



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+



Raport z konsultacji społecznych

Etap III

Wykonawca



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

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel III etapu konsultacji społecznych	4
1.2. Organizacja konsultacji społecznych	4
1.3. Rekrutacja	4
1.4. Formuła konsultacji społecznych	4
2. Przebieg konsultacji społecznych	6
2.1. Czechowice-Dziedzice, 5 września 2023, sala konferencyjna urzędu miasta	6
2.2. Żywiec, 6 września 2023, sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Żywcu	7
2.3. Bielsko-Biała, 7 września 2023, sala sesyjna Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej (ratusz)	8
2.4. Cieszyn, 8 września 2023, sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Cieszynie	10
3. Podsumowanie	11
4. Załączniki	15
Załącznik 1 Prezentacja	15
Załącznik 2 Zanonimizowana lista uczestników (Czechowice-Dziedzice)	27
Załącznik 3 Zanonimizowana lista uczestników (Żywiec)	28
Załącznik 4 Zanonimizowana lista uczestników (Bielsko-Biała)	29
Załącznik 5 Zanonimizowana lista uczestników (Cieszyn)	30
Załącznik 6 Oświadczenie wójta gminy Węgierska Górka	31

s

1. WPROWADZENIE

Konsultacje społeczne Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej podzielone zostały na trzy etapy. Celem wszystkich etapów było uzyskanie opinii mieszkańców gmin objętych opracowaniem oraz interesariuszy instytucjonalnych – przedstawicieli gmin – w kwestiach strategicznych tworzących mapę problemową prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności.

1.1. CEL III ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Sposób przygotowania dokumentu ma charakter partycypacyjny, na każdym z etapów jego przygotowania istotny był więc udział społeczeństwa Aglomeracji Beskidzkiej.

Celem trzeciego etapu konsultacji, podlegającego w największym stopniu rygorom formalnym, było pozyskanie ostatecznych uwag do projektów Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Podczas warsztatów zostały przedstawione, a w siedzibach JST uczestniczących w projekcie udostępnione do wglądu (w wersji elektronicznej również na stronach internetowych) projekty dokumentów. Przez cały okres prac nad Planem dział adres internetowy konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl, pod który do 10 września 2023 z użyciem udostępnionego formularza można było przysyłać uwagi do zaprezentowanych dokumentów, ze wskazaniem konkretnego zapisu, postulatem zmiany i jej uzasadnieniem.

Niniejsze opracowanie ogranicza się do analizy czterech wydarzeń warsztatowych II etapu konsultacji i uwag zgłoszonych w czasie ich trwania.

1.2. ORGANIZACJA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na etapie III przewidziano cztery spotkania konsultacyjne. Były one prowadzone w formie hybrydowej: offline w salach konferencyjnych JST uczestniczących w projekcie, online – w środowisku MS Teams. Jedno wydarzenie zorganizowano w stolicy Aglomeracji – Bielsku-Białej (7.09), a 3 pozostałe w stolicach powiatów: Czechowicach-Dziedzicach (5.09), Żywcu (6.09), Cieszynie (8.09). Wszystkie wydarzenia kierowane były zarówno do interesariuszy instytucjonalnych (przedstawicieli władz samorządowych, ekspertów w relewantnych obszarach), jak i indywidualnych – mieszkańców.

1.3. REKRUTACJA

W celu zachęcenia do udziału w pracach nad przygotowaniem Planu, realizowano promocję dokumentu za pomocą spotów radiowych, plakatów, ulotek, a także innych materiałów promocyjnych.

1.4. FORMUŁA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Czas trwania spotkań hybrydowych zaplanowano w wymiarze do 120 minut; wszystkie z nich zmieściły się w założonych ramach czasowych. Spotkania były nagrywane (dźwięk); wykonywano też zdjęcia w celach dokumentacyjnych.

Po przedstawieniu prowadzących i uzyskaniu wymaganych prawem zgód uczestników spotkania na nagrywanie, wykonanie zdjęć, wykorzystanie wizerunku i danych osobowych w celu realizacji projektu, omawiano sposób przygotowania i zawartość Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji

Beskidzkiej, koncentrując się na wypracowanej części strategicznej, z wizją Aglomeracji, dwoma celami strategicznymi, 4 operacyjnymi i 6 pakietami działań.

Prezentacja zawartości dokumentu

W części prezentacyjnej omawiano treść dokumentu, referując metodykę przygotowania Planu, a także zasady jego wdrażania oraz zarys treści. Po przypomnieniu celów, grup interesariuszy i mechaniki projektu, skoncentrowano się na części strategicznej opracowania, podlegającej ostatnim (trzecim) konsultacjom społecznym. Wskazano trzy scenariusze rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej, uzasadniając następnie wybór podejścia w dalszych pracach strategicznych. Jako realny scenariusz zaprezentowano wariant ewolucyjny. Przywołano **dwa cele horyzontalne** motywujące całość interwencji, wyprowadzoną z nich **wizję Aglomeracji, cztery cele strategiczne**. W głównej części prezentacji skupiono się na rekomendowanych działaniach ustrukturyzowanych w matrycy **sześciu pakietów działań**, powiązanych wieloma zależnościami z celami operacyjnymi. Nakreślono także perspektywę czasową interwencji, wspominając o **źródłach finansowania** oraz sposobach **pomiaru efektywności** (KPI).

Przypomniano, że **celem Planu jako dokumentu strategicznego**, będącego podstawą do ubiegania się o środki pomocowe Unii Europejskiej, jest usystematyzowanie informacji, jakie typy działań i inwestycji są istotne dla Aglomeracji w perspektywie czasowej do 2040 roku.

Zrekapitulowano również w kilku zdaniach główne ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko, podkreślając fakt, że **wyбір scenariusza realistycznego oznacza per saldo dużo mniejsze obciążenie dla środowiska** w stosunku do kosztów środowiskowych zaniechania działań (czyli zachowania *status quo* opisanego w scenariuszu bazowym – nierekomendowanym).

Część dyskusyjna

W dyskusyjnej części spotkania uczestnicy mieli okazję wypowiedzieć się na temat zaprezentowanego dokumentu. Prowadzący starali się uzyskać informację, czy przedstawiony dokument realizuje wszystkie istotne z punktu widzenia społeczności cele i działania w zakresie transportu i mobilności. Podczas wszystkich czterech spotkań uzyskano informację, na której podstawie można zakładać, że większość oczekiwań odbiorców uczestniczących w spotkaniu wobec dokumentu została spełniona, a przedstawione pakiety działań zasadniczo odpowiadają potrzebom i wydają się dobrym sposobem strukturyzowania przyszłych aktywności, w tym działań inwestycyjnych.

Mówiono też o **deficytach w Planie czy sugerowanych modyfikacjach** – wnioski z tej części spotkania zostały zebrane w części 3. Raportu (Podsumowanie).

Na zakończenie każdego spotkania organizatorzy przypominali zawsze adres mailowy: konsultacje_beskidy@lpw-consulting.pl, pod który można było przysyłać uwagi do zaprezentowanych dokumentów.

2. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

2.1. CZECHOWICE-DZIEDZICE, 5 WRZEŚNIA 2023, SALA KONFERENCYJNA URZĘDU MIASTA

W spotkaniu uczestniczyło 3 ekspertów, 4 mieszkańców i 2 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 9. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 2.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 5 września 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach	2 (offline)
Czechowice-Dziedzice, mieszkańcy	4 (2 offline, 2 online)
Przedstawiciel Zamawiającego	1 (offline)
Prezenterzy/moderatorzy	2 (off- i online)
Łącznie osób	9

Źródło: Opracowanie własne

Podczas konsultacji społecznych 5.09.2023 r.



Źródło: opracowanie własne

2.2. ŻYWIEC, 6 WRZEŚNIA 2023, SALA SESYJNA STAROSTWA POWIATOWEGO W ŻYWCU

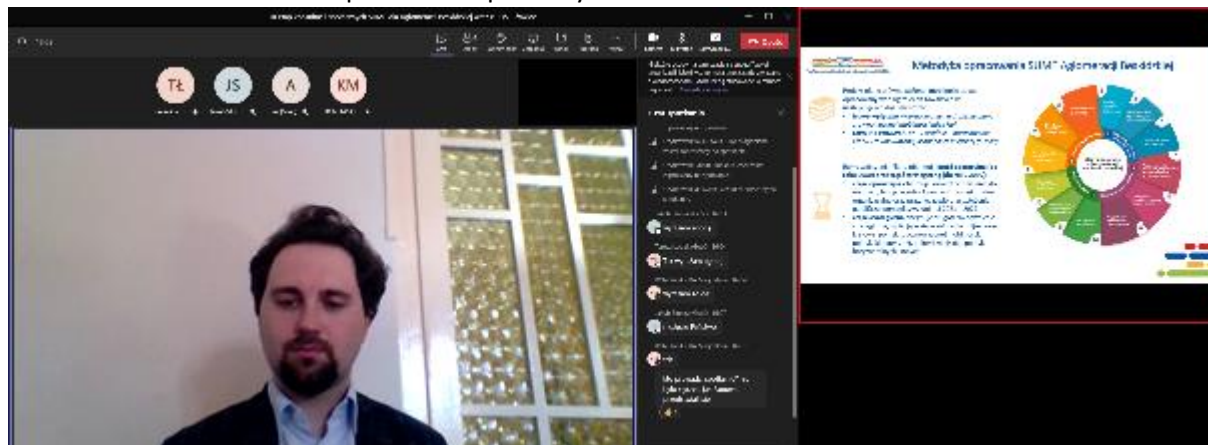
W Wydarzeniu uczestniczyło 9 ekspertów, 6 mieszkańców i 3 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 18. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 3.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 6 września 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Starostwo Powiatowe w Żywcu	5 (offline)
Rada Miasta w Żywcu	1 (offline)
Urząd Gminy w Węgierskiej Górcie	1 (offline)
Firma transportowa z obszaru powiatu (Travel-Bus)	1 (offline)
Mieszkańcy (Żywiec, Lipowa, Jeleśnia)	6 (2 offline, 4 online)
Przedstawiciel Zamawiającego (Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka)	1 (offline; nieuwzględniony w liście obecności)
Prezenterzy/moderatorzy	3
łącznie osób	18

Źródło: Opracowanie własne

Udział 4 uczestników online potwierdza poniższy zrzut ekranu.



Źródło: opracowanie własne

Podczas konsultacji społecznych 6.09.2023 r.



Źródło: opracowanie własne

2.3. BIELSKO-BIAŁA, 7 WRZEŚNIA 2023, SALA SESYJNA URZĘDU MIEJSKIEGO W BIELSKU-BIAŁEJ (RATUSZ)

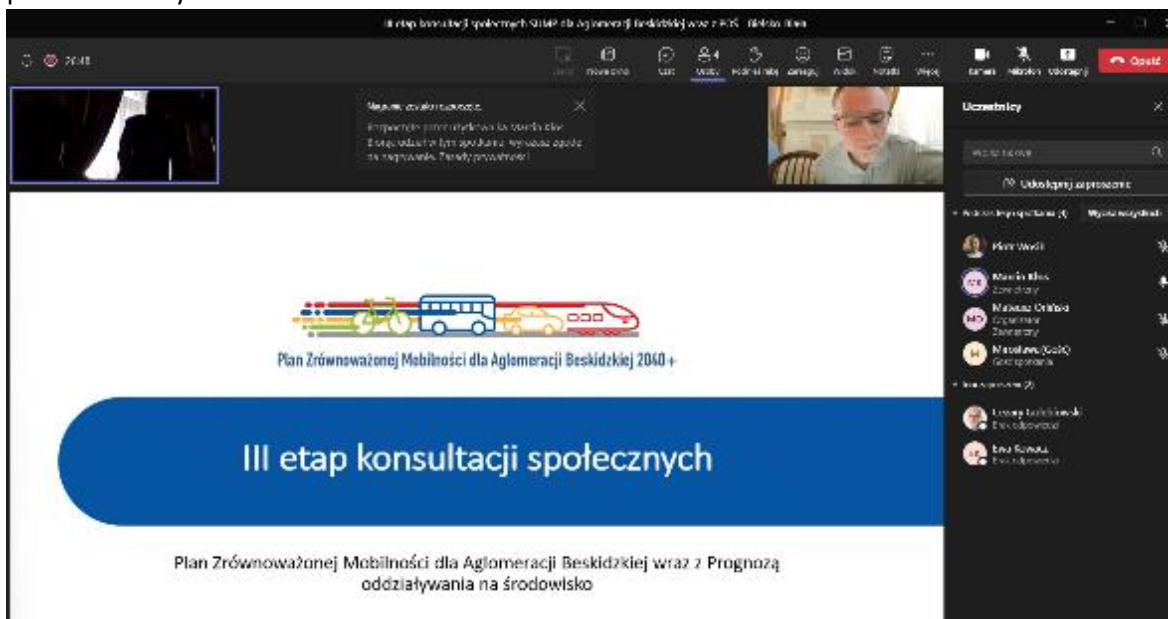
W wydarzeniu uczestniczyło 3 ekspertów, 8 mieszkańców i 3 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 14. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 4.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 7 września 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Urząd Miejski w Bielsku-Białej	2 (offline)
Mieszkańcy, Bielsko-Biała	8 (6 offline, 2 online)
Przedstawiciel Zamawiającego (Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka)	1 (offline)
Prezenterzy/moderatorzy	3 (offline, online)
Łącznie osób	14

Źródło: Opracowanie własne

Lista uczestników offline stanowi załącznik do notatki. Udział 2 uczestników online potwierdzają poniższe zrzuty ekranu.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II



Źródło: opracowanie własne

Podczas konsultacji społecznych 7.09.2023 r.



Źródło: opracowanie własne

2.4. CIESZYN, 8 WRZEŚNIA 2023, SALA SESYJNA STAROSTWA POWIATOWEGO W CIESZYNIE

W wydarzeniu uczestniczyła 6 ekspertów, 2 mieszkańców i 2 prezenterów/moderatorów. Łączna liczba uczestników wydarzenia wyniosła 10. Lista gości (zanonimizowana zgodnie z wymogami RODO) stanowi załącznik nr 5.

Liczba uczestników konsultacji społecznych 8 września 2023 z podziałem na kategorie

Instytucja/obszar	Liczba osób
Urząd Miejski w Cieszynie	1 (offline)
Rada Powiatowa w Cieszynie	1 (offline)
Miejski Zarząd Dróg w Cieszynie	1 (offline)
Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie	2 (offline)
Mieszkańcy (Cieszyn)	2 (1 offline, 1 online)
Przedstawiciel Zamawiającego (Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka)	1 (offline; nieuwzględniony w liście obecności)
Prezenterzy/moderatorzy	2 (offline i online)
Łącznie osób	10

Źródło: Opracowanie własne

Udział jednego uczestnika online potwierdza poniższy zrzut ekranu.

#	Wskaźnik produktu	Zródło danych	Dostępność	Wynik (wartość)	Jednostka pomiarowa
1	Mogę wyjechać z miasta	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	Wzrost	10,0%	%
2	Mogę wyjechać z miasta i dojechać do pracy	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	Wzrost	10,0%	%
3	Mogę wyjechać z miasta i dojechać do pracy	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	Wzrost	10,0%	%
4	Mogę wyjechać z miasta i dojechać do pracy	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	Wzrost	10,0%	%
5	Mogę wyjechać z miasta i dojechać do pracy	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	Wzrost	10,0%	%
6	Mogę wyjechać z miasta i dojechać do pracy	Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka	Wzrost	10,0%	%

Podczas konsultacji społecznych 8.09.2023 r.



Źródło: materiały własne

3. PODSUMOWANIE

łącznie w konsultacjach III etapu wzięły udział 44 osoby. Trudno o ścisły podział na grupy interesariuszy, ponieważ część uczestników, będąc reprezentantami władz samorządowych (UM, UMiG, rady gmin i powiatów), występowała również w roli mieszkańców, osób z konkretnych lokalizacji. Szacując więc zgrubnie proporcje, można założyć, że w trzeciej fazie konsultacji wzięło udział 21 interesariuszy instytucjonalnych i 20 mieszkańców oraz 3 prezenatorów/moderatorów.

Podczas wszystkich czterech spotkań większość uczestników **wypowiadała się z aprobatą o kierunkach wskazanych w projekcie dokumentu**, przede wszystkim o potrzebie scentralizowania zarządzania mobilnością, łączenia sił i zasobów pomiędzy władzami gmin działającymi w obszarze Aglomeracji, preferencjach dla transportu zbiorowego oraz budowie infrastruktury ułatwiającej przesiadki w podróżach intermodalnych, w tym rowerowej. Wizja rozwoju, sformułowana w prezentowanej wersji Planu, nie budziła wątpliwości.

Dyskusje i szczegółowe uwagi starano się skupić wokół zarekomendowanych **sześciu pakietów działań**.

PAKIET 1. ZWIĘKSZENIE ATRAKCYJNOŚCI I DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

- Zgłoszono **wątpliwość** co do sensu i możliwości **powołania jednego podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie mobilnością** w obszarze funkcjonalnym. Proponowano, by skoncentrować się na współpracy samorządów i uzgodnieniach oraz synchronizacji na poziomie rozkładów i systemu informatycznego, *by uniknąć tworzenia skostniałych struktur*;
- Pytano o **proces zmian w systemie komunikacji miejskiej** w Bielsku-Białej, zainicjowany tuż przed pandemią. Nazywając proces „reformą pełzającą”, pytano m.in. o dalsze plany wobec linii 23 i 28. Uzgodniono, że kwestie te wykraczają poza zakres Planu, a w sprawie konkretnych przedłużających się reformy warto kontaktować się z Wydziałem Komunikacji UM;
- Wspomniano o **planach porozumień dotyczących ujednoczenia taryf** w aglomeracji, przywołując jako benchmark sytuację w Czechach, w której idea *mobility as a service* została implementowana w sposób wręcz wzorcowy. Sytuacja w Polsce – dobrze znana i będąca przedmiotem krytyki ekspertów od rozwoju mobilności, urbanistyki etc. – wynika jednak w znacznej mierze z **sytuacji prawnej**. Wystarczy wspomnieć o braku ustaw aglomeracyjnych (wyjąwszy Górny Śląsk) i wynikających stąd możliwości, w tym o trudnościach we wzajemnych rozliczeniach między operatorami;
- Zauważono, że w nazwie 1. Pakietu działań (i konsekwentnie w ich opisie etc.) słowem bardziej adekwatnym niż „zbiorowy” (**transport**) wydaje się określenie „**publiczny**”, ponieważ poruszana w nim problematyka i rekomendowane aktywności dotyczą wprawdzie systemu transportu w większości zbiorowego, ale bezwyjątkowo finansowanego czy współfinansowanego przez JST, a więc o **stratusie publicznym**. Formuła „transportu na życzenie” czy przejazdów taksówkowych na zlecenie gmin wykracza poza zbiorowy charakter transportu publicznego, stąd sugerowana zmiana określenia wydaje się zasadna;
- Zwrócono uwagę na pominięcie w Polanie kwestii ograniczeń funkcjonalnych **systemów ITS**. Przykładowo: ze względu na określone algorytmy i blokady, system ten, wg uczestnika, **nie zapewnia płynności ruchu w Bielsku-Białej**.

Raport z konsultacji społecznych II

PAKIET 2. WYGODNA I BEZPIECZNA INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA

- Pytano o nieuwzględnienie mechanizmu [Interreg](#) (wsparcie unijne dla obszarów transgranicznych) w Planie. Moderatorzy podkreślili, że zapisy takie w planie są, choć ich forma i zakres może być niezadowolająca wobec skali wyzwań i potrzeb mobilnościowych pogranicza polsko-czeskiego i polsko-słowackiego, co wynika jednak z samej istoty dokumentu, [koncentrującego się na problematyce obszaru Aglomeracji](#) i gmin uczestniczących w projekcie;
- Postulowano włączenie do planu kolejowej [łązniczki omijającej Czechowce-Dziedzice między linią 139 i 93](#), ale i zgłoszono zdanie przeciwne;
- Wyrażono [protest wobec rekomendowanej w Planie łązniczki linii 139 i 97 omijającej stację Żywiec](#) – skutkującej wg zgłaszających wykluczeniem mieszkańców południowych gmin Żywiecczyny z podróży m.in. do Zakopanego oraz problemami logistycznymi z łązaniem i przepinaniem składów;
- Podkreślono konieczność wybudowania [centrum przesiadkowego wraz z infrastrukturą parkingową wokół dworca w Żywcu](#) – przestrzeń zaniedbana i niewykorzystana o dużym potencjale; konieczność współpracy władz miasta z PKP;
- Zgłoszono postulat wystąpienia przez Starostwo Powiatowe w Żywcu do Marszałka Województwa jako organizatora przewozów kolejowych o [wydłużeniu trasy pociągów Katowice-Żywiec przynajmniej do Jeleśni](#) i dostosowanie rozkładu do potrzeb (wolne składy stoją w Żywcu często ponad godzinę) oraz [uruchomienie porannego połączenia](#) (dla uczniów szkół) [relacji Zwardoń-Żywiec-Sporysz](#) wraz z możliwością podróży powrotnej;
- Zgłoszono postulat wystąpienia przez Starostwo Powiatowe w Żywcu do PKP PLK jako właściciela infrastruktury (przy wykorzystaniu sposobności, jaką daje planowana rewitalizacja linii 97 Sucha Beskidzka-Żywiec) o [budowę peronu dla przystanku Żywiec Amfiteatr w innej lokalizacji niż w planie](#) (przy mostku stanowiącym wyjście z amfiteatru przy Zakładzie Energetycznym – optymalna lokalizacja dla całego miasta) oraz o budowę dwu [peronów w miejscowościach Mutne i Świnna](#);
- Pytano o [stan zaawansowania prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej 190 Bielsko-Biała – Skoczów](#). Przekazano informację, że wg planów PKP PLK pierwsze pociągi pojadą zrewitalizowaną linią dopiero w 2029 roku. W dyskusji wynikła też kwestia statusu [przystanku w Jaworzcu](#), który, jeśli powstanie, jako niezaplanowany w studium wykonalności będzie musiał zostać sfinansowany przez miejscowy samorząd, nie zaś ze środków PKP PLK.

PAKIET 3. OPTIMALNE WYKORZYSTANIE PRZESTRZENI ORAZ REWITALIZACJA

- Zgłoszono zapytanie o [rekomendowany sposób przekształceń \(uspokojenie ruchu\) w okolicach ulic Zagrodowej i Majowej](#) w pobliżu stacji Kozy Zagroda. Współautor dokumentu wraz z Zamawiającym wskazali na zbyt szczegółowy charakter zapytania, przypomnieli o strategicznym charakterze konsultowanych dokumentów, zobowiązując się jednocześnie do przekazania zapytania odpowiedniej jednostce władz samorządowych;
- Kluczową inwestycją z już zaplanowanym finansowaniem będzie [węzeł przesiadkowy w Bielsku-Białej wraz z budową ulicy Nowopiekarskiej](#), która będzie pełnić funkcję swego rodzaju obwodnicy centrum i umożliwi działania kameralizacyjne i rewitalizacyjne w sercu miasta, głównie przy Zamku i ulicy 3 Maja;
- Mówiono również o planach (słabo zaawansowanych – etap koncepcyjny) [uspokojenia ruchu w okolicach ulicy 1 Maja](#).

PAKIET 4. ROZWÓJ NISKO- I ZEROEMISYJNEJ MOBILNOŚCI

- Skonstatowano fakt **tworzenia przez JST własnych planów elektromobilności**. Przypomniano o potrzebie uwzględnienia tych zapisów w powstającym Planie.

PAKIET 5. SPRAWNE ZARZĄDZANIE TURYSTYKĄ

- Sformułowano pytanie o plan stworzenia **alternatywnego połączenia do Szczyrku**. W dyskusji zwrócono uwagę na przedstawione w Planie inne rozwiązania poprawiające dostępność tej miejscowości dla turystów i mieszkańców – m.in. wykorzystanie autobusowego transportu zbiorowego, w tym przeznaczonego dla turystów, optymalizację sterowania ruchem i systemy naprowadzania, także rozwój oferty kolei;
- Przypomniano o dawnych planach budowy **odnóg kolejowych z Łodygowic do Szczyrku oraz do Wisły** jako wariantach, do których analizy warto wrócić;
- Zgłoszono uwagę o **nieuwzględnieniu** w Planie **Cieszyna jako obszaru o walorach turystycznych** – jako atraktora ruchu turystycznego. Podkreślono, że przyjęte kryterium „atrakcyjności turystycznej”, jeśli jest oparte na liczbie miejsc noclegowych i procencie terenów leśnych w gminie – niemal zupełnie wyklucza **turystykę kulturową**, w której atraktorem są dobra kultury. Należy **zmienić status Cieszyna na obszar o szczególnej atrakcyjności turystycznej** ze względu na ofertę historyczno-kulturalną miasta i jego okolic.

PAKIET 6. EDUKACJA ORAZ PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Nie przedstawiono wniosków w tym obszarze tematycznym.

UWAGI OGÓLNE

Nie wszystkie głosy udało się ustrukturyzować według matrycy zaprezentowanej w Planie Zrównoważonej Mobilności. Zgłaszano też **uwagi ogólne** na temat prac nad dokumentem, typów rozwiązań sugerowanych w Planie, szukano **porównań**.

Zgłoszono uwagę o **zbyt ogólnym charakterze prezentacji i samego dokumentu**. Podkreślono w rozmowie, że szczególne znaczenie będą miały **konkretne działania, w tym inwestycyjne** zaplanowane na najbliższe lata, ujęte w formie załącznika do Planu. W komentarzu do tej kwestii przypomniano raz jeszcze, że **celem dokumentu strategicznego**, będącego podstawą do ubiegania się o środki pomocowe Unii Europejskiej, jest **usystematyzowanie rekomendacji typów działań istotnych dla Aglomeracji w perspektywie czasowej 2040 roku**, a nie konkretne zalecenia inwestycyjne. Zdaniem uczestnika reprezentującego władzę samorządową, szczególne znaczenie będą miały konkretne działania inwestycyjne zaplanowane na najbliższe lata, ujęte w formie załącznika do Planu, będące przedmiotem zainteresowania, dyskusji i realizacji w konkretnych gminach.

Otwierający dyskusję głos uczestniczki spotkania w Bielsku-Białej zdawał się odzwierciedlać pewne niezadowolenie z kierunków zmian rekomendowanych przez Plan, niosąc przekaz o rzekomo „globalnym” (globalistycznym?), nakazowo-rozdzielczym charakterze dokumentu. Moderator, nie wyrażając zgody na wszczęcie sporu ideowego, podkreślił jedynie nierestrykcyjny, **komplementarny i inkluzywny charakter rekomendacji powstającego dokumentu** strategicznego wypracowywanego w modelu partycypacyjnym i kulturze dialogu. Podczas krótkiej dyskusji w tym wątku wskazano na źródła i inspiracje strategii mobilności zrównoważonej, podkreślając, że w swej istocie służy ona

mieszkańcom poprzez powiększanie przestrzeni wolności (większe spektrum możliwości wyboru np. sposobu przemieszczania się), nie zaś jej ograniczaniu. Wskazano również na funkcję porządkującą dokumentu (ramy strategiczne planowania rozwoju) i rolę w pozyskiwaniu finansowania publicznego.

Kolejny głos ogólny, nieco sceptyczny, odwoływał się do finansowania. Podczas spotkania w Czechowicach-Dziedzicach podano w wątpliwość możliwości sfinansowania rekomendowanych działań. Odpowiadając podkreślono, że już zarezerwowane **budżety na działania wspierające zrównoważoną mobilność sięgają bezprecedensowej kwoty 1 miliarda złotych**. Na same ścieżki rowerowe i infrastrukturę punktową tego obszaru zarezerwowano pokaźną kwotę 50 mln zł. W kwestii finansowania podczas innego spotkania wskazano na fakt **braku należytego ustrukturyzowania i hierarchizacji wg wagi źródeł finansowania** działań rekomendowanych w Planie (str. 126). Podkreślono, że brakuje wyraźnego wskazania, że kluczowe dla realizacji Planu będą **środki publiczne**, a przede wszystkim – fundusze strukturalne, **środki europejskie**. W tym kontekście przypomniano, że zasadniczo cała matryca 6 pakietów działań wraz z pomieszczonymi w nich propozycjami odpowiada strukturze i treści priorytetów **Regionalnego Programu Operacyjnego**.

Na jednym ze spotkań zwrócono uwagę na **kwestię transportu towarów**, zdaniem uczestnika słabo odzwierciedloną w Planie. Podkreślono w rozmowie, że cele Planu skupiają się na mobilności mieszkańców i poprawie jakości ich życia, na którą w obszarze tematycznym transportu towarowego największy wpływ mają kwestie tzw. **logistyki miejskiej** – uwzględnione w Planie.

Wyrażono wątpliwość co do zasadności **braku osobnego pakietu działań dla obszaru prac koordynacyjnych**. W rozmowie wskazano na rozproszenie elementów koordynacji (obszarów i zagadnień/wyzwań systemu mobilności zrównoważonej) i współpracy praktycznie na wskroś 6 pakietów. Wyjaśniono że niewydzielenie osobnego pakietu „Współpraca” wynika z charakteru pozyskanego materiału (zastanego, badawczego), specyfiki regionu oraz przyjętego podejścia metodologicznego i strategicznego (osobny pakiet takiej treści nie jest obligatoryjny, choć z praktyki Wykonawcy wynika, że w niektórych opracowaniach podobnego typu tworzy się taki pakiet).

Podczas spotkania w Żywcu Wójt gminy Węgierska Górka odczytał **oświadczenie**, w którym dano wyraz **niezadowoleniu z obecnego stanu komunikacji w powiecie** i sformułowano szereg postulatów, przytoczonych w podziale tematycznym powyżej, oświadczenie zaś stanowi załącznik nr 7 do Raportu.

4. ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK 1 PREZENTACJA



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

III etap konsultacji społecznych

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko



Metodyka opracowania SUMP Aglomeracji Beskidzkiej



Projekt planu zrównoważonej mobilności został opracowany według zaleceń zawartych w następujących dokumentach:

- **Nowe wytyczne** – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej;
- **CIVITAS PROSPERITY** – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Ramy wdrożenia Planu obejmują **część operacyjną (do roku 2030)** oraz **część strategiczną (do roku 2040)**:







- **część operacyjna** obejmuje konkretne działania do realizacji, łącząc w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne oraz prawne, zawierając założenia najbliższej perspektywy unijnej 2021–2027;
- **część strategiczna** obejmuje długoterminowe cele strategiczne, wpisujące się w założenia unijnej oraz krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.





Partycypacja społeczna

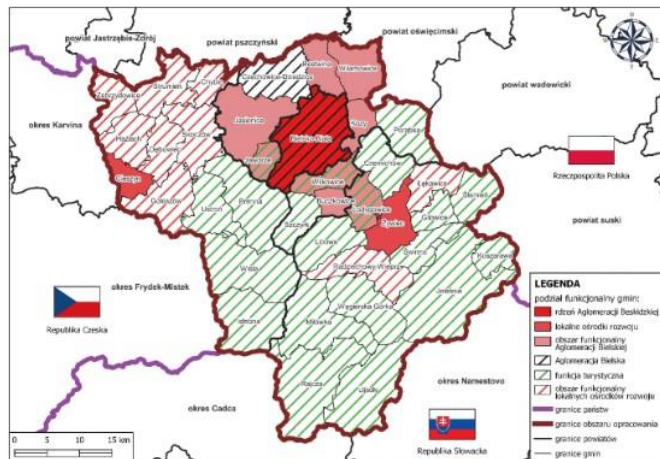
Plan zrównoważonej mobilności posiada charakter **partycypacyjny**, co oznacza włączenie i czynny udział różnych grup społecznych w tworzenie dokumentu. W celu dotarcia do szerokiego grona mieszkańców zastosowano zróżnicowane metody angażowania:

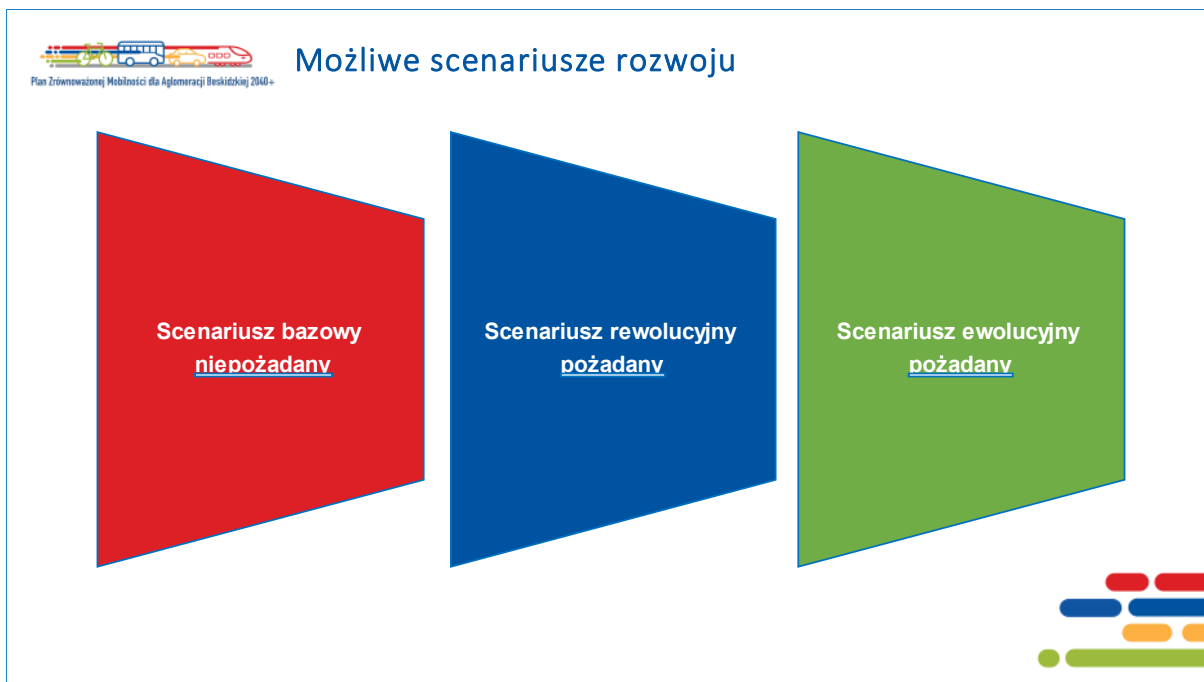
-  Informowanie za pomocą plakatów, ulotek, mediów lokalnych, mediów społecznościowych, stronach internetowych
-  Wyznaczenie koordynatorów ds. PZMM dla każdej z gmin Aglomeracji Beskidzkiej
-  Organizowanie konsultacji społecznych dla mieszkańców i interesariuszy
-  Prowadzenie badań jakościowych: wywiady grupowe i indywidualne
-  Prowadzenie badań ilościowych: ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety w grupach celowych
-  Możliwość zgłaszania uwag



Charakterystyka obszaru

- Aglomeracja Beskidzka znajduje się w południowej części województwa śląskiego i pokrywa się z terenem powiatów Bielskiego, Cieszyńskiego, Żywieckiego oraz m.n.p.p. Bielsko – Biąła;
- posiada liczne walory turystyczno – krajobrazowe,
- występują także oddziaływania międzynarodowe z Czechami i Słowacją;
- Rdzeniem obszaru jest miasto Bielsko – Biąła, które wraz z Czechowicami – Dziedzicami tworzy Aglomerację Bielską, uzupełnioną o jej obszar funkcjonalny wybranymi gminami z powiatów bielskiego oraz żywieckiego;
- Miasta Cieszyn oraz Żywiec stanowią lokalne ośrodki rozwoju, które aktywizują obszary wiejskie w ich otoczeniu;
- Gminom posiadającym znaczną liczbę miejsc noclegowych oraz duże zalesienie została przypisana funkcja turystyczna.





Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Scenariusz bazowy niepożądany

Główne kierunki zmian:

- rozbudowa infrastruktury drogowej;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na realizowanych inwestycjach drogowych;
- rozwój nowej zabudowy (ale na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową).

The slide features a red title 'Scenariusz bazowy niepożądany' and a red sub-header 'Główne kierunki zmian:'. Below it is a bulleted list of three points in red text. The top left corner has the same logo as the previous slide. The bottom right corner has the same decorative graphic.



Scenariusz rewolucyjny pożądaný

Główne kierunki zmian:

- powstanie kolej aglomeracyjna wraz z połączeniem z Brenną i Szczyrkami
- zbudowana zostanie sieć międzygminnych i międzypowiatowych linii autobusowych o wysokiej dostępności w całości zintegrowana z systemem kolejowym
- w całej Aglomeracji Beskidzkiej powstanie gęsta sieć węzłów przesiadkowych integrujących wiele środków transportu
- transport zbiorowy realizowany będzie przez jednego organizatora, dzięki czemu nastąpi całkowita unifikacja oferty (standard obsługi, rozkładów jazdy, wyposażenia taboru)
- usługi transportowe realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi
- dopełnieniem systemu transportowego będą usługi transportu na żądanie (tele-busy taksówki)
- powstanie kompleksowa sieć pieszo-rowerowa (spójna, ciągła, bezpieczna) system dróg rowerowych umożliwi w przemieszczeniu w głównych motywacjach tj. do zakładów pracy, szkół, urzędów i instytucji
- priorytetowo traktowane będą podróże niezmotoryzowane realizowane środkami transportu zbiorowego
- zagospodarowanie przestrzenne w całości będzie zorientowane na transport, dzięki czemu wyeliminowane zostaną np. niepotrzebne podróże.



Scenariusz ewolucyjny rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej

Główne kierunki zmian





Wizja rozwoju i cele horyzontalne

Aglomeracja Beskidzka obszarem ze zintegrowanym systemem transportowym z wysokim poziomem dostępności, zapewniającym bezpieczną i zrównoważoną mobilność.



Cel horyzontalny 1:

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko



Cel horyzontalny 2:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo



Cele operacyjne



CEL 1:

Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego



CEL 2:

Uporządkowanie sposobu zabudowy



CEL 3:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego



CEL 4:


Optymalizacja ruchu turystycznego



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Pakiety działań


- Pakiet 1**  Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
- Pakiet 2**  Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
- Pakiet 3**  Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
- Pakiet 4**  Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
- Pakiet 5**  Sprawne zarządzanie turystyką
- Pakiet 6**  Edukacja oraz partycypacja społeczna



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

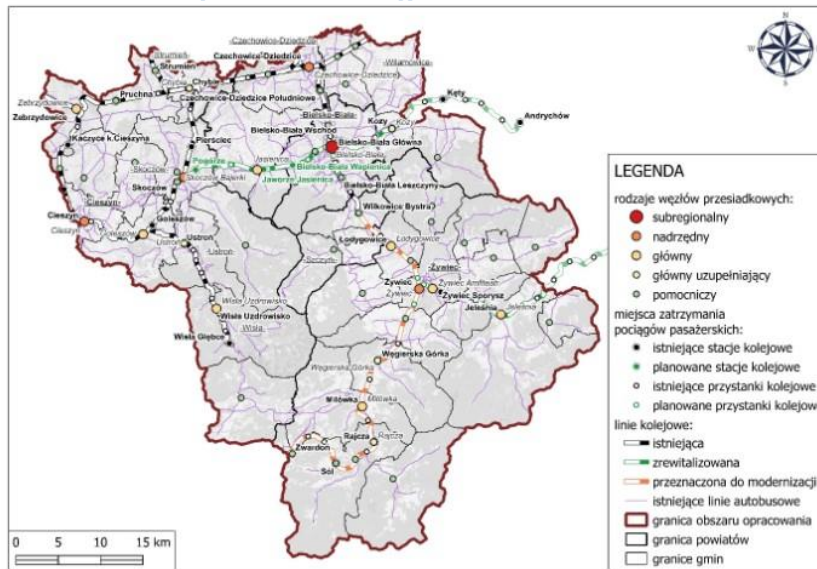
Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

- DZIAŁANIE 1.1.** Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
- DZIAŁANIE 1.2.** Kolej aglomeracyjna – faza I
- DZIAŁANIE 1.3.** Współpraca
- DZIAŁANIE 1.4.** Tabor
- DZIAŁANIE 1.5.** Systemy Informacji Pasażerskiej
- DZIAŁANIE 1.6.** Infrastruktura przystankowa
- DZIAŁANIE 1.7.** Analizy i badania transportowe
- DZIAŁANIE 1.8.** Inteligentne Systemy Transportowe





Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego



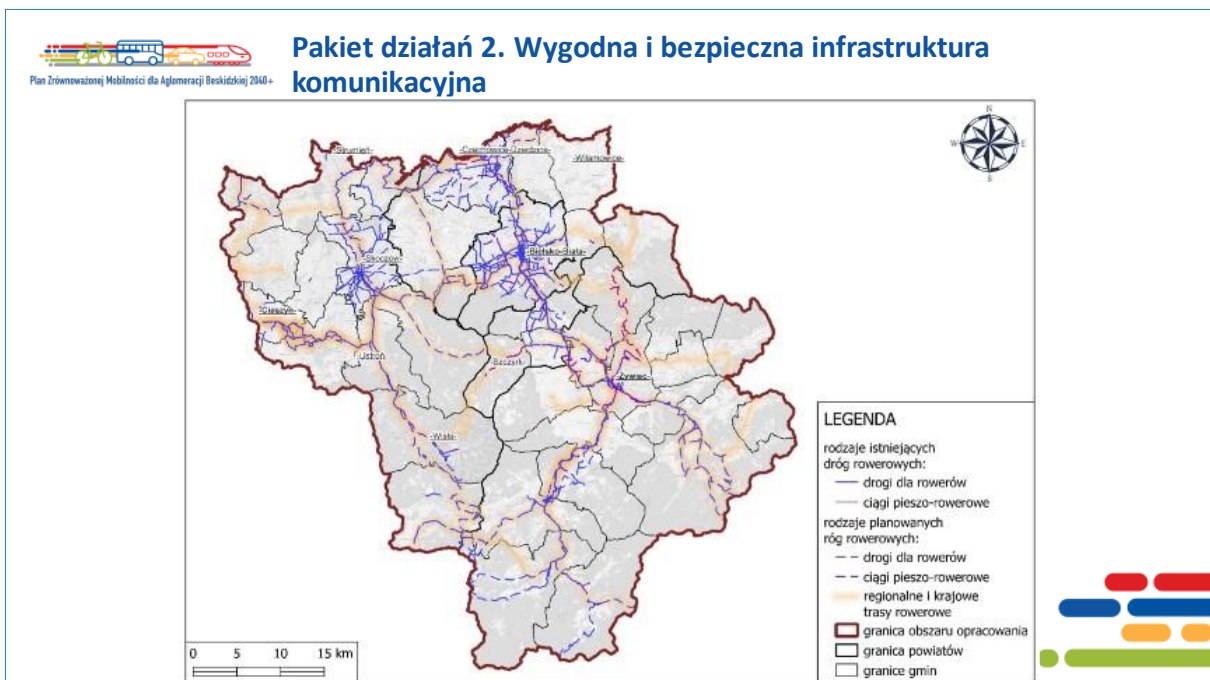
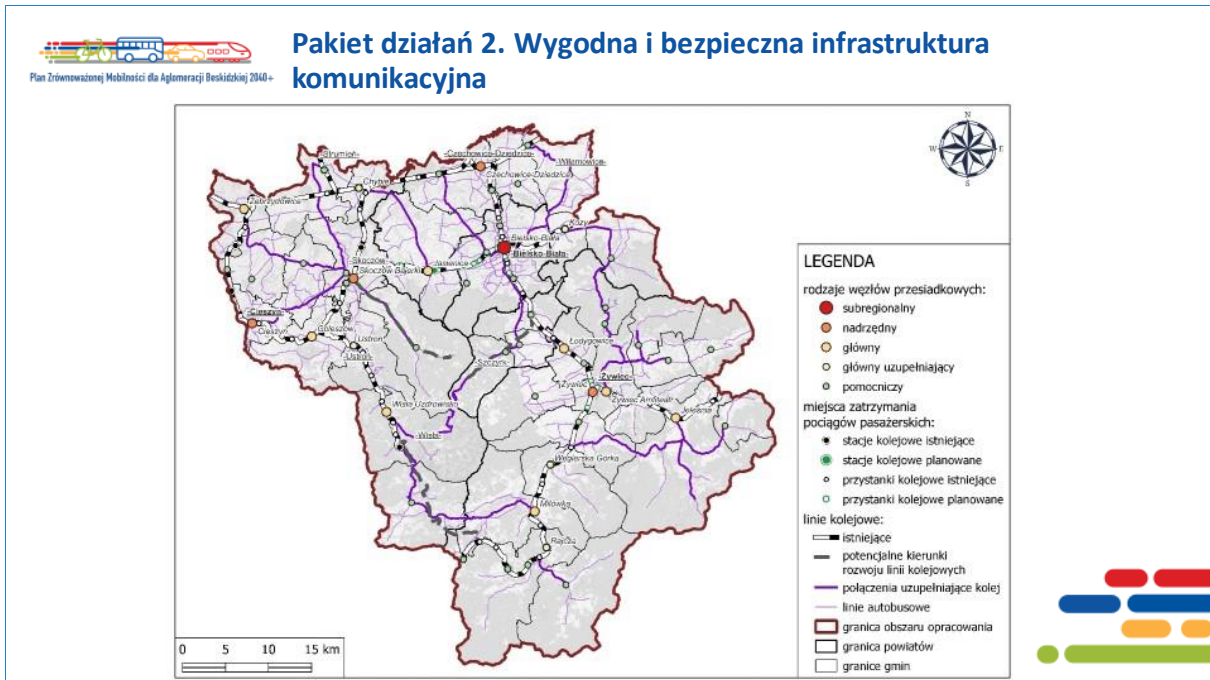
Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

DZIAŁANIE 2.1. Węzły przesiadkowe

DZIAŁANIE 2.2. Komunikacja rowerowa

DZIAŁANIE 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu







Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

DZIAŁANIE 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

DZIAŁANIE 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

DZIAŁANIE 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

DZIAŁANIE 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura



Przykład zielonego przystanku w Bielsku-Białej

Źródło: <https://komunikacja.um.bielsko.pl>



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

DZIAŁANIE 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy

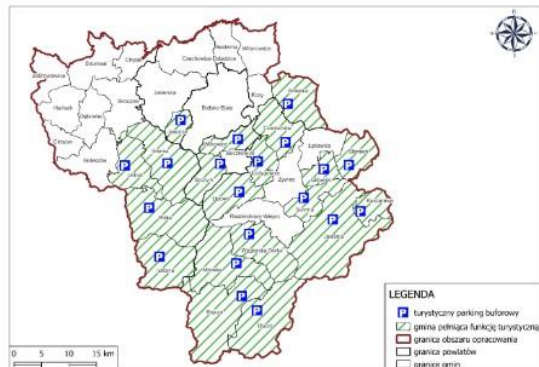
DZIAŁANIE 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna





Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką

- DZIAŁANIE 5.1. Parkingi buforowe
- DZIAŁANIE 5.2. Systemy naprowadzające
- DZIAŁANIE 5.3. Wyposażenie taboru
- DZIAŁANIE 5.4. Specjalna oferta przewozowa



Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna

- DZIAŁANIE 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
- DZIAŁANIE 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

III etap konsultacji społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko!

Zapoznaj się z projektem dokumentu
wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko
na stronie www.aglomeracjaBeskidzka.eu

Wnioski i uwagi do projektu można składać
od 21.08 do 10.09.2023
pod adresem e-mail: konsultacje@lpw-grupa.pl

WEŹ UDZIAŁ W KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH I MIEJ
REALNY WPŁYW NA KOMFORT ŻYCIA W SWOJEJ MIEJSCOWOŚCI!

05.09 wtorek CZECHOWICE-DZIEDZICE godz. 16:00 – 18:00 Plac Jana Pawła II 1 Ul. 1 Maja 305	06.09 środa ŻYWIEC godz. 16:00 – 18:00 ul. Krasulskiego 13 Stare Miasto Prawdów sala sejsjuna	07.09 czwartek BIELSKO-BIAŁA godz. 16:00 – 18:00 Plac Batalionowy 1 Ul. 1 Maja 305	08.09 piątek CIESZYN godz. 16:00 – 18:00 ul. Bobrowicka 29 Stare Miasto Prawdów sala sejsjuna
--	---	---	---

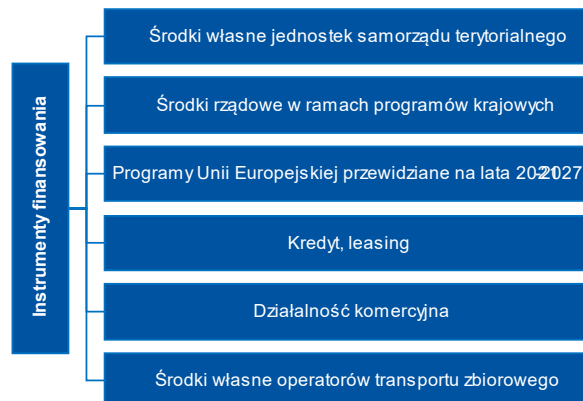
Wszystkie spotkania konsultacyjne odbędą się zarówno stacjonarnie oraz online.

Jeśli chcesz dołączyć do spotkań online - zapisz się tutaj:

www.aglomeracjaBeskidzka.eu



Źródła finansowania



Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel horyzontalny	Zakładana	Zakładana
				tendencja 31 sierpnia 2020 r.	tendencja 31 sierpnia 2040 r.
1	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w ujęciu rocznym (na 100 tys. mieszkańców)	Komenda Wojewódzka Policji	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo	↘	↘
2	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	Baza danych z rejestru PESEL	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństw	↗	↗
3	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze SUMP (na 100 tys. mieszkańców)	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	↘	↘
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze SUMP (na 100 tys. mieszkańców)	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	↘	↘



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II



Wskaźniki produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa	Zakładana tendencja
				Stan na koniec 2022 r.	
1	Długość dróg dla rowerów	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	110,3 km	↗
2	Liczba zintegrowanych centrów przesiadkowych	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 szt.	↗
3	Długości nowopowstałych linii publicznego transportu zbiorowego	Samorządy gminne	Uporządkowanie sposobu zabudowy	0 szt.	↗
4	Liczba gmin objęta integracją transportu zbiorowego	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 szt.	↗
5	Liczba parkingów Park&Ride	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	11 szt.	↗
6	Liczba parkingów buforowych	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	0 szt.	↗
8	Liczba zorganizowanych kampanii informacyjno - promocyjno - edukacyjnych w aglomeracji	Samorządy gminne	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	0 szt.	↗



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Dziękujemy za uwagę
Komentarze do planu można składać również mailowo:
konsultacje@lpvgrupa.pl



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II

Załącznik 2 Zanonimizowana lista uczestników (Czechowice-Dziedzice)

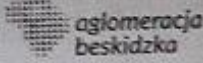
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

aglomeracja beskidzka

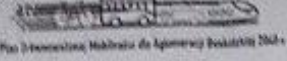
Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne III
 Czechowice-Dziedzice, Urząd Miasta, pl. Jana Pawła II 1
 5 września 2023, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Miroslaw		osoba prywatna	Czechowice-Dziedzice	
2.	Łomasi		UM Czechowice-Dziedzice	- " -	
3.	Yoy		UMCPC	Bestwica	
4.	Dawid		Stow. Aglomeracji Beskidzkiej	Stężyca	
5.	Miroslaw		osoba prywatna	Czechowice-Dziedzice	
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					

ZAŁĄCZNIK 3 ZANONIMIZOWANA LISTA UCZESTNIKÓW (ŻYWIEC)



 aglomeracja
 beskidzka

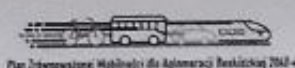
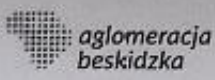


 Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne III
 Żywiec, ul. Krasieńskiego 13, Starostwo Powiatowe, sala sesyjna
 6 września 2023, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	ŁUKASZ EKHNER				
2.	ŁUKASZ		Biuro Wielkomałowa	ŻYWIEC	Ł
3.	LUCYNA		2 FIRMA DR FWOŁ	KOSZARZY	
4.	PANET		Starostwo Powiatowe BRF	Pogotowie	
5.	Renata		Starostwo Powiatowe	Łekarnia Mozeli →	
6.	Wojciech		Starostwo Powiatowe	Żywiec	
7.	AUGUSTA		STAROSTWO POWIATOWE ZWIWIEC OS. TRANSPORTOWE	Żywiec	
8.	Robert		Travel-Bus	Lipawa	
9.	Leszek		Rada Miejska w Żywcu	Żywiec	
10.	Jerzy		Ur. Gminy Wsp. Górka	Lisice	
11.	STANISŁAW		STAROSTWO BZP	ŁEKARNIA	
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					


ZAŁĄCZNIK 4 ZANONIMIZOWANA LISTA UCZESTNIKÓW (BIELSKO-BIAŁA)

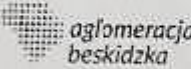



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne III
 Bielsko-Biała, pl. Ratuszowy 1, Urząd Miejski, sala sesyjna
 7 września 2023, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Sebastian		—	Bielsko-Biała	
2.	Małgorzata		UM BB Wydział Komunikacji	Bielsko-Biała	
3.	Dawid		—	—	
4.	Bożena		—	Wielka Brytania	
5.	Gregorz		wydział komunikacji	Bielsko-Biała	
6.	MARIA		dyrektor	Bielsko-Biała	
7.	Konrad		nikt	Bielsko-Biała	
8.	Mikołaj		—	Bielsko-Biała	
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					

Załącznik 5 Zanonimizowana lista uczestników (Cieszyn)


Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+


aglomeracja
beskidzka

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej, Konsultacje społeczne III
Cieszyn, ul. Bobrecka 29, Starostwo Powiatowe, sala sesyjna
8 września 2023, godz. 16.00

Lp.	Imię	Nazwisko	Instytucja, stanowisko	Miejsce zamieszkania (miejscowość)	Podpis
1.	Kapalek		M2D Ciu		
2.	Zanau		ZGK		
3.	Menisz		ZGK		
4.	BOGDAN		Rada Powiat		
5.	Arbadian		UM Cieszyn		
6.	Rejman				
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					

ZAŁĄCZNIK 6 OŚWIADCZENIE WÓJTA GMINY WĘGIERSKA GÓRKA

Węgierska-Górka 05.09.2023

Konsultacje w sprawie Planu Zrównoważonej Mobilności 2040+

W związku z prowadzonymi konsultacjami w sprawie opracowanego planu mobilności władze samorządowe Gminy Miłowka pragną wyrazić swoje stanowisko:

Obecny stan komunikacji na naszym terenie jest wysoce niezadowolający jeśli chodzi o dojazdy młodzieży do szkół średnich w Żywcu (Liceum, Technikum) . Młodzież musi się tłoczyć w busach które w szczytach komunikacyjnych często poruszają się w uciążliwych korkach. Również dojazdy do zakładów pracy pozostawiają wiele do życzenia. Nie ma zapewnionych przez Koleje Śląskie dojazdów do pracy w systemie trzymianowym , czy do zakładów w Żywcu Sporyszu czy do Jeleśni. Na odcinku do granicy ze Słowacją linią nr 139 nie kursuje teraz żaden pociąg Intercity ani międzynarodowy, co oznacza że rejon Beskidu Żywieckiego stynący z walorów turystycznych odcinany jest coraz bardziej od świata. A jeszcze kilkanaście lat temu można było się dostać w ciągu ok. 6 godz nocnym pociągiem „Batory” do czterech stolic Europy (Budapesztu, Wiednia, Bratysławy i Warszawy). Czy dojazd do Akademickiego Krakowa z odległego o 90 km Żywca musi trwać 3 godz.

Aby choć w części poprawić potrzeby komunikacji na naszym terenie należy w jak największym stopniu wykorzystać kolej jako najbardziej ekologiczne źródło transportu do stworzenia osi transportowej powiatu żywieckiego do którego przy pomocy centrów przesiadkowych będą się przesiadać podróżni dojeżdżający z dalszych miejscowości .

W związku z powyższymi potrzebami wnioski do przedstawionego Planu Zrównoważonej Mobilności przedstawiamy w punktach:

1. Wnosimy aby umieścić w w/w planie jako element strategii całego Podbeskidzia wybudowanie łącznicy omijającej stację Czechowice-Dziedzice (pomiędzy linią 139 i linią 93) co umożliwi uzyskanie szybkiego połączenia Bielska-Białej, całej Żywiecczyny z Krakowem (Balice), Polską Wschodnią, Centralną oraz podłączenie do projektowanej „ szprychy” CPK. Realnie można już teraz uzyskać czas jazdy Żywiec – Kraków przez Oświęcim, Trzebinę poniżej 2 godz.
2. Nie zgadzamy się z propozycją budowania łącznicy linii 139 i 97 omijającej stację Żywiec . Żywiec jest stacją węzłową na której podróżni mogą przesiadać się z różnych kierunków jazdy . Wybudowanie łącznicy spowoduje że mieszkańcy południowych gmin powiatu Żywieckiego i również Zabłocia utracą możliwość dostania się koleją np. do Zakopanego (musieliby przechodzić po ulicach Żywca ok 2km żeby przesiąść się na Intercity zatrzymujące się na proponowanym peronie „Amfiteatr”) . Na pierwszy rzut oka wydaje się że wybudowanie łącznicy skróci czas jazdy w z Katowic do Suchej Beskidzkiej o około 10 min (czas na zmianę czoła poc.) . Jedna wcale tak być nie musi, gdyż Koleje Śląskie podobnie jak w relacjach Katowice – Wisła i Katowice – Cieszyn używają składów łączonych rozpinanych na stacji Goleszów na w/ w dwa kierunki, co trwa około 10 do 15 min. Tutaj byłoby podobnie tylko żeby skorzystać z łącznicy, to rozpięcie składów musiałoby nastąpić stacją

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+
Raport z konsultacji społecznych II

wcześniej, czyli w Łodygowicach albo Wilkowicach-B. Więc do czasu na rozpinanie składu należałoby doliczyć czas odbiegu między pociągami, gdyż na szlaku między stacjami może znajdować się tylko jeden pociąg (skład np. do Zwardonia musiałby dojechać do Żywca jako pierwszy, a za nim dopiero po 10min. skład do Jeleśni czy Suchej). W efekcie czas jazdy będzie jeszcze dłuższy, niż przy zmianie czoła. Najkrótszy czas podróży z Katowic w kierunku Suchej można by uzyskać przez podstawienie składu przy tym samym peronie co wjeżdżający pociąg w kierunku Zwardonia i przesiadka podróżnych trwająca 5minut. Należy dodać że, z łącznicy w Suchej Beskidzkiej nie korzystają już Przewozy Regionalne ze względu na skargi pasażerów

3. Stacja Żywiec ma być tzw. Centrum przesiadkowym z dużą ilością dostępnych parkingów wokół dworca PKP. Wokół całej stacji jest bardzo dużo miejsca do zagospodarowania, które nikomu nie służy i tylko szpeci krajobraz. Władze Żywca powinny wspólnie z PKP ustalić jak ten teren wykorzystać. Podobnie w Żywcu Sporyszu jest dużo bezpiecznego terenu do zagospodarowania gdzie też można stworzyć parkingi dla podróżnych przesiadających się z innych środków lokomocji. Niekoniecznie trzeba rezygnować z zieleni czy parku tak jak by to było w przypadku proponowanej lokalizacji przystanku Amfiteatr według planu mobilności.

Aby usprawnić komunikację na terenie Żywiecczyny nie trzeba czekać do roku 2040, można uczynić to już teraz ale potrzeba dwóch rzeczy:

- a) Potrzeba aby Starostwo Powiatowe w Żywcu wystąpiło do organizatora przewozów czyli Urzędu Marszałkowskiego o wydłużenie relacji pociągów Katowice- Żywiec przynajmniej do Jeleśni i dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb (dowóz do pracy, szkół itp.) Jest to możliwe gdyż wolne składy stoją na bocznicach nieraz godzinę i dłużej zwłaszcza w weekendy gdzie mogłyby obsłużyć mnóstwo turystów. Potrzebne byłoby również uruchomienie jednego pociągu dla młodzieży dojeżdżającej do żywieckich szkół średnich na godz. 8.00 relacji Zwardoń – Żywiec-Sporysz i podróży powrotnej przynajmniej z możliwością przesiadki.
- b) Oraz potrzeba aby Starostwo Powiatowe w Żywcu wystąpiło do PKP PLK o wybudowanie peronu dla przystanku Żywiec Amfiteatr ew. Park w innej lokalizacji niż się proponuje w opracowaniu tj. przy mostku stanowiącym bezpośrednie wyjście z terenu amfiteatru obok zakładu energetycznego. Jest to lokalizacja najoptymalniejsza dla całego centrum Żywca wraz ze szkołami średnimi liceum, technikum aż po całe zamieszkałe osiedle. W tej chwili nadarza się wyjątkowa okazja gdyż od początku przyszłego roku rozpoczynają się prace rewitalizacyjne na linii kolejowej 97 Sucha- Beskidzka – Żywiec i można by pozyskać materiał na budowę tego peronu. W projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla tej linii powinno się wpisać jeszcze budowę dwóch peronów dla miejscowości Mutne i Świnna.

Z poważaniem :

Wójt Gminy Węgierska-Górka