utworzenie systemu parkingów rowerowych i wypożyczalni rowerów.
4. Prowadzenie kampanii promującej korzystanie z rowerów.

Cel strategiczny 3: Zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych Cieszyna z aglomeracją śląską oraz miastami i gminami subregionu południowego województwa Śląskiego, stanowiących alternatywę dla transportu drogowego

Zadania do realizacji:

1. Lobbying oraz współpraca na rzecz rewitalizacji linii kolejowych na odcinku Zebrzydowice – Cieszyn – Goleszów – Katowice/Wisła.
2. Lobbying oraz współpraca na rzecz rewitalizacji linii kolejowej na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała.
3. Lobbying oraz współpraca na rzecz ustalenia rozkładów jazdy w transporcie kolejowym, zapewniających jego konkurencyjność w stosunku do innych form podróżowania.

5. HARMONOGRAM I PLAN DZIAŁAŃ

L.p.	Tytuł zadania	Finansowanie	Odpowiedzialny	Lata realizacji						
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cel strategiczny 1: Zwiększenie zainteresowania komunikacją miejską przejawiające się powszechnością korzystania z jej usług										
Cel operacyjny 1.1: Podniesienie jakości i niezawodności taboru autobusowego										
1	Określenie minimalnego standardu taboru autobusowego	-	UM(SRM)	X						
2	Wykonanie analizy ekonomiczno-technicznej w celu ustalenia optymalnego napędu niskoemisyjnego taboru autobusowego	GC	UM(SRM)	X						
3	Wymiana całego taboru i zakup autobusów niskoemisyjnych.	GC, ZGK, UE, fe	UM(SRM), ZGK		X	X	X	X	X	X

L.p.	Tytuł zadania	Finansowanie	Odpowiedzialny	Lata realizacji							
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Cel operacyjny 1.2: Dostosowanie sieci linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów											
1	Opracowanie planu transportowego miasta Cieszyna	GC	UM(SRM)	X	X						
2	Wprowadzenie zmodyfikowanego rozkładu jazdy oraz siatki połączeń	GC	ZGK		X	X					
3	Uruchomienie linii komunikacji miejskiej pomiędzy Cieszynem i Czeskim Cieszynom	GC, CzC, UE	UM(SRM)			X	X				
Cel operacyjny 1.3: Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przystanków autobusowych oraz systemu informacji pasażerskiej											
1	Wykonanie nowoczesnej infrastruktury przystanków autobusowych na terenie Cieszyna, w oparciu o jednolite parametry techniczne i wizualne	GC, UE, PFRON, środki krajowe	MZD	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Opracowanie standardów dostępności komunikacyjnej przystanków dostępności	-	MZD	X	X						

L.p.	Tytuł zadania	Finansowanie	Odpowiedzialny	Lata realizacji							
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
3	Dostosowanie przestrzeni przystankowej do opracowanych standardów dostępności przystanków na terenie Cieszyzna	GC, PC, PFRON, środki krajowe	MZD	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Integracja systemu informacji pasażerskiej z usługami aplikacji Google Transit i „jak dojadę”	GC, PC	UM(SRM)	X	X						
Cel operacyjny 1.4: Promocja zrównoważonego transportu											
1	Prowadzenie kampanii informacyjnej promującej zrównoważony transport	GC, fe, UE, PC	UM(SRM)	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Opracowanie i wdrożenie systemu korzyści dla użytkowników zrównoważonego transportu	GC, PC	UM(SRM)			X	X				
3	Wsparcie NGO w zakresie działań promujących alternatywne środki transportu	GC, PC, fe	UM(SRM)				X	X	X	X	X
Cel strategiczny 2: Poprawa jakości systemu transportowego w centrum Cieszyzna											

L.p.	Tytuł zadania	Finansowanie	Odpowiedzialny	Lata realizacji						
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cel operacyjny 2.1: Wprowadzenie ograniczeń w dostępności komunikacyjnej samochodami osobowymi w ścisłym centrum miasta, na rzecz komunikacji pieszej i rowerowej										
1	Zmiana organizacji ruchu w rejonie Rynku i ul. Głębokiej	GC, UE	MZD		X					
2	Opracowanie koncepcji zmian organizacji ruchu w ścisłym centrum miasta wraz analizą wykonalności	GC	MZD		X	X				
Cel operacyjny 2.2: Budowa parkingów poza centrum miasta										
1	Opracowanie studium wykonalności dla budowy sieci parkingów zlokalizowanych poza centrum miasta, z uwzględnieniem ich integracji z komunikacją miejską	GC	MZD	X	X					
2	Wybudowanie 1 parkingu typu park & ride	GC, UE, kapitał prywatny	MZD			X	X			
3	Wdrożenie systemu zarządzania informacją o miejscach parkingowych	GC, UE, kapitał	MZD					X		

L.p.	Tytuł zadania	Finansowanie	Odpowiedzialny	Lata realizacji									
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
		prywatny											
Cel operacyjny 2.3: Zmiany organizacji ruchu zachęcające do korzystania z rowerów													
1	Opracowanie przebiegu tras rowerowych, w tym dróg rowerowych na obszarze miasta, ze szczególnym uwzględnieniem centrum miasta i połączeń z Czeskim Cieszynem	GC	MZD		X								
2	Budowa i urządzenie 13 km dróg rowerowych na obszarze miasta	GC, PC, UE	MZD		X	X	X	X	X	X			
3	Utworzenie systemu parkingów rowerowych i wypożyczalni rowerów	GC, UE	MZD					X	X	X			
4	Prowadzenie kampanii promującej korzystanie z rowerów	GC, UE, fe	UM(SRM)					X	X	X	X	X	X

L.p.	Tytuł zadania	Finansowanie	Odpowiedzialny	Lata realizacji							
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Cel strategiczny 3: Zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych Cieszyna z aglomeracją śląską oraz miastami i gminami subregionu południowego województwa Śląskiego, stanowiących alternatywę dla transportu drogowego											
1	Lobbing oraz współpraca na rzecz rewitalizacji linii kolejowych na odcinku Zebrzydowice – Cieszyn – Golezów – Katowice/Wisła	-	UM	X	X	X	X	X			
2	Lobbing oraz współpraca na rzecz rewitalizacji linii kolejowej na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała	-	UM	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Lobbing oraz współpraca na rzecz ustalenia rozkładów jazdy w transporcie kolejowym, zapewniających jego konkurencyjność w stosunku do innych form podróżowania	-	UM	X	X	X	X	X	X	X	X

6. POZYSKIWANIE FUNDUSZY NA DZIAŁANIA WDROŻENIOWE

Realizacja wszystkich zadań ujętych w Miejskiej Inicjatywie Działań będzie angażować **środki własne Gminy Cieszyn**. Planowane jest również zaangażowanie środków **Powiatu Cieszyńskiego oraz Miasta Czeski Cieszyn**. Na realizację części zadań Gmina Cieszyn będzie ubiegała się o dofinansowanie **środkami Unii Europejskiej (EFRR)** w ramach regionalnego lub krajowych programów operacyjnych oraz **środkami Funduszy Norweskich i EOG na lata 2014 – 2021**.

Dodatkowym źródłem finansowania będą **fundusze ekologiczne** (WFOŚiGW w Katowicach oraz NFOŚiGW w Warszawie).

W przypadku zadań, które będą związane z likwidacją barier architektonicznych, planowane jest również pozyskanie środków z **PFRON**.

Przewiduje się również możliwość wykorzystania **środków prywatnych** w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego w realizacji zadań ujętych w celu operacyjnym „Budowa parkingów poza centrum miasta”.

7. INTERESARIUSZE

Lokalne Partnerstwo ma charakter nieformalny. Na wstępnym etapie, w oparciu o zidentyfikowane wstępnie problemy i tematykę MID, określona została struktura LP w oparciu o jednostki organizacyjne miasta i wydziały urzędu.

W następnym kroku została ona poszerzona o przedstawicieli interesariuszy zidentyfikowanych na początkowym etapie prac LP.

Ostatecznie w pracach LP uczestniczą przedstawiciele:

- Miejskiego Zarządu Dróg – odpowiedzialnego za drogi, parkingi, przystanki autobusowe,
- Zakładu Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o. – operator wykonujący przewóz osób na podstawie umowy z Gminą Cieszyn,
- Wydziału Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Cieszynie – wydział odpowiedzialny za planowanie przestrzenne i strategiczne oraz zarządzanie miejskim transportem zbiorowym,
- Starostwo Powiatowe w Cieszynie – odpowiedzialne za organizację transportu na obszarze powiatu cieszyńskiego,
- Rady Przewoźników – przedstawiciel przewoźników powiatowych,
- Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Cieszynie – jednostka odpowiedzialna za politykę społeczną,
- Centrum Usług Wspólnych – jednostka współpracująca i koordynująca funkcjonowanie szkół i przedszkoli,
- Cieszyńska Rada Seniorów – przedstawiciel cieszyńskich seniorów
- Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze – w ramach cieszyńskiego oddziału funkcjonuje Klub Rowerowy „Ondraszek” ,
- Rada Miejska w Cieszynie - organ stanowiący.

Spotkania LP odbyły się w terminach 17.12.2018 r., 7.01.2019 r., 27.03.2019 oraz 11.04.2019 r. W trakcie spotkań dyskutowano na temat problemów dotyczących mobilności miejskiej, a także możliwych i pożądaných zmian.

W trakcie kolejnych spotkań „budowano” zawartość Miejskiej Inicjatywy Działania, określając ostatecznie zadania do realizacji w kolejnych latach i wskazując interesariuszy, którzy powinni zostać zaangażowani do ich realizacji.

Zaangażowanie interesariuszy w realizacji poszczególnych zadań

Lp	Tytuł zadania	Interesariusze
Cel strategiczny 1: Zwiększenie zainteresowania komunikacją miejską przejawiające się powszechnością korzystania z jej usług		
Cel operacyjny 1.1: Podniesienie jakości i niezawodności taboru autobusowego		
1	Określenie minimalnego standardu taboru autobusowego	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – odpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, MOPS, NGO, Cieszyńska Rada Seniorów –

		określenie oczekiwań i potrzeb różnych grup społecznych, CUW – współpraca z szkołami w celu ustalenia oczekiwań i potrzeb ze strony dzieci i młodzieży.
2	Wykonanie analizy ekonomiczno-technicznej w celu ustalenia optymalnego napędu niskoemisyjnego taboru autobusowego	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – odpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, EC – jako członek Cieszyńskiego Klastra Energii.
3	Wymiana całego taboru i zakup autobusów niskoemisyjnych.	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie - współodpowiedzialny za realizację zadania, UM (ZP) – jako wydział zajmujący się przetargami publicznymi.
Cel operacyjny 1.2: Dostosowanie sieci linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów		
1	Opracowanie planu transportowego miasta Cieszyna	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, ZPC – jako organizator transportu powiatowego, MZD – jednostka zarządzająca drogami w Cieszynie, CUW, przedsiębiorcy – określający potrzeby w zakresie przewozów uczniów oraz pracowników cieszyńskich zakładów i instytucji.
2	Wprowadzenie zmodyfikowanego rozkładu jazdy oraz siatki połączeń	ZGK – jako operator transportu w Cieszynie – odpowiedzialny za realizację zadania, UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie, ZPC - jako organizator transportu powiatowego, MZD – jednostka zarządzająca drogami w Cieszynie, CUW, przedsiębiorcy – określający potrzeby w zakresie przewozów uczniów oraz pracowników cieszyńskich zakładów i instytucji.
3	Uruchomienie linii komunikacji miejskiej pomiędzy Cieszynem i Czeskim Cieszynem	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, CzC, operator CzC – jednostki odpowiedzialne za transport po czeskiej stronie, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie.

Cel operacyjny 1.3: Zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przystanków autobusowych oraz systemu informacji pasażerskiej		
1	Wykonanie nowoczesnej infrastruktury przystanków autobusowych na terenie Cieszyna, w oparciu o jednolite parametry techniczne i wizualne	MZD – odpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, ZPC, PZDP – jako odpowiedzialni za drogi powiatowe oraz transport powiatowy, UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie, NGO, Zamek Cieszyn, Cieszyńska Rada Seniorów, MOPS – udział w określeniu jednolitych parametrów technicznych i wizualnych
2	Opracowanie standardów dostępności komunikacyjnej przystanków	MZD – odpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, ZPC, PZDP – jako zarządca dróg powiatowych, UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie, NGO, Zamek Cieszyn, Cieszyńska Rada Seniorów, MOPS – udział w określeniu potrzeb związanych z dostępnością.
3	Dostosowanie przestrzeni około przystankowej do opracowanych standardów dostępności przystanków na terenie Cieszyna	MZD – odpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, ZPC, PZDP – jako odpowiedzialni za drogi powiatowe oraz transport powiatowy, UM (SRM) – jako koordynujący transport miejskie w Cieszynie.
4	Integracja systemu informacji pasażerskiej z usługami aplikacji Google Transit i „jak dojadę”	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, ZPC – jako organizator transportu powiatowego, przewoźnicy ponadlokalni.
Cel operacyjny 1.4: Promocja zrównoważonego transportu		
1	Prowadzenie kampanii informacyjnej promującej zrównoważony transport	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, CzC, UM(OŚR), UM(KP), NGO, CUW, Zamek Cieszyn – współpracujący w opracowaniu planu działań w ramach kampanii, współpraca przy realizacji kampanii.
2	Opracowanie i wdrożenie systemu korzyści dla użytkowników zrównoważonego transportu	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZGK – jako operator transportu w Cieszynie, ZPC, PZDP – jako odpowiedzialni za drogi powiatowe oraz transport powiatowy, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna

		oraz parkingami miejskimi, NGO, Zamek Cieszyn, Cieszyńska Rada Seniorów, MOPS, CUW, szkoły – udział w identyfikowaniu potrzeb użytkowników transportu i współpraca przy określaniu systemu korzyści.
3	Wsparcie NGO w zakresie działań promujących alternatywne środki transportu	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, CzC, UM(OŚR), UM(OPSN), NGO, CUW, Zamek Cieszyn – współpraca przy określaniu mechanizmów wsparcia NGO,
Cel strategiczny 2: Poprawa jakości systemu transportowego w centrum Cieszyna		
Cel operacyjny 2.1: Wprowadzenie ograniczeń w dostępności komunikacyjnej samochodami osobowymi w ścisłym centrum miasta, na rzecz komunikacji pieszej i rowerowej		
1	Zmiana organizacji ruchu w rejonie Rynku i ul. Głębokiej	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi -odpowiedzialny za realizację zadania, UM(KP) – współudział w działaniach informujących, przedsiębiorcy, mieszkańcy
2	Opracowanie koncepcji zmian organizacji ruchu w ścisłym centrum miasta wraz analizą wykonalności	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi -odpowiedzialny za realizację zadania.
Cel operacyjny 2.2: Budowa parkingów poza centrum miasta		
1	Opracowanie studium wykonalności dla budowy sieci parkingów zlokalizowanych poza centrum miasta, z uwzględnieniem ich integracji z komunikacją miejską	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi -odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, PZDP – jako jednostki odpowiedzialne za drogi powiatowe, ZGK – współpraca przy określaniu możliwości skomunikowania terenu parkingi z centrum miasta transportem miejskim, przedsiębiorcy – jako korzystający z parkingów, UM(SRM), UM(ZP), UM(GN) – w zakresie swoich kompetencji w ramach realizacji miejskich zadań strategicznych, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi,
2	Wybudowanie 1 parkingu typu park & ride	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi -odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, PZDP – jako jednostki odpowiedzialne za drogi powiatowe, przedsiębiorcy – przystępujący do przetargów na realizację inwestycji w trybie PPP,

		UM(SRM), UM(ZP), UM(GN) – w zakresie swoich kompetencji w ramach realizacji miejskich zadań strategicznych, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi,
3	Wdrożenie systemu zarządzania informacją o miejscach parkingowych	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi -odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, PZDP – jako jednostki odpowiedzialne za drogi powiatowe, przedsiębiorcy – przystępujący do przetargów na realizacją inwestycji w trybie PPP, UM(SRM), UM(ZP) – w zakresie swoich kompetencji w ramach realizacji miejskich zadań strategicznych, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi,
Cel operacyjny 2.3: Zmiany organizacji ruchu zachęcające do korzystania z rowerów		
1	Opracowanie przebiegu tras rowerowych, w tym dróg rowerowych na obszarze miasta, ze szczególnym uwzględnieniem centrum miasta i połączeń z Czeskim Cieszynem	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna -odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, PZDP – jako odpowiedzialni za drogi powiatowe, CzC – jako jednostka odpowiedzialna za drogi rowerowe po czeskiej stronie, PTTK (Klub Rowerowy „Ondraszek”) – jako organizacja zainteresowana budową dróg rowerowych w Cieszynie, NGO, Zamek Cieszyn – udział w związku z promocyjno-turystycznym charakterem działań, OLZA – koordynujące planowanie tras rowerowych w ramach współpracy międzygminnej, UM(SRM), UM(KP), UM(GN) – w zakresie swoich kompetencji w ramach realizacji miejskich zadań strategicznych, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi,
2	Budowa i urządzenie 13 km dróg rowerowych na obszarze miasta	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna -odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, PZDP – jako odpowiedzialni za drogi powiatowe, CzC – jako jednostka odpowiedzialna za drogi rowerowe po czeskiej stronie, PTTK (Klub Rowerowy „Ondraszek”), OLZA, Zamek Cieszyn – współpraca przy opracowywaniu projektu oznakowania, UM(SRM), UM(KP), UM(GN) – w zakresie swoich kompetencji w ramach realizacji miejskich zadań

		strategicznych, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi,
3	Utworzenie systemu parkingów rowerowych i wypożyczalni rowerów	MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna -odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, PZDP – jako zarządzający terenami potencjalnie możliwymi do wykorzystania, CzC – w zakresie możliwości realizacji wspólnej sieci wypożyczalni rowerów, Zamek Cieszyn – jednostka zarządzająca terenem przy Moście Przyjaźni, przy którym istnieje możliwość urządzenia parkingu/wypożyczalni rowerów, NGO, PTTK – wsparcie w zakresie opracowania funkcjonalności wypożyczalni, jak również potencjalni prowadzący tego typu obiekty, UM(SRM), UM(KP), UM(GN) – w zakresie swoich kompetencji w ramach realizacji miejskich zadań strategicznych, MZD – zarządzający drogami na terenie Cieszyna oraz parkingami miejskimi,
4	Prowadzenie kampanii promującej korzystanie z rowerów	UM (SRM) – jako koordynujący transport miejski w Cieszynie – współodpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, CzC, PTTK, Zamek Cieszyn, CUW, NGO, UM(KP)– współpracujący w opracowaniu planu działań w ramach kampanii, współpraca przy realizacji kampanii
Cel strategiczny 3: Zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych Cieszyna z aglomeracją śląską oraz miastami i gminami subregionu południowego województwa Śląskiego, stanowiących alternatywę dla transportu drogowego		
1	Lobbing oraz współpraca na rzecz rewitalizacji linii kolejowych na odcinku Zebrzydowice – Cieszyn – Goleszów – Katowice/Wisła	UM (BM) – jako odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, Miasto B-B, Powiat Bielski, samorządy gminne, NGO, PTTK, Rada Miejska Cieszyna.
2	Lobbing oraz współpraca na rzecz rewitalizacji linii kolejowej na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała	UM (BM) – jako odpowiedzialny za realizację zadania, , ZPC, Miasto B-B, Powiat Bielski, samorządy gminne, NGO, PTTK, Rada Miejska Cieszyna.
3	Lobbing oraz współpraca na rzecz ustalenia rozkładów jazdy w transporcie kolejowym, zapewniających jego konkurencyjność w stosunku do innych form podróżowania	UM (BM) – jako odpowiedzialny za realizację zadania, ZPC, Miasto B-B, Powiat Bielski, samorządy gminne, UŚ, WSB, PTTK, Rada Miejska Cieszyna.

Wyjaśnienia użytych skrótów:

- ZGK – Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o
- MOPS – Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Cieszynie,
- NGO – organizacje pozarządowe, w tym reprezentowane przez Gminną Radę Działalności Pożytku Publicznego
- CUW – Centrum Usług Wspólnych
- EC – Energetyka Cieszyńska Sp. z o.o.
- PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Oddział w Cieszynie
- CzC – Miasto Czeski Cieszyn
- ZPC – Zarząd Powiatu Cieszyńskiego
- PZDP – Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie
- OLZA – Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Terytorialnej „Olza” w Cieszynie
- MZD - Miejski Zarząd Dróg w Cieszynie
- UM(BM) – Burmistrz Miasta Cieszyna
- UM(SRM) – Wydział Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Cieszynie
- UM(ZP) – Wydział Zamówień Publicznych, Inwestycji i Funduszy Zewnętrznych Urzędu Miejskiego w Cieszynie
- UM(OŚR) – Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miejskiego w Cieszynie
- UM(KP) – Wydział Kultury i Promocji Miasta Urzędu Miejskiego w Cieszynie
- UM(GN) – Wydział Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Miejskiego w Cieszynie
- UM(OPSN) – Samodzielne stanowisko ds. organizacji pozarządowych, osób starszych i niepełnosprawnych Urzędu Miejskiego w Cieszynie

8. ANALIZA RYZYKA

W ramach prac Lokalnego Partnerstwa określono następujące ryzyka określane na poziomie istotnym

Tytuł zadania	Ryzyko	Poziom wpływ na realizację zadania	Przeciwdziałanie
Wymiana całego taboru i zakup autobusów niskoemisyjnych.	brak zewnętrznego źródła finansowania	bardzo duże	Aktywny udział w ustalaniu priorytetów finansowych w nowej perspektywie finansowej dla Regionalnego Programu Operacyjnego Woj. Śląskiego
Wymiana całego taboru i zakup autobusów niskoemisyjnych.	opóźnienia		
Opracowanie planu transportowego miasta Cieszyna	zmienność prawa w zakresie transportu lokalnego	duże	Uczestnictwo w konsultacjach projektów zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
Wprowadzenie zmodyfikowanego rozkładu jazdy oraz siatki połączeń	ograniczone możliwości finansowe budżetu miasta	bardzo duże	Akceptacja ryzyka.
Uruchomienie linii komunikacji miejskiej pomiędzy Cieszynem i Czeskim Cieszynem	skomplikowane procedury prawne	duże	Zgłoszenie potrzeb w ramach Planu Ulepszeń.
Uruchomienie linii komunikacji miejskiej pomiędzy Cieszynem i Czeskim Cieszynem	skomplikowane rozliczenia walutowe	duże	Akceptacja ryzyka.
Wykonanie nowoczesnej infrastruktury przystanków autobusowych na terenie Cieszyna, w oparciu o jednolite parametry techniczne i wizualne	niewyjaśniona kwestia zarządzającego przystankami na drogach powiatowych	bardzo duże	Podjęcie rozmów z Powiatem Cieszyńskim w celu jednoznacznego rozstrzygnięcia problemu.
Integracja systemu informacji pasażerskiej z usługami aplikacji Google Transit i „jak dojadę”	brak współfinansowani a przez Powiat Cieszyński	bardzo duże	Akceptacja ryzyka.
Opracowanie i wdrożenie	ograniczone	bardzo duże	Akceptacja ryzyka.

systemu korzyści dla użytkowników zrównoważonego transportu	możliwości finansowe budżetu miasta		
Wybudowanie 1 parkingu typu park & ride	brak środków dotacyjnych na realizację zadania	bardzo duże	Analiza możliwości realizacji zadania w ramach PPP.
Budowa i urządzenie 13 km dróg rowerowych na obszarze miasta	ograniczone możliwości finansowe budżetu miasta	bardzo duże	Aktywny udział w ustalaniu priorytetów finansowych w nowej perspektywie finansowej dla Regionalnego Programu Operacyjnego Woj. Śląskiego
Budowa i urządzenie 13 km dróg rowerowych na obszarze miasta	wystąpienie konieczności pozyskania prawa dysponowania gruntem na cele budowlane	bardzo duże	Konieczność analizy różnych wariantów przebiegu głównych dróg rowerowych (w ramach korytarza regionalnego).
Utworzenie systemu parkingów rowerowych i wypożyczalni rowerów	brak podmiotu zewnętrznego zainteresowanego zarządzaniem systemem	bardzo duże	Alternatywne rozwiązanie polegające na powierzeniu zadania jednostce miejskiej.
Utworzenie systemu parkingów rowerowych i wypożyczalni rowerów	ograniczone możliwości finansowe budżetu miasta	bardzo duże	Współpraca z Czeskim Cieszynem w celu realizacji wspólnego projektu i ubiegania się o dotację ze środków transgranicznych.

9. POTRZEBY ZEWNĘTRZNE WARUNKUJĄCE REALIZACJE MID (Wkład do wypracowania wspólnego dla sieci planu ulepszeń)

Zadanie	Potrzeba wsparcia na poziomie krajowym	Uzasadnienie
Uruchomienie linii komunikacji miejskiej pomiędzy Cieszynem i Czeskim Cieszynem	Zmiany przepisów prawa w kierunku uproszczenia możliwości prowadzenia miejskiej komunikacji w ramach przyległych gmin/miast granicznych.	Obecnie takie miasta jak Cieszyn i Czeski Cieszyn, będące praktycznie jednym miastem, ale z dwoma odrębnymi, działającymi w różnych systemach prawnych, ośrodkami, traktowane są w ramach przepisów prawnych w zakresie transportu transgranicznego tak samo, jak transport ponadlokalny lub regionalny. Utrudnia to realizację transportu lokalnego przez granicę, tak bardzo oczekiwaną przez społeczeństwo.
Opracowanie standardów dostępności komunikacyjnej przystanków dostępności	Wprowadzenia przepisów ustalających standardy dostępności	Aktualnie nie obowiązują żadne przepisy w tej materii. Zasadnym jest, aby samorządy w swoich działaniach inwestycyjno-remontowych mogły stosować w miarę możliwości takie same rozwiązania.
Opracowanie i wdrożenie systemu korzyści dla użytkowników zrównoważonego transportu	Wprowadzenie zmian prawa ukierunkowanych na uproszczenie integracji taryf różnych przewoźników, jak również oferowanie różnych usług w ramach jednej opłaty (np. bilet komunikacyjny i parking).	Istniejące rozwiązania prawne – przede wszystkim przepisy dotyczące podatku VAT – utrudniają wdrożenie takich rozwiązań.

10. OKRESOWE PRZEGLĄDY STRATEGICZNE MID, CZYLI OCENA REALIZACJI MID

Za koordynację w zakresie monitoringu wdrażania MID będzie odpowiedzialny Wydział Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Cieszynie (Wydział SRM).

Każda jednostka odpowiedzialna za realizację/koordynację zadania ujętego w MID uszczegółowi harmonogram realizacji poszczególnych zadań, wskazując w nich tzw. kamienie milowe.

Na podstawie opracowanych harmonogramów, jednostki odpowiedzialne za realizację zadań będą przekazywać na bieżąco do Wydziału SRM informacje o osiągniętych kamieniach milowych. Niezależnie od tego będą przekazywane do Wydziału SRM również roczne sprawozdania z realizacji poszczególnych zadań (po zakończeniu roku kalendarzowego).

Wydział SRM opracowywać będzie sprawozdanie całościowe z realizacji MID.

Dla oceny postępów wdrażania MID organizowane będą co pół roku spotkania Lokalnego Partnerstwa. Spotkania te będą okazją do dyskusji na temat ewentualnych potrzeb zmian MID.

Niezależnie od oceny realizacji MID na poziomie całego dokumentu, jednostki odpowiedzialne za realizację/koordynację poszczególnych zadań, będą zobowiązane do organizowania spotkań interesariuszy zaangażowanych do ich realizacji (do współpracy w celu ich realizacji).

11. PLAN PROMOCJI MIEJSKIEJ INICJATYWY DZIAŁAŃ

W okresie wdrażania MID planowane jest, aby komunikacja i promocja dotyczyła następujących zagadnień:

- 1) Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum Cieszyna
- 2) Promocja nowoczesnego systemu biletowego oraz informacji pasażerskiej

Działania informacyjne będą prowadzone w taki sposób, aby odbiorcy przekazu mogli zapoznać się ze stanem faktycznym, ale równocześnie mogli poznać jak mogłoby być (w tym przypadku wykorzystane będą – w miarę możliwości - przykłady dobrych praktyk). Tego typu działania będą wyprzedzały przekaz informacyjny, którego celem będzie zmiana zachowań.

Grupy odbiorców:


Zagadnienie nr 1 - działania informacyjne będą skierowane przede wszystkim do mieszkańców centrum miasta oraz przedsiębiorców prowadzących w tym obszarze działalność gospodarczą.

Zagadnienie nr 2 - działania informacyjne będą skierowane w pierwszej kolejności do osób korzystających z komunikacji miejskiej.

Sposoby przekazu:

Zagadnienie nr 1 – planowane są spotkania, warsztaty, panele dyskusyjne, zaproszenia i ulotki, artykuły w mediach internetowych i prasie lokalnej

Zagadnienie nr 2 – plakaty informacyjne umieszczone na przystankach i w autobusach, artykuły w mediach internetowych i prasie lokalnej, pisma do rodziców uczniów za pośrednictwem placówek szkolnych.

Burmistrz Miasta

Gabriela Staszkievicz
(1)