



STOWARZYSZENIE  
„KOLEJ BESKIDZKA”  
ul. Dworcowa 52  
34 – 300 Żywiec

tel. +48 737 814 648  
e-mail: kolejbeskidzka@gmail.com  
NIP: 5532518444  
KRS 0000559959



SKB – Og.001/2018

Żywiec, 2. lutego 2018 r.

Szanowny Pan  
Antoni Szlagor  
Burmistrz Miasta Żywca  
Rynek 2  
34-300 Żywiec

Działając w interesie publicznym na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. – o petycjach (Dz.U. z 2014 r. poz. 1195), Stowarzyszenie „Kolej Beskidzka”, reprezentowane przez Marcina Rysia – Wiceprezesa Zarządu,

pismem niniejszym składa

### PETYCJĘ

dotyczącą potrzeby realizacji obiektu Park&Ride w ramach węzła przesiadkowego Żywiec – Zabłocie.

### UZASADNIENIE:

Rozwój społeczno-gospodarczy powoduje rosnące zapotrzebowanie na przemieszczanie się mieszkańców. Nie inaczej jest na terenie Żywiecczyny, która aspirując do regionu opartego na turystyce od lat zmagają się z problemami związanymi z uporządkowaniem polityki transportowej. Rosnący udział indywidualnych środków transportu w transporcie ogółem jest zjawiskiem przyczyniającym się do generowania zatorów drogowych, zwiększania hałasu na drogach oraz dodatkowego zanieczyszczania powietrza.



Jednym z elementów ograniczania negatywnych skutków udziału transportu indywidualnego na środowisko jest oparcie rozwoju na transporcie publicznym, którego najważniejszym elementem jest jego integracja, czyli włączenie w system ponadlokalny, który oparty jest na przyjaznym środowisku transportie szynowym.

Przyjęty Uchwałą Rady Powiatu w Żywcu z dnia 28 listopada 2016 r. Plan Zrównoważonego Transportu Publicznego Powiatu Żywieckiego przewiduje utworzenie w obszarze dworca kolejowego w Żywcu węzła przesiadkowego<sup>1</sup>. Podobne rozwiązanie przewiduje Plan Transportu Miasta Żywca, który wprost wskazuje, że „*Parkingi typu P&R i K&R powinny powstawać (...) przy węzłach przesiadkowych (nie tylko transportu miejskiego, ale też regionalnego), umożliwiając odbycie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym.*”<sup>2</sup> - tyle akty prawa miejscowego.

Nasza organizacja od dłuższego czasu postuluje konieczność budowy obiektu Park&Ride w obszarze dworca kolejowego. Wnioski te uzasadniamy przede wszystkim obserwowanym przez nas zapotrzebowaniem na tego typu obiekt. Jest powszechnie znanym fakt, że tereny przylegające do dworca PKP w Żywcu tzw. plac PSK, dz. 140/33) od dłuższego czasu są wykorzystywane jako parking przez kierowców, którzy dalej kontynuują podróż środkami komunikacji publicznej, głównie koleją<sup>3</sup>. Niestety w chwili obecnej parkowanie odbywa się w tym terenie w sposób całkowicie niezorganizowany. Tymczasem zakrojone na szeroką skalę inwestycje kolejowe na liniach 139 i 97 przyczynią się w najbliższej przyszłości do podniesienia prędkości pociągów i co za tym idzie, do skrócenia czasu przejazdu pociągów. Czynniki te wpłyną dodatkowo na zwiększenie i tak dużego już dziś zainteresowania korzystaniem z transportu kolejowego w dojeździe do pracy, szkoły czy innych miejsc, będących generatorami ruchu. Niestety, w przypadku braku możliwości pozostawienia samochodu w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – potencjalni pasażerowie zmuszeni będą do rezygnacji z kolei, a w dalszą podróż udadzą się własnym samochodem. Uważamy, że do takiego scenariusza nie wolno dopuścić, gdyż byłby on jaskrawo sprzeczny z tym, co kryje się pod pojęciem rozwoju zrównoważonego. Zwracamy uwagę na fakt, że poddziałanie 4.5.2 Regionalnych Inwestycji Terytorialnych RPO Województwa Śląskiego dla subregionu Południowego (Żywiec, Bielsko-Biała, Cieszyn) predysponuje wprost samorządy do sięgania po środki na budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, dróg rowerowych, parkingów Park&Ride i Bike&Ride. Z takiej okazji skorzystały już Cieszyn i Czechowice Dziedzice – dlaczego Żywiec nie podejmuje w tym kierunku podobnych działań, nie wiemy.

Zwracamy uwagę, że konieczne jest wyznaczanie kierunków rozwoju lokalnego ze skonkretyzowanymi planami dotyczącymi zagospodarowania przestrzeni około kolejowej. **W żadnym wypadku obszary wokół stacji i przystanków kolejowych nie powinny być przeznaczane na cele inne niż służące rozwojowi infrastruktury pasażerskiej i turystycznej.** W żadnym wypadku nie należy dokonywać nieopowiedzianych odpowiednimi analizami zmian w planach zagospodarowania przestrzennego, które mogą w przyszłości uniemożliwić właściwe wykorzystanie przestrzeni wokół stacji i przystanków kolejowych dla celów wpisujących się w system transportu zwiększający dostępność turystyczną oraz mobilność mieszkańców. Opowiadamy się za estetyzacją przestrzeni wokół dworca i jej wykorzystanie na cele rekreacyjno-kulturowe, ale tylko w przypadku uprzedniego zagwarantowania zachowania funkcji transportowych, nigdy w odwrotnej kolejności.

W związku z powyższym wnosimy o podjęcie działań mających na celu przejęcie przez miasto terenów wokół dworca PKP (działki 140/18 lub 140/33) w Żywcu celem wybudowania obiektów Park&Ride, Kiss&Ride, Bike&Ride. Apelujemy jednocześnie do samorządu powiatu żywieckiego oraz

<sup>1</sup> Por. str. 34 załącznika nr 1

<sup>2</sup> Por. str. 77-78 załącznika nr 2

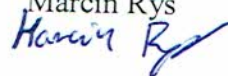
<sup>3</sup> Por. fot. załącznik nr 3



wojewódzkiego o wsparcie naszych działań, gdyż są one zgodne zarówno z aktami prawa miejscowego, jak również kierunkami strategii województwa i kraju.

Korzystając z okazji pragniemy zauważyć, że z przykrością przyjmujemy do wiadomości informacje, że władze miasta teren w obszarze dworca PKP w Żywcu planują zagospodarować poprzez założenie parku wraz z budową galerii handlowo-usługowej. Chcemy wyraźnie zwrócić uwagę, że opowiadamy się za rozwojem dzielnicy Zabłocie i tworzeniem jak największej ilości miejsc rekreacyjno-kulturalnych, niemniej sprzeciwiamy się działaniom, które nie leżą w interesie publicznym, godzą w zrównoważony rozwój i są sprzeczne z kierunkami przyjętymi uprzednio w rozwiązaniach strategicznych. Plany takie mogły by być przez nas zaakceptowane wyłącznie w przypadku jednoczesnego podjęcia konkretnych działań mających na celu budowę P&R na terenie alternatywnym, tj. działce nr. 140/18 zlokalizowanej przy ul. Armii Krajowej.

Z poważaniem,

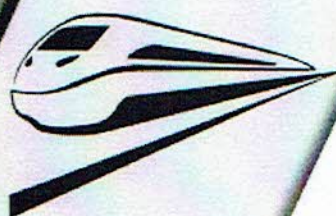
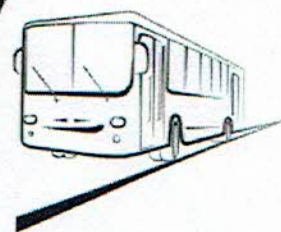
Marcin Ryś  


Wiceprezes Zarządu

Do wiadomości:

1. Starostwo Powiatowe w Żywcu
2. Polskie Koleje Państwowe S.A. – Centrala
3. Polskie Koleje Państwowe S.A. – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach
4. Zarząd Województwa Śląskiego - IZ Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014- 2020

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO  
ROZWOJU PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU ŻYWIECKIEGO**



Żywiec, listopad 2016



porozumienia pomiędzy powiatem żywieckim a właściwymi wójtami gmin, w których zostaną zagwarantowane środki finansowe gmin na pokrycie całości kosztów uruchomienia linii.

Wariant międzypowiatowy I dotyczy połączeń uruchamianych w ramach funkcjonującego porozumienia z powiatem bielskim. Wariant międzypowiatowy II umożliwia uruchomienie kolejnych przewozów łączących powiat żywiecki z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie. Ponadto linie wariantów uzupełniających mogą być uruchamiane doraźnie w pojedyncze dni (np. w terminach atrakcyjnych turystycznie).

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Żywiec, w którym spotykają się wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie. Powiązanie z komunikacją miejską i kolejową będzie się odbywać w obszarze dworca kolejowego, autobusowego i pobliskich przystanków autobusowych. Ponadto wskazuje się węzły przesiadkowe w Rajczy (przystanki przy Placu Kolejowym i dworzec kolejowy) oraz w Jeleśni (dworzec kolejowy i pętla autobusowa).

Poniższe tabele zawierają szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie wariantów podstawowego i uzupełniającego zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową, gdzie dziesiątki oznaczają kierunek (gminę docelową) dla linii wyjeżdżających z Żywca (pełne dziesiątki to linie podstawowe), a cyfra jedności jest po prostu kolejnym numerem (numeracja linii została stworzona na potrzeby dokumentu i nie musi zostać wdrożona). Linie wariantu międzypowiatowego I oznaczono (jedynie na potrzeby niniejszego dokumentu) numerami B1-B5. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego II zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu żywieckiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy II.

W tabeli poniżej zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. Jako kurs należy rozumieć jeden przejazd w jedną stronę. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). Możliwe jest również zmniejszenie liczby kursów na liniach w takim zakresie, w jakim zostaną uruchomione inne linie zawierające daną trasę: np. uruchomienie kursów linii P31 pozwoli na zmniejszenie liczby kursów linii P30, analogicznie uruchomienie kursów linii P39 pozwoli na zmniejszenie liczby kursów linii P38 itd. W taki sam sposób linie wariantu międzypowiatowego II pozwolą na zmniejszenie liczby kursów na tych liniach innych wariantów, których przebieg będzie zawierał się w ramach utworzonej linii międzypowiatowej.

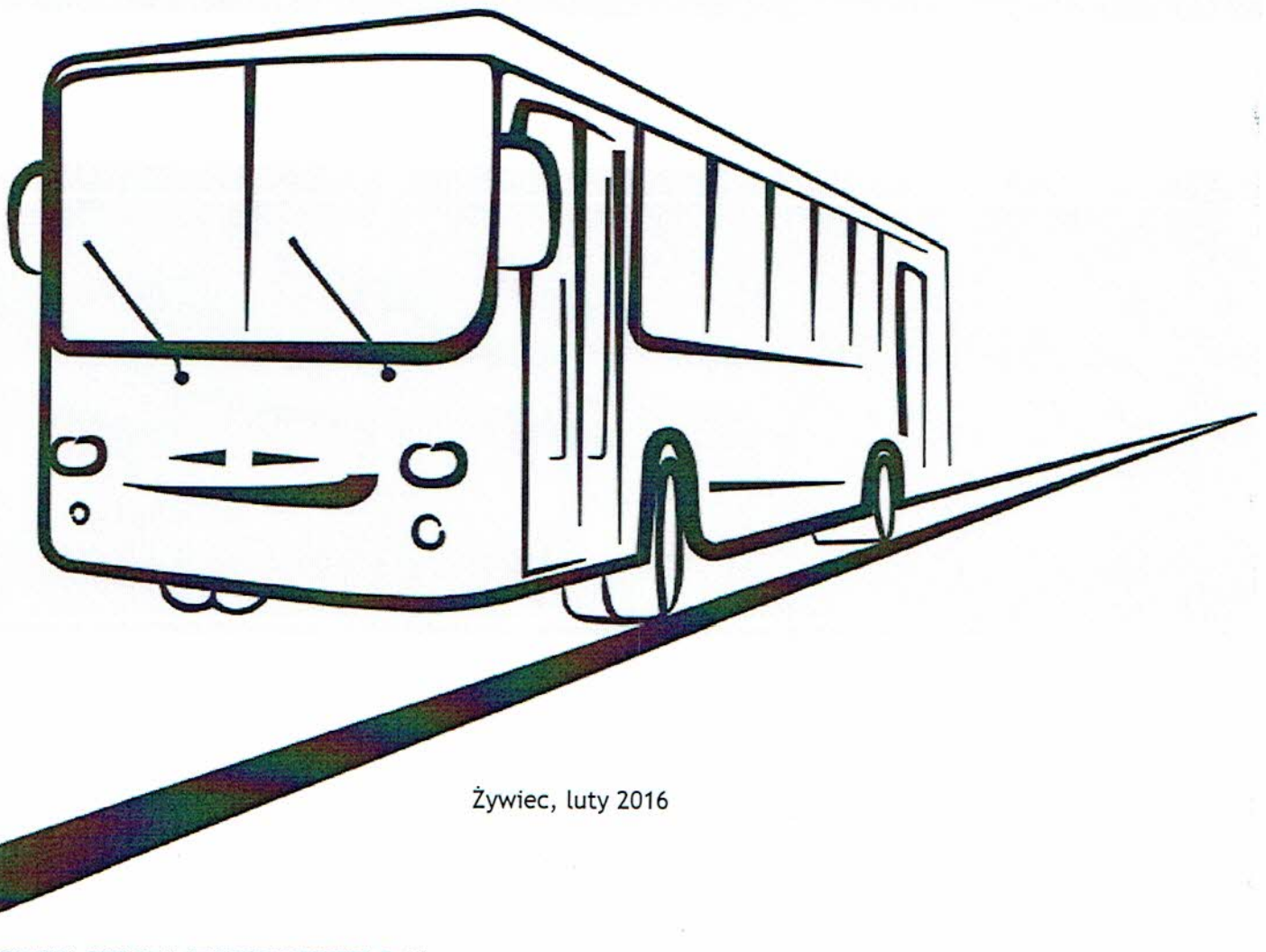
Tabela 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy i uzupełniający

| Nr linii | Przebieg                                                                | Długość [km] | Minimalna liczba kursów w |        |                    |
|----------|-------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|--------|--------------------|
|          |                                                                         |              | dni robocze               | soboty | niedziele i święta |
| P30      | Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Rajcza - Ujszoły          | 31           | 30                        | 22     | 6                  |
| P31      | Żywiec - Wieprz - Węgierska Górka - Milówka - Rajcza - Ujszoły - Złatna | 39           | 10                        | 6      | 6                  |





# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Żywca



Żywiec, luty 2016



Działania promocyjne publicznego transportu i zmiany w transporcie publicznym powinny być realizowane jednocześnie i w ścisłej korelacji ze sobą.

### 10.3 Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu

Rosnący ruch samochodowy, a w szczególności ruch pojazdów indywidualnych powoduje, że ulice Żywca ulegają szybkiemu zakorkowaniu. Skutkiem tego zjawiska jest spadek średniej prędkości komunikacyjnej, a także negatywny wpływ na jakość powietrza. Dlatego ważnym kierunkiem rozwoju transportu w Żywcu i gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu jak i wprowadzenie preferencji dla pojazdów transportu publicznego. Dlatego w przyszłości rozważone zostanie wprowadzenie następujących rozwiązań:

#### *Przystanki komunikacyjne*

W obszarze przystanków komunikacyjnych nowo budowanych i modernizowanych planuje się takie dobieranie wysokości krawędzi peronowych, aby różnice pomiędzy poziomem podłogi w pojeździe i poziomem krawędzi peronowej były możliwie najmniejsze. Beneficjentami takiego rozwiązania są w szczególności osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej, osoby starsze czy osoby prowadzące wózki dziecięce. Eliminacja możliwie dużej liczby progów jest kosztowna, ale przynosi wymierne efekty i zwiększa dostępność komunikacji publicznej.

W celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich, promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego wykorzystywania przestrzeni miejskiej, w krajach Europy Zachodniej rozszerza się trend budowy tzw. antyzatok w miejscu zatok autobusowych. Zaoszczędzone w wyniku likwidacji zatoki miejsce wykorzystuje się w celu poszerzenia chodnika, stworzenia punktu np. B&R.

#### *Strefa Tempo 30*

Wiele miast dąży do uspokojenia ruchu kołowego poprzez wprowadzenie stref ograniczonej szybkości. Poza wprowadzeniem nowych oznaczeń na drogach, modernizuje się układy drogowe tak, aby zmniejszyć ich przepustowość lub zmusić kierujących do zmniejszenia szybkości przemieszczania się.

#### *Systemy parkingowe*

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B&R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.

System K&R (Kiss&Ride - pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.

W systemie P&R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Parkingi typu P&R i K&R powinny powstawać przy przystankach (pętlach) autobusowych na wlocie do miasta i przy węzłach przesiadkowych (nie tylko transportu miejskiego, ale też



regionalnego), umożliwiając odbycie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym. Parkingi K&R potrzebne są także w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego i sprawnego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły.

#### 10.4 Dystrybucja biletów

Obecnie zakup biletów jednorazowych możliwa jest w punktach na terenie miasta i gmin, które podpisały porozumienie, u kierowcy oraz przez aplikację na telefon komórkowy, natomiast bilety okresowe można kupić w punkcie sprzedaży przy Placu Mariakim. Planuje się rozszerzenie funkcjonalności aplikacji, aby możliwy był również zakup biletów okresowych, ponadto planuje się wprowadzenie możliwości zakupu biletów okresowych przez Internet.

#### 10.5 Integracja środków publicznego transportu zbiorowego

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym miasta Żywiec jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Integracja usług transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, wieloaspektowym i długofalowym. Dlatego planuje się stopniowo podejmować działania zmierzające do integracji transportu organizowanego przez miasto Żywiec z transportem powiatowym a także podpowiatowym. Perspektywicznie działania te będą dążyć do osiągnięcia następujących standardów:

- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnej integracji różnych środków transportu, takich jak przystanki i dworce; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu opłat umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze Żywca; opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w tym w szczególności władz Miasta, Starostwa Powiatu Żywieckiego, innych organizatorów oraz przewoźników.

W ramach współpracy z innymi organizatorami transportu zbiorowego miasto Żywiec będzie dążyć do synchronizacji godzin przyjazdów i odjazdów komunikacji miejskiej do kursowania pociągów (w szczególności wczesnoporannych i późnowieczornych), a także zabiegać o reaktywację potąceń kolejowych na linii kolejowej nr 97 i utworzenia nowego przystanku kolejowego w rejonie ulicy Witosa. Odpowiednio przeprowadzone zmiany pozwolą na integrację transportu kolejowego i miejskiego po prawej stronie Soły.



