

**UCHWAŁA NR LXXXII/570/2023
RADY MIEJSKIEJ W ŻYWCU**

z dnia 30 listopada 2023 r.

w sprawie przyjęcia „Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec do 2030 roku”

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.), **Rada Miejska w Żywcu uchwala, co następuje:**

§ 1.

Przyjmuje się "Politykę Rowerową dla Miasta Żywiec do 2030 roku" w brzmieniu określonym w załączniku, stanowiącym integralną część niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Żywca.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący Rady
Miejskiej w Żywcu

Krzysztof Wojciech Greń



Polityka Rowerowa dla Miasta Żywiec do 2030 roku

Opracowanie pt.

Polityka Rowerowa dla Miasta Żywiec do 2030 roku

Wykonane przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr 427/2023/IOŚ pomiędzy Miastem Żywiec a Wykonawcą z dnia 27.06.2023 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu

Bartłomiej Kasiuk

Michał Męczyński

i inni

Opracowanie jest finansowane w ramach Programu „Rozwój Lokalny” ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego na lata 2014-2021 oraz budżetu państwa.



Wspólnie działamy na rzecz Europy **zielonej,
konkurencyjnej i sprzyjającej integracji społecznej**

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	3
1. WPROWADZENIE	5
2. OGÓLNE UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE	7
2.1. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE	7
2.2. UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE	13
2.3. UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE I EFEKTYWNOŚCI PODRÓŻY	19
3. DIAGNOZA RUCHU ROWEROWEGO W MIEŚCIE	26
3.1. INFRASTRUKTURA ROWEROWA	26
3.2. RUCH ROWEROWY	29
3.3. DZIAŁANIA SPOŁECZNE	31
3.4. ORGANIZACJA	32
3.5. ORGANIZACJE ROWEROWE	32
3.6. WYPADKI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW	35
3.7. BADANIA OPINII ROWERZYSTÓW	38
3.8. OCENA DOSTĘPNOŚCI ROWEROWEJ MIASTA	45
3.9. WSKAZANIE POTRZEB BUDOWY NOWYCH DRÓG ROWEROWYCH W ŻYWCU	45
3.10. WSKAZANIE NIEBEZPIECZNYCH MIEJSC DLA ROWERZYSTÓW W ŻYWCU	46
3.11. ANALIZA SWOT MOBILNOŚCI ROWEROWEJ	47
4. WIZJA I CELE POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA ŻYWCA	50
4.1. WIZJA	50
4.2. MISJA	50
4.3. CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI DZIAŁAŃ	51
5. SYSTEM WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC	73
5.1. ASPEKTY PRAWNE	73
5.2. ASPEKTY PLANISTYCZNE	74
5.3. ASPEKTY ORGANIZACYJNE	74
6. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC	76
7. SYSTEM MONITOROWANIA, REALIZACJI I AKTUALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC	80
8. EWALUACJA POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC	83
9. WYTYCZNE W ZAKRESIE OZNAKOWANIA CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH I SZLAKÓW ROWEROWYCH	85
10. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	91
SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ	94
SPIS DOBRYCH PRAKTYK	96
ZAŁĄCZNIKI	98
FORMULARZ ANKIETY CAWI	98



1. Wprowadzenie



1. WPROWADZENIE

W dzisiejszych czasach, kiedy troska o środowisko naturalne, zdrowy styl życia i zrównoważony rozwój stają się kluczowymi priorytetami władz różnego szczebla, rola transportu rowerowego staje się coraz bardziej istotna. Rower stał się symbolem środka transportu ekologicznego, aktywnego i przyjaznego dla mieszkańców oraz turystów. W odpowiedzi na te trendy opracowano niniejszą Politykę Rowerową dla Miasta Żywiec do 2030 roku.

Polityka rowerowa ukierunkowana jest na stworzenie przyjaznego środowiska rowerowego zarówno dla lokalnych mieszkańców, jak i przyjezdnych. Dokument będzie wspierać i promować ruch rowerowy jako sposób podróżowania, który nie tylko korzystnie wpływa na zdrowie i kondycję fizyczną, ale także umożliwia odkrywanie uroków Żywca w sposób ekologiczny i bliski naturze.

W dokumencie tym zaproponowano podejmowanie działań wspierających **rozwój infrastruktury rowerowej** (która wykorzystywana jest również przez użytkowników UTO), tworzących nowe trasy rowerowe, a także **promowanie bezpieczeństwa na drogach**. Jednym z celów stworzenia Polityki Rowerowej jest założenie, że każdy rowerzysta, bez względu na wiek czy poziom umiejętności, będzie mógł cieszyć się swoją podróżą, mając pewność, że drogi w Żywcu są bezpieczne i dostosowane do jego potrzeb.

Współpraca z lokalnymi społecznościami, organizacjami pozarządowymi, sektorem prywatnym oraz innymi aktywnymi mieszkańcami stanowi fundament polityki rowerowej. Dzięki temu Żywiec będzie mógł stać się rowerową marką turystyczną. A w samym mieście będzie można bezpiecznie i wygodnie poruszać się jednośladem na co dzień, a także rekreacyjne.

Zapraszamy do lektury i współpracy przy rozwijaniu mobilności rowerowej w Żywcu.



2. Ogólne uwarunkowania transportowe

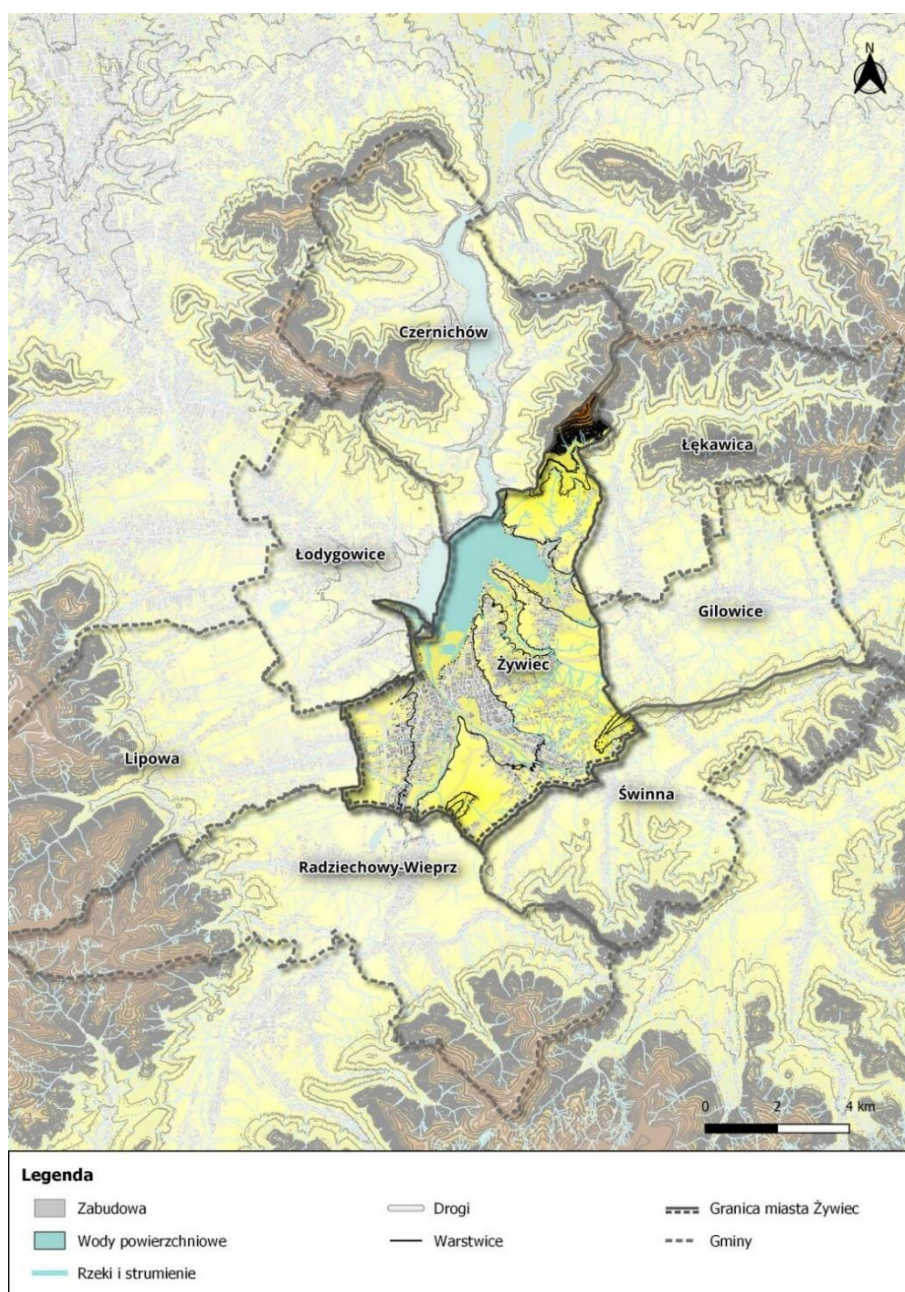


2. OGÓLNE UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE

2.1. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Miasto Żywiec położone jest w południowej Polsce, w województwie śląskim. Miasto graniczy z gminami: Czernichów, Gilowice, Lipowa, Łękawica, Łodygowice, Radziechowy-Wieprz, Świnna. Zajmuje powierzchnię 50,54 km², a w jego skład wchodzi 8 dzielnic: Kocurów, Koleby, Moszczanica, Oczków, Podlesie, Sporysz, Śródmieście oraz Zabłocie. Żywiec jest ważnym ośrodkiem ponadlokalnym z uwagi na lokalizację władz powiatu żywieckiego, władz miejskich oraz licznych instytucji publicznych.

Mapa 1. Mapa hipsometryczna Miasta Żywiec



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Miasto położone jest w Kotlinie Żywieckiej. Otoczone jest przez pasma górskie, tj.:

- od południowego wschodu – Beskid Żywiecki zwany też Wysokim;
- od zachodu – Beskid Śląski;
- od północy – Beskid Mały;
- od wschodu – Beskid Średni zwany też Makowskim.

Rzeźba terenu miasta jest urozmaicona przez liczne wzniesienia, które znajdują się w jego granicach. Centrum położone jest na wysokości ok. 350 m n.p.m., natomiast jego najwyżej położone tereny znajdują się w północnej części miasta. Zlokalizowany jest tam szczyt Jaworzyna (864 m n.p.m.). W południowo-wschodniej części miasta znajdują się natomiast szczyty Łyska (640 m n.p.m.) oraz Grojec (612 m n.p.m.). W granicach Żywca zlokalizowane jest Jezioro Żywieckie, które pełni funkcję zbiornika retencyjnego oraz stanowi jedną z największych atrakcji miasta m.in. ze względu na funkcjonujące tam plaże i przystanie.

Zdjęcie 1. Jezioro Żywieckie

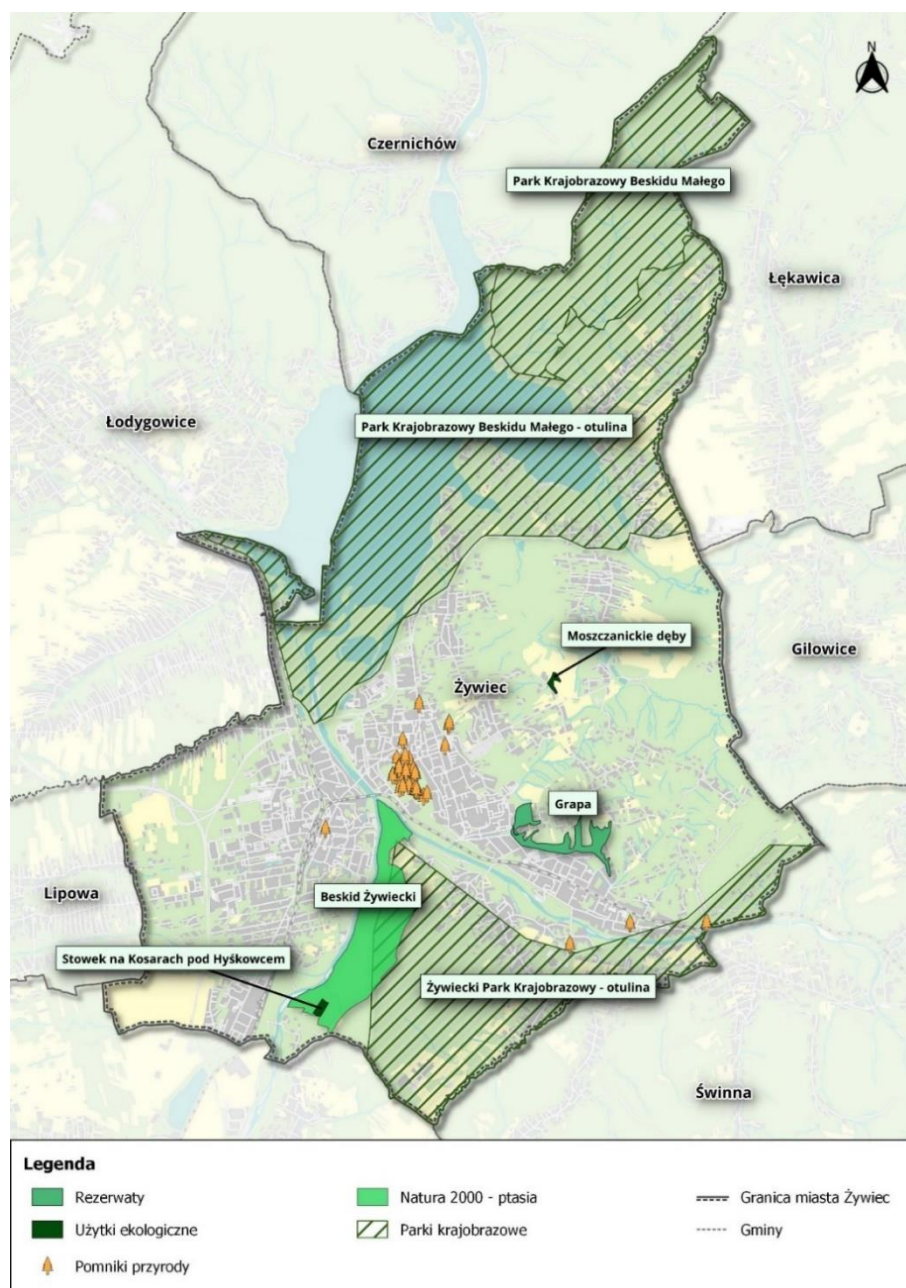


Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W mieście Żywiec występuje wiele **form ochrony przyrody**, tj.:

- **rezerwat przyrody**: Grapa;
- **park krajobrazowy**: Park Krajobrazowy Beskidu Małego;
- **obszar Natura 2000**: Beskid Żywiecki;
- **pomniki przyrody**: łącznie 35;
- **stanowisko dokumentacyjne**: Zamczysko na Ściszków Groniu;
- **użytki ekologiczne**: Hala Cebulowa, Hala Kamieniańska, Hala Miziowa, Moszczanickie dęby, Stawek w Złatnej, Stawek na Kosarach pod Hyśkowcem.

Mapa 2. Formy ochrony przyrody w granicach administracyjnych miasta Żywiec



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Oprócz walorów przyrodniczych, w mieście znajduje się wiele **atrakcyjnych miejsc turystycznych**. Najważniejsze z nich to: Pałac Habsburgów (tzw. Nowy Zamek), Żywiecki Rynek, Muzeum Browaru, Muzeum Miejskie (znajdujące się w tzw. Starym Zamku), Park Habsburgów oraz Mini ZOO.

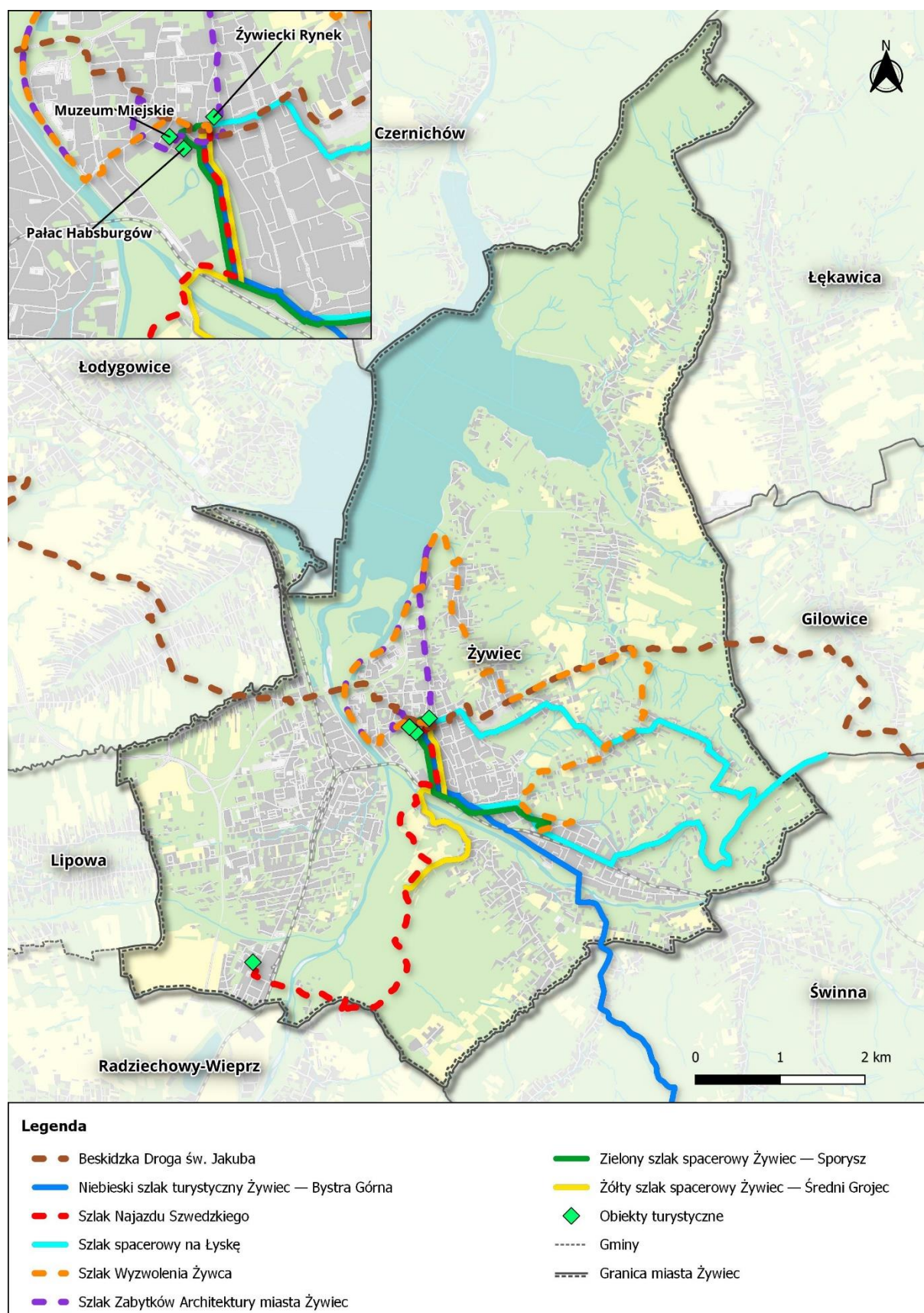
Przez obszar miasta przebiega wiele **pieszych szlaków turystycznych**, takich jak:

- Niebieski szlak turystyczny Żywiec – Bystra Górna;
- Szlak Wyzwolenia Żywca;
- Szlak Najazdu Szwedzkiego;
- Szlak Zabytków Architektury Miasta Żywiec;
- Żółty Szlak spacerowy Żywiec – Średni Grojec;
- Szlak spacerowy na Łyskę;
- Beskidzka Droga św. Jakuba.

Przez Żywiec, jako przez miasto węzłowe przebiegają też korytarze Regionalnych Tras Rowerowych wraz z trasami uzupełniającymi, które powstały zgodnie z Regionalną Polityką Rowerową Województwa Śląskiego:

- krajowa trasa rowerowa nr 17: rzeka Wisła – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Wilkowice – Łodygowice – **Żywiec (węzeł z trasą nr 611 i 615)** – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka – Laliki – Jaworzynka (granica państwa ze Słowacją);
- regionalna trasa rowerowa nr 611 (Velo Soła): granica województwa – Kobiernice – Porąbka – Tresna – **Żywiec (węzeł z trasami nr 17 i nr 615)** – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka – Rajcza;
- regionalna trasa rowerowa nr 615: **Żywiec (węzeł z trasą nr 17 i 611)** – Świnna – Jeleśnia – Korbielów – Przetącz Glinne (granica państwa ze Słowacją);
- sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 17 w kierunku Lipowej: Żywiec – Twardorzeczka – Lipowa.

Mapa 3. Szlaki turystyczne wraz z najważniejszymi obiektami turystycznymi w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Istotnym elementem identyfikacji uwarunkowań przestrzennych miasta Żywiec jest **analiza dokumentów planistycznych**. Miasto posiada Studium (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) uchwalone 30 października 2014 r. Co istotne, pokryte jest ono w 100% miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego – dwa obowiązujące plany uchwalone zostały w 2013 oraz 2019 r. W treści tych dokumentów znajdują się zapisy istotne z perspektywy niniejszego opracowania dotyczącego transportu rowerowego.

W Studium wśród możliwości rozwoju gminy wskazana została szeroko rozumiana budowa ścieżek rowerowych. W pozostałych częściach tego dokumentu podkreślono **konieczność rozwoju liniowej infrastruktury rowerowej**, w szczególności wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, gdzie ruch rowerowy jest wysoki, a prowadzenie go na jezdni wspólnie z samochodami, autobusami itd. mogłoby wpływać na tworzenie sytuacji niebezpiecznych. Istotne jest także, iż w dalszej części Studium wymieniona została **promocja ruchu rowerowego** oraz realizacja zieleni wzdłuż ciągów pieszych i rowerowych, która nie tylko wzbogaca bioróżnorodność i pozytywnie wpływa na mikroklimat miejsca, ale także jest bardzo dobrym elementem separującym poszczególnych uczestników ruchu drogowego. Natomiast pośród ponadlokalnych celów publicznych wymienionych w dokumencie, znalazła się budowa ścieżek rowerowych w powiązaniu z systemem połączeń z gminami sąsiednimi – istotne zagadnienie z perspektywy ponadlokalnej sieci rowerowej.

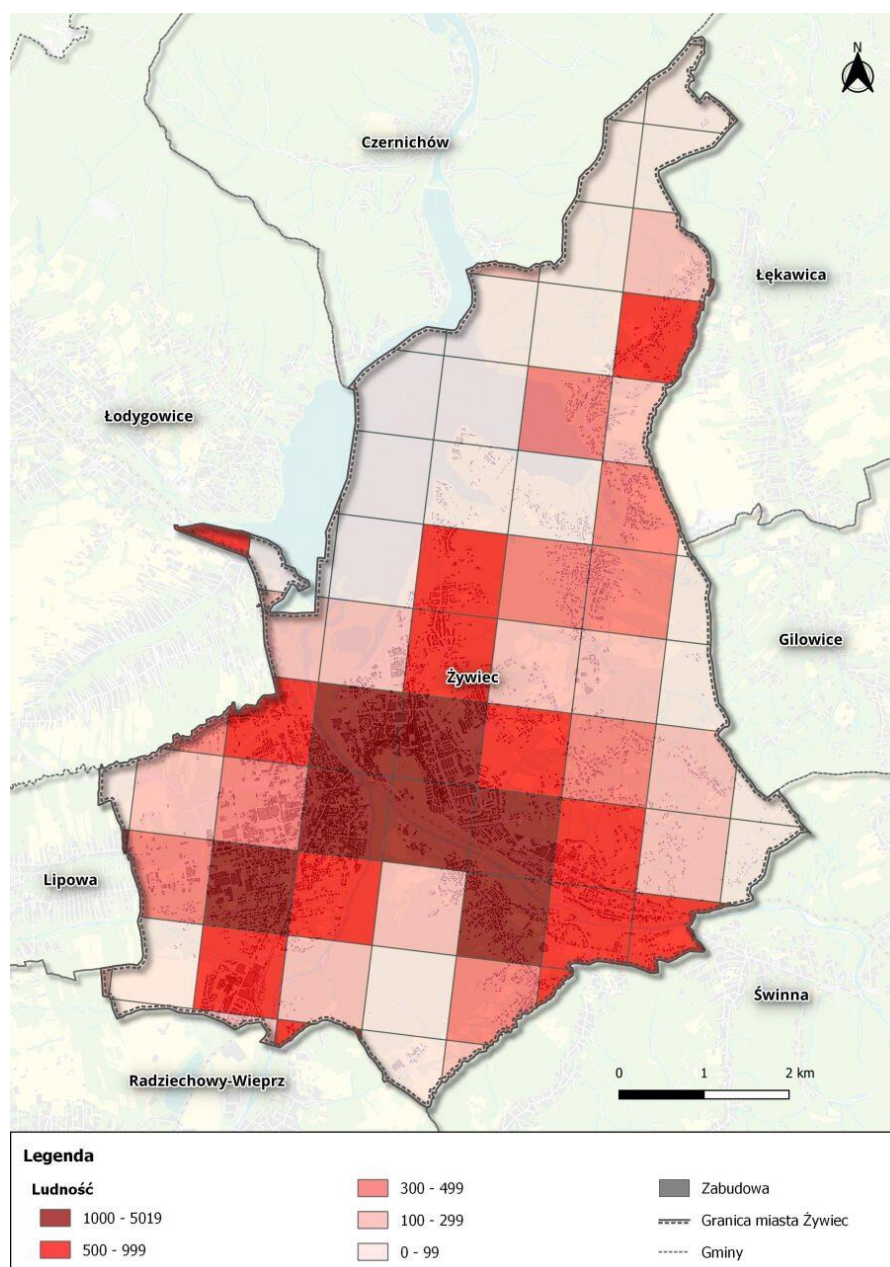
Obowiązujące w Żywcu plany miejscowe również posiadają elementy istotne dla rozwoju ruchu rowerowego w mieście i regionie. Wśród wytycznych dla różnych terenów znalazły się zapisy wskazujące na **możliwość realizacji budowy tras rowerowych**. Jednocześnie należy zauważyć, iż części tekstowe mpzp nie wskazują na konkretne rozwiązania dotyczące rowerowej infrastruktury liniowej czy punktowej, a jedynie na możliwość rozwoju sieci tras dla cyklistów.

Zapisy dokumentów planistycznych dotyczące infrastruktury rowerowej zezwalają na jej lokalizowanie na terenie całego miasta, jednakże nie wskazują szczegółowych ustaleń, np. preferowanego typu trasy rowerowej (pas rowerowy, kontrapas, ciąg pieszo-rowerowy itd.). Również sam sposób ich formułowania sprawia, że na rozbudowę infrastruktury rowerowej może być kładziony zbyt mały nacisk. Dlatego właściwsze jest wskazywanie bardziej szczegółowych zaleceń, nie zaś jedynie dopuszczenie lub pozostawienie możliwości budowy infrastruktury rowerowej. Bez podkreślenia istotności realizacji tego typu inwestycji rozwój sieci rowerowej może być niewystarczająco szybki w odniesieniu do rzeczywistego wzrostu zapotrzebowania na tę formę przemieszczania się.

2.2. UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

W 2022 r. Żywiec zamieszkiwało 28 873 osób. Od kilku lat liczba mieszkańców miasta spada – w porównaniu do 2018 r. zmniejszyła się ona o 4,81%. Gęstość zaludnienia w 2022 r. wynosiła 571 os./km². Najwięcej mieszkańców liczą sobie dzielnice Śródmieście oraz Zabłocie, w dalszej kolejności dzielnica Sporysz. Zmniejszanie się liczby ludności wynika z dwóch głównych przyczyn. Po pierwsze miasto charakteryzowało się ujemnym saldem migracji w 2022 roku – ponad dwukrotnie więcej osób wymeldowało się niż zameldowało na pobyt stały. W Żywcu odnotowuje się również ujemny przyrost naturalny – ponad dwukrotnie więcej zgonów niż urodzeń. Według podziału na ekonomiczne grupy wieku, 17% stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, 58% w wieku produkcyjnym, natomiast 25% – w wieku poprodukcyjnym.

Mapa 4. Gęstość zaludnienia Miasta Żywiec



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Analizując atrakcyjność turystyczną Żywca, należy przyjrzeć się zagospodarowaniu turystycznemu, na które składają się: baza noclegowa, baza żywieniowa i baza towarzysząca.

W geografii turystyki przyjmuje się dwa **wskaźniki**, które określają stopień rozwinięcia bazy noclegowej na danym obszarze. Są to:

- wskaźnik Baretje'a-Deferta – wyrażony liczbą miejsc noclegowych przypadających na 100 mieszkańców;
- wskaźnik gęstości bazy noclegowej – wyrażony liczbą miejsc noclegowych na 1 km² powierzchni.

Mając na uwadze atrakcyjność obszaru, pod uwagę wzięto również powiat żywiecki oraz dane dla województwa śląskiego i całego kraju. O wysoko rozwiniętej funkcji turystycznej obszaru mówi się, jeśli wartość wskaźnika osiąga 100 [Kurek, Mika, 2007]. W przypadku analizowanych jednostek administracyjnych wartości wskaźnika są zdecydowanie niższe. W 2022 r. **wskaźnik Baretje'a-Deferta** dla miasta Żywiec wyniosła 1,27, natomiast dla powiatu żywieckiego wartość wskaźnika wyniosła 3,15, co świadczy o ważnej roli gmin powiatu żywieckiego w kształtowaniu ruchu turystycznego oraz o zbyt niskim udziale w tym procesie samego miasta Żywiec. Warto zauważyć, iż wartość wskaźnika dla powiatu żywieckiego jest zdecydowanie wyższa od wartości wskaźnika dla województwa śląskiego i całego kraju. Warto zwrócić uwagę na wzrost wartości wskaźnika dla miasta Żywiec – z 1,04 w 2018 r. do 1,27 w 2022 r.

Tabela 1. Wskaźnik Baretje'a-Deferta

	Miejsca noclegowe		Liczba mieszkańców		Wartość wskaźnika Baretje'a-Deferta	
	2018	2022	2018	2022	2018	2022
Żywiec	328	366	31 388	28 873	1,04	1,27
Powiat żywiecki	4 913	4 710	153 226	149 439	3,21	3,15
Województwo śląskie	49 096	47 727	4 533 565	4 346 702	1,08	1,10
Polska	798 723	779 938	38 411 148	37 766 327	2,08	2,07

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie raportów o stanie miasta Żywiec oraz danych GUS (01.08.2023 r.)

W przypadku **wskaźnika gęstości bazy noclegowej** miasto Żywiec klasyfikuje się najlepiej spośród analizowanych obszarów. W 2022 r. na km² przypadało tam 7,24 miejsca noclegowego, co jest wartością niemal trzykrotnie większą od wartości wskaźnika dla całego kraju. We wspomnianym okresie w powiecie żywieckim przypadało 4,53 miejsca noclegowej na km², jednakże w porównaniu do 2018 r. odnotowano spadek wartości wskaźnika. Również w przypadku wskaźnika gęstości bazy noclegowej dla całego województwa i kraju odnotowano spadek.

Tabela 2. Wskaźnik gęstości bazy noclegowej

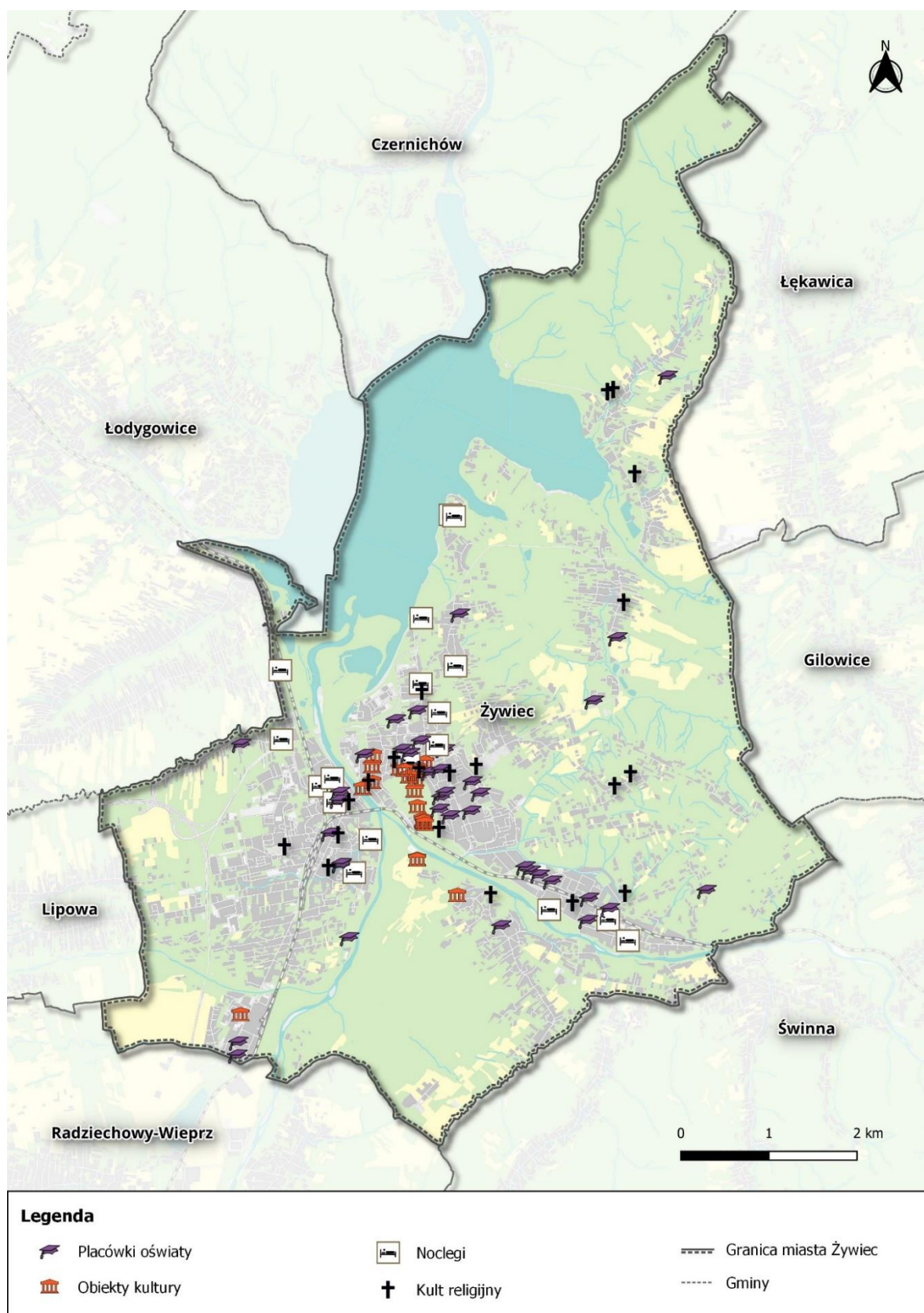
	Miejsca noclegowe		Powierzchnia (km ²)		Wartość wskaźnika gęstości bazy noclegowej	
	2018	2022	2018	2022	2018	2022
Żywiec	328	366	50,54	50,54	6,49	7,24
Powiat żywiecki	4 913	4 710	1 039,96	1 039,96	4,72	4,53
Śląskie	49 096	47 727	12 333,09	12 333,09	3,98	3,87
Polska	798 723	779 938	312 695,00	312 695,00	2,55	2,49

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie raportów o stanie miasta Żywiec oraz danych GUS (01.08.2023 r.)

Na podstawie analizy przedstawionych wyżej wskaźników wnioskować można, iż **stopień rozwoju usług noclegowych** w Żywcu kształtuje się na niskim poziomie. W mieście znajduje się stosunkowo mało miejsc noclegowych, natomiast należy podkreślić fakt, iż w bardzo dużym stopniu na kształtowanie się ruchu turystycznego w regionie wpływ ma baza noclegowa zlokalizowana w gminach powiatu żywieckiego.

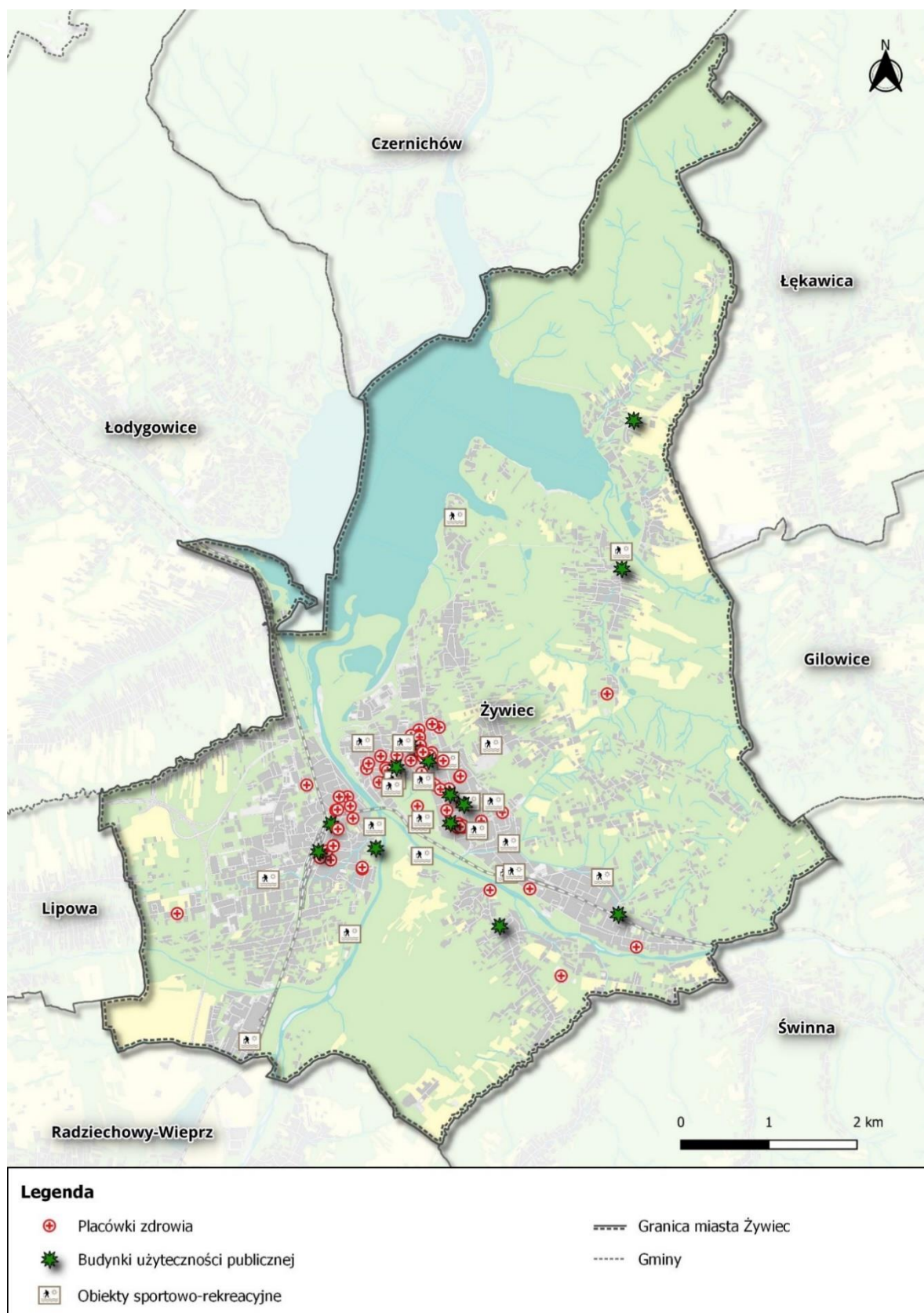
Generatory ruchu to obiekty lub obszary, które powodują przemieszczanie się ludzi. Zalicza się do nich m.in. placówki oświaty, placówki zdrowotne, obiekty użyteczności publicznej czy obiekty kultu religijnego. Pierwsza z map dotycząca generatorów ruchu przedstawia przestrzenne rozmieszczenie placówek oświatowych, obiektów kultury, obiektów kultu religijnego oraz miejsc noclegowych. Na terenie Żywca znajduje się 39 placówek oświatowych, 24 obiekty kultury, 20 obiektów kultu religijnego oraz 18 obiektów noclegowych. Największa koncentracja ww. obiektów jest w centralnej części miasta, jak również w dzielnicy Sporysz. Na kolejnych mapach generatorów ruchu przedstawiono rozmieszczenie placówek zdrowia, budynków użyteczności publicznej i obiektów sportowo-rekreacyjnych. W mieście znajdują się 64 placówki zdrowia, 14 budynków użyteczności publicznej oraz 23 obiekty sportowo-rekreacyjne. Największa koncentracja tychże obiektów występuje w centrum miasta oraz wzdłuż ul. Dworcowej. Na ostatniej mapie generatorów ruchu (Mapa 7.) przedstawiono rozmieszczenie obiektów handlowo-usługowych, których na terenie miasta znajduje się aż 493. Znajdują się one w ścisłym centrum miasta, jak również wzdłuż głównych dróg, tj. ul. Dworcowa i al. Józefa Piłsudskiego. Przedstawione generatory ruchu na terenie miasta oddziałują na mieszkańców miasta, ale również na mieszkańców gmin całego powiatu żywieckiego. Chociażby w przypadku placówek oświatowych, a dokładniej szkół ponadpodstawowych ruch generowany jest przez uczniów z gmin ościennych, którzy dojeżdżają do placówek oświatowych zlokalizowanych w Żywcu.

Mapa 5. Generatory ruchu – placówki oświaty, noclegi, obiekty kultury i kultu religijnego



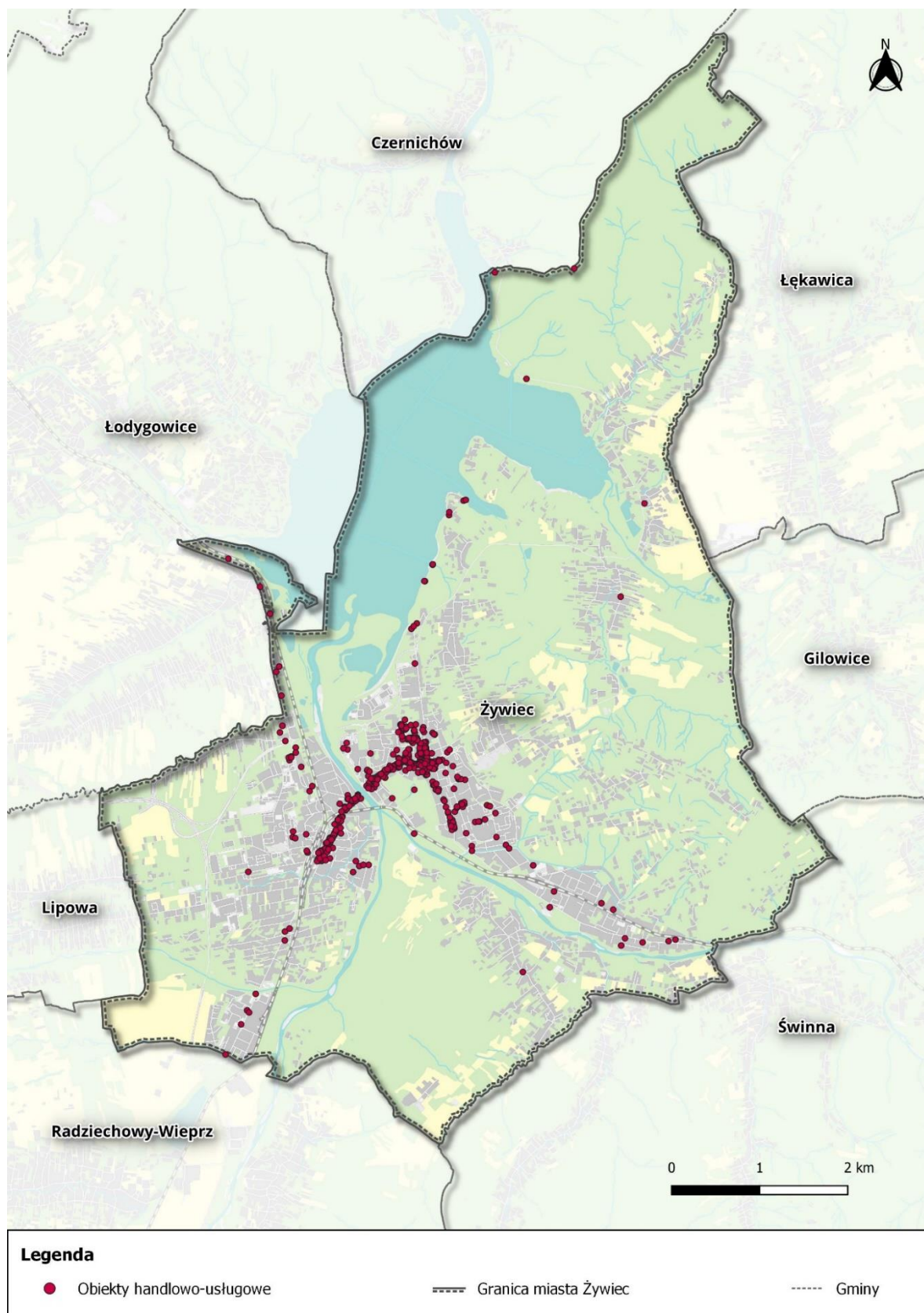
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie OSM, BDOT10k oraz dane.gov.pl (01.08.2023 r.)

Mapa 6. Generatory ruchu – placówki zdrowia, budynki użyteczności publicznej i obiekty sportowo-rekreacyjne



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie OSM, BDOT10k oraz dane.gov.pl (01.08.2023 r.)

Mapa 7. Generatory ruchu – obiekty handlowo-usługowe



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie OSM, BDOT10k oraz dane.gov.pl (01.08.2023 r.)

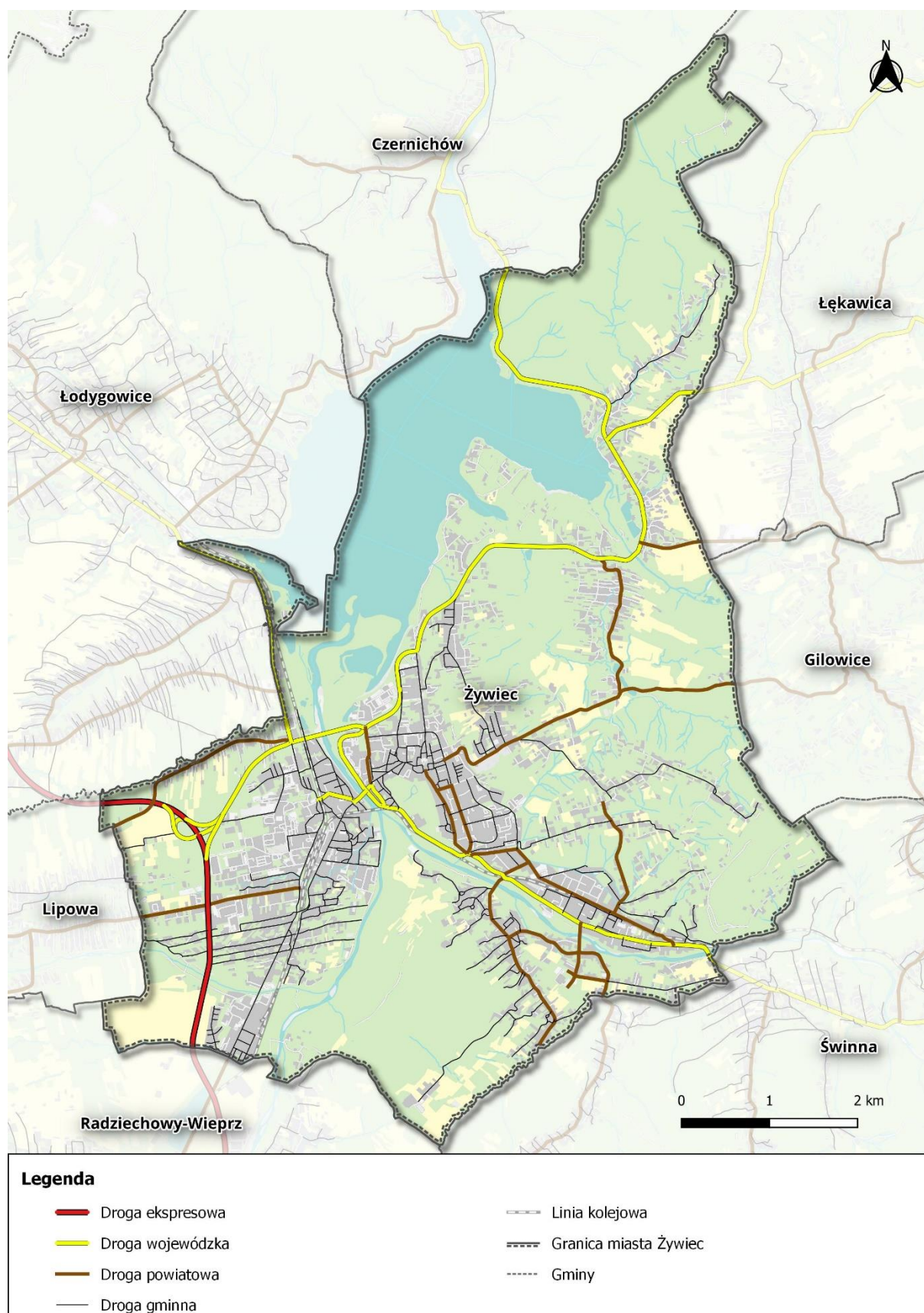
2.3. UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE I EFEKTYWNOŚCI PODRÓŻY

Sieć drogowa miasta Żywiec składa się z następujących dróg:

- droga ekspresowa S1 (Pyrzowice [połączenie z autostradą A1] – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Jaworzno – Mysłowice [połączenie z autostradą A4] – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń [granica państwa ze Słowacją]);
- droga wojewódzka nr 945 (Żywiec [skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 946] – Świnna – Korbielów [granica państwa ze Słowacją]);
- droga wojewódzka nr 946 (węzeł Żywiec Soła – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 945 – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 948 – Łękawica – Sucha Beskidzka);
- droga wojewódzka nr 948 (Żywiec [skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 946] – Czernichów – Kobiernice [skrzyżowanie z drogą krajową nr 52] – Kęty [skrzyżowanie z drogą krajową nr 52] – Oświęcim).

Sieć dróg krajowych i wojewódzkich pozwala na dobre skomunikowanie miasta Żywiec z sąsiednimi gminami oraz ośrodkiem subregionalnym – jakim jest Bielsko-Biała – a także wojewódzkim, czyli Katowicami. Ponadto podstawowa sieć drogowa jest uzupełniona drogami powiatowymi i gminnymi.

Mapa 8. Układ drogowy miasta Żywiec



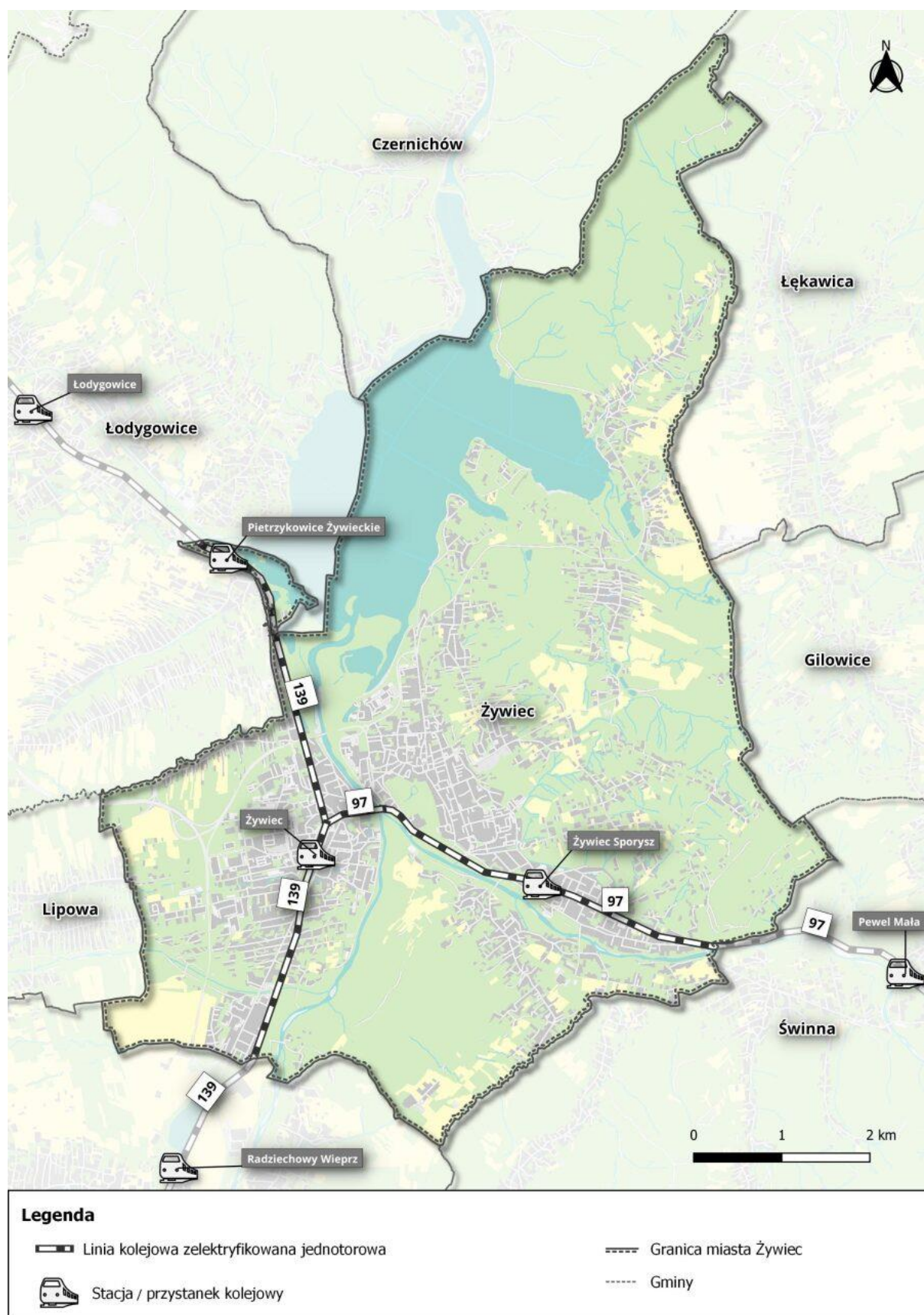
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Na obszarze Miasta funkcjonuje także **transport kolejowy**. Przez Żywiec przebiegają dwie linie kolejowe:

- **linia kolejowa nr 97** – jednotorowa, zelektryfikowana, łącząca stację Żywiec (gdzie zaczyna swój bieg) z linią kolejową nr 139 i zlokalizowanymi na niej miejscowościami Sucha Beskidzka, Skawina i dalej w kierunku Krakowa i Zakopanego. Znajduje się na niej także stacja kolejowa Żywiec Sporysz, wykorzystywana do nieregularnych przewozów pasażerskich organizowanych przez województwo śląskie i małopolskie w kierunku Suchoj Beskidzkiej i Krakowa oraz stacji Żywiec. Operatorem przewozów kolejowych na tej trasie jest spółka Polregio. W trakcie opracowywania dokumentu trwał przetarg na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii kolejowej nr 97 na odcinku od Żywca do Suchoj Beskidzkiej. Przy jej realizacji warto rozważyć wyposażenie stacji Żywiec Sporysz w parking rowerowy (obecnie nie ma tam nawet stojaków dla rowerów), jak również zapewnienie do niej dróg dojazdu poprzez budowę dróg dla rowerów.
- **linia kolejowa nr 139** – na obszarze miasta Żywiec jest ona jednotorowa i zelektryfikowana. Łączy Żywiec z Bielskiem-Białą i Katowicami. Stacja kolejowa w Żywcu obsługuje średniodobowo 2000-3000 pasażerów, co przy liczbie 47 zatrzymań dziennie daje około 50 pasażerów na jedno zatrzymanie. Zatrzymują się tam pociągi (umożliwiające przewóz rowerów) spółek: PKP Intercity (sezonowo w kierunku Bydgoszczy, Szczecina, Zakopanego), Polregio (w kierunku Krakowa i Suchoj Beskidzkiej) i Koleje Śląskie (w kierunku: Bielska-Białej, Częstochowy, Gliwic, Katowic, Pszczyny, Rybnika, Zwardonia i sezonowo – Zakopanego). Dzięki licznym połączeniom kolejowym Żywiec jest dobrze skomunikowany z większymi węzłami kolejowymi w Katowicach i Bielsku-Białej. Stacja jest wyposażona w niezadaszone stojaki dla rowerów, a także przejście na perony w poziomie torów kolejowych. Na linii kolejowej nr 139 funkcjonuje także przystanek osobowy Pietrzykowice Żywieckie, który obsłużył w 2022 r. średniodobowo 200-299 pasażerów. Na przystanku kolejowym zatrzymują się pociągi spółki Koleje Śląskie, umożliwiające przewóz rowerów (w kierunku: Bielska-Białej, Częstochowy, Gliwic, Katowic, Pszczyny, Rybnika, Zwardonia i sezonowo – Zakopanego).

Dzięki licznym połączeniom kolejowym Żywiec jest dobrze skomunikowany z większymi węzłami kolejowymi w Katowicach i Bielsku-Białej, co jest ważne w szczególności poza sezonem turystycznym, kiedy nie kursują pociągi uruchamiane przez PKP Intercity. Ważnym przedsięwzięciem będzie **modernizacja linii kolejowej nr 97**, która pozwoli na uruchomienie większej liczby połączeń w kierunku województwa małopolskiego, zwiększając przy tym atrakcyjność Żywca wśród mieszkańców regionu.

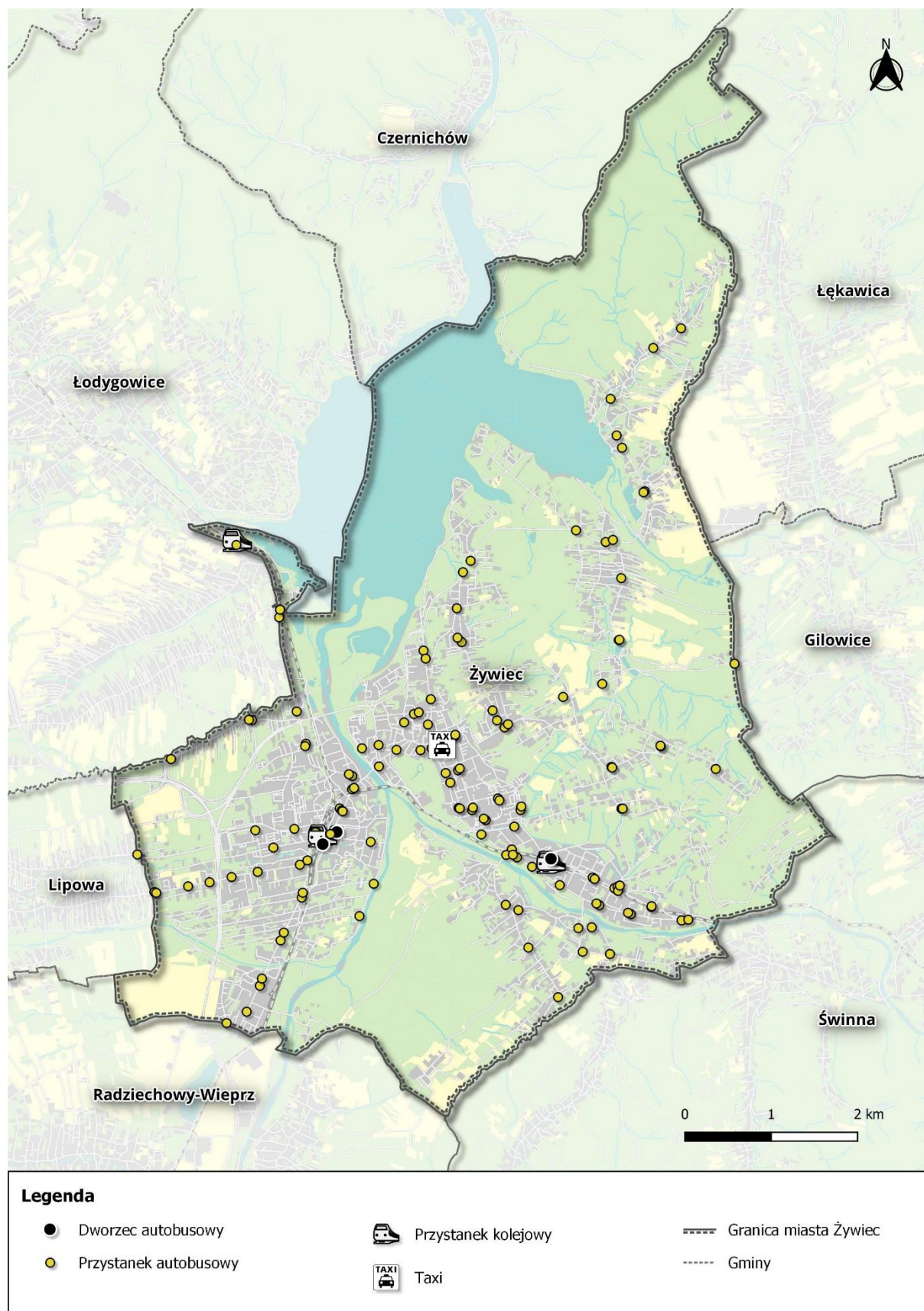
Mapa 9. Linie kolejowe oraz stacje i przystanki kolejowe w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W pobliżu stacji i przystanków kolejowych w Żywcu znajdują się przystanki autobusowe, obsługiwane przez **komunikację miejską** obsługiwaną przez przewoźnika – **MZK Żywiec**. Sieć komunikacji miejskiej składa się z 18 linii komunikacyjnych o częstotliwości kursowania autobusów od 15 do 120 minut. Większość z nich kursuje przez cały dzień, 7 dni w tygodniu. Pojedyncze linie mają charakter szczytowy, kursując w godzinach porannych i popołudniowych w czasie największego zapotrzebowania na przewozy lub kursują jedynie w dni robocze lub od poniedziałku do soboty. Sieć komunikacyjna pozwala na przemieszczanie się pomiędzy osiedlami miasta, a także do pobliskich gmin (Czernichów, Gilowice, Lipowa, Łodygowice, Radziechowy-Wieprz, Świnna). Ponadto, miejskie autobusy umożliwiają dojazd z Żywca do Międzybrodzia Żywieckiego, gdzie znajdują się liczne atrakcje turystyczne: kolej linowo-terenowa wjeżdżająca na Górę Żar, park linowy, bikepark do jazdy na rowerach enduro czy szkoła szybowcowa. Sieć komunikacji miejskiej obsługiwana jest przez 39 niskopodłogowych autobusów, które umożliwiają przejazd osób z ograniczoną mobilnością. Według regulaminu przewozów, w autobusach komunikacji miejskiej zakazane jest przewożenie rowerów. W ramach rozwoju transportu publicznego i rowerowego planowany jest także węzeł przesiadkowy przy Amfiteatrze w Żywcu.

Mapa 10. Przystanki autobusowe w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



3. Diagnoza ruchu rowerowego w mieście

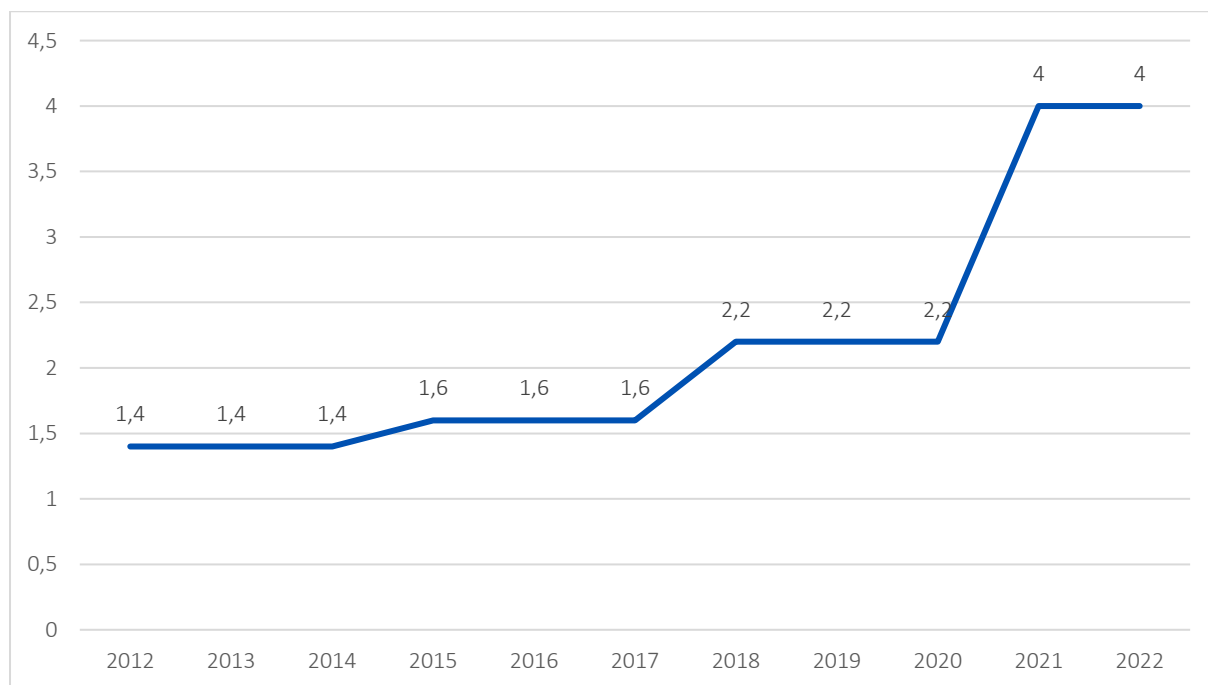


3. DIAGNOZA RUCHU ROWEROWEGO W MIEŚCIE

3.1. INFRASTRUKTURA ROWEROWA

Według oficjalnych danych Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, **liniowa infrastruktura rowerowa** w mieście Żywiec jest dość uboga i wynosi 4 km¹ (z czego 3,2 km znajduje się pod zarządem miasta Żywiec, a pozostałe 0,8 km pod zarządem Urzędu Marszałkowskiego). Jednakże należy zauważyć, iż liczba kilometrów tras rowerowych w mieście stale rośnie. Analizując Wykres 1. zauważyć można, że w ciągu ostatnich 3 lat długość dróg dla rowerów w mieście niemal podwoiła się (wzrost z 2,2 km do 4 km). Co więcej, kolejne trasy rowerowe są obecnie w budowie (od kładki na rzece Koszarawie do kładki na rzece Sole, od kładki na rzece Sole do ulicy Tetmajera w kierunku centrum przesiadkowego przy ulicy Słonki, za boiskiem Czarni Góral do kładki na Leśniance i przy ulicy Sienkiewicza), a istniejące plany wskazują na dalszy **rozwój tras rowerowych** w Żywcu. Planowana i budowana obecnie sieć dróg rowerowych ma powiększyć długość tras w mieście do około 46 km. Dzięki tym inwestycjom powstanie szkielet głównych tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym i transportowym łączącym różne części miasta oraz Żywiec z sąsiednimi gminami. Działania te przyczynią się do rozwoju transportu zeroemisyjnego w mieście i jego bezpośrednim sąsiedztwie.

Wykres 1. Zmiana długości dróg dla rowerów w Żywcu w latach 2012-2022 [km]



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (dostęp: 14.09.2023 r.)

Trasy rowerowe w Żywcu są **zróżnicowane pod względem jakości** wykonania. Te starsze posiadają zazwyczaj nawierzchnię wykonaną z kostki (np. przy alei Piłsudskiego), natomiast nowsze inwestycje cechują się zdecydowanie lepszą nawierzchnią bitumiczną (np. przy ulicy

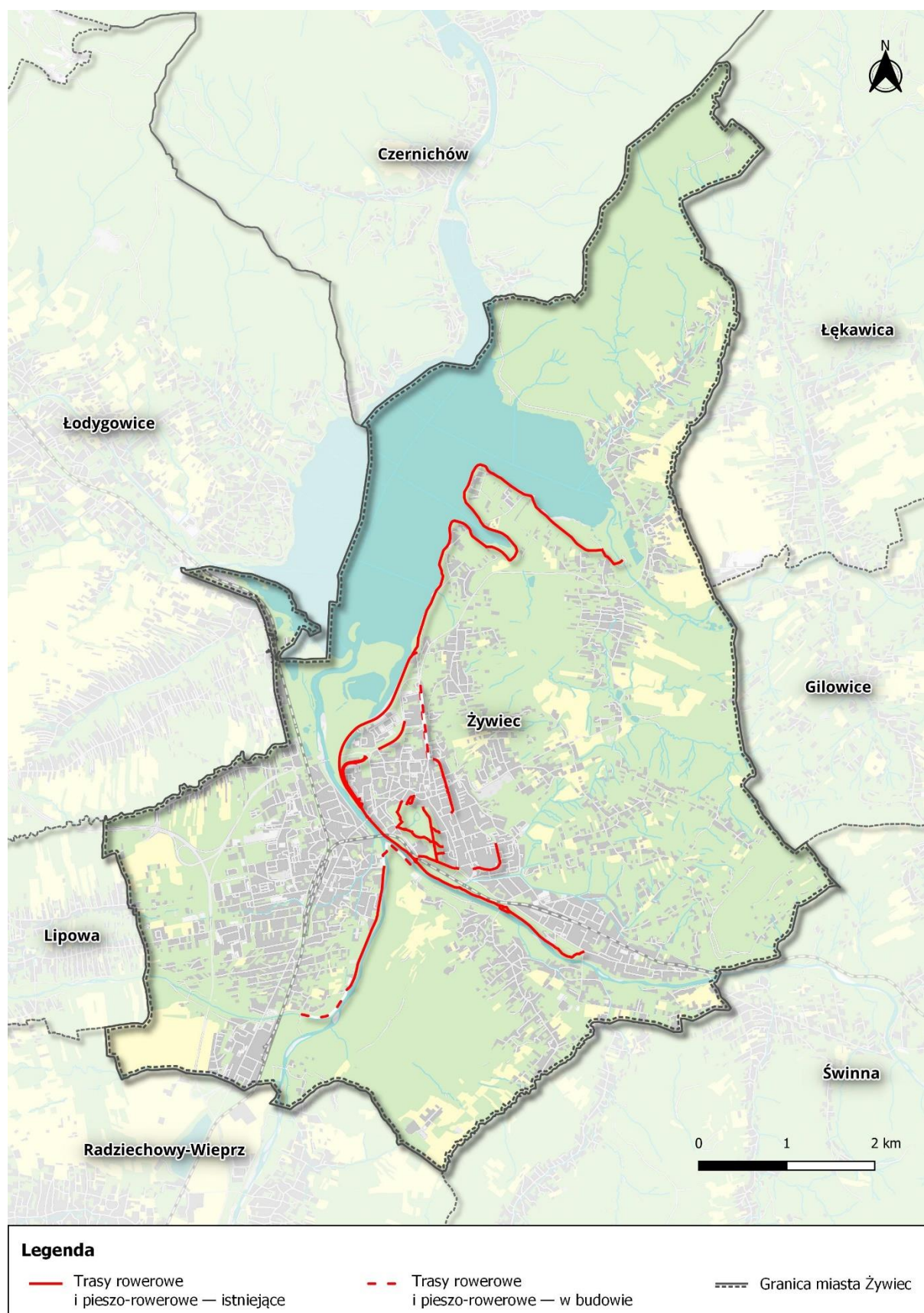
¹ Należy zauważyć, że dane BDL GUS nie uwzględniają m.in. trasy przy Jeziorze Żywieckim z uwagi na charakter tego ciągu (droga dla pieszych i rowerów). Podsumowując długość całej liniowej infrastruktury rowerowej w granach miasta Żywiec (patrz: Mapa 11) otrzymamy wynik około 17,5 km.

Habsburgów). Infrastruktura ta posiada także różny stopień separacji między poszczególnymi uczestnikami ruchu. Niestety element ten jest nisko oceniany przez mieszkańców (patrz rozdział 3.7.) z uwagi na częste prowadzenie ruchu rowerowego wspólnie z lub w bezpośrednim sąsiedztwie chodnika – powodując konflikty między rowerzystami a pieszymi. Podobny problem uwidacznia się na odcinku trasy rekreacyjnej wzdłuż Jeziora Żywieckiego od ulicy Henryka Sienkiewicza do Plaży miejskiej w Żywcu, gdzie dochodzi do sytuacji niebezpiecznych przy wyższym natężeniu ruchu pieszego. Starsza infrastruktura wymaga też odświeżenia oznakowania poziomego (np. na al. Marszałka Józefa Piłsudskiego).

Wzdłuż dydaktyczno-edukacyjnej ścieżki pieszo-rowerowej wokół Jeziora Żywieckiego i rzeki Soły umieszczona jest **infrastruktura punktowa** w formie ławek i koszy na śmieci. Na wskazanych trasach przygotowano niezadaszone Miejsca Obsługi Rowerzystów składające się, oprócz wskazanej powyżej infrastruktury punktowej, z tablic informacyjnych oraz stojaków rowerowych. Wzdłuż tras rowerowych nie funkcjonuje oznakowanie pionowe informujące o możliwości zjazdu i dojazdu do danej części miasta. Warto dodać, że trasy rowerowe nieprzebiegające wzdłuż pasa drogowego najczęściej nie posiadają oświetlenia, co ogranicza ich wykorzystanie w trakcie nocy.

Oprócz budowy i modernizacji ciągów rowerowych równie istotne jest ich **bieżące utrzymanie**. Zauważyć można, iż w Żywcu aspekt ten jest niekiedy pomijany i nietrudno doszukać się odcinków ścieżek rowerowych, gdzie wyrasta roślinność lub leżą połamane gałęzie drzew. Zjawisko to jest szczególnie dotkliwe na trasach rekreacyjnych.

Mapa 11. Istniejąca i będąca w budowie infrastruktura rowerowa w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.2. RUCH ROWEROWY

Ruch rowerowy w mieście należy określić jako głównie **rekreacyjny**. Doskonałe uwarunkowania lokalne oraz rozwijająca się infrastruktura rowerowa i jej otoczenie (np. warsztaty, wypożyczalnie rowerów) wpływają na rozwój Żywca jako ośrodka skupiającego turystyczny ruch nie tylko z okolicznych gmin, ale także z całego województwa. Użytkownicy rowerów wskazują, iż istniejące i planowane połączenia rowerowe miasta z okolicznymi gminami są dobrym rozwiązaniem, nie tylko z perspektywy ruchu turystycznego, ale również jako **forma codziennych podróży**. Jednocześnie należy zauważyć, że rowerowy ruch miejski stanowi jedynie ułamek wszystkich podróży wykonywanych rowerem (według wniosków z badań społecznych, których podsumowanie znajduje się w rozdziale 3.7.), co pośrednio wynika z braku liniowej infrastruktury rowerowej stwarzającej bezpieczne i komfortowe warunki do wykonywania codziennych podróży pieszych.

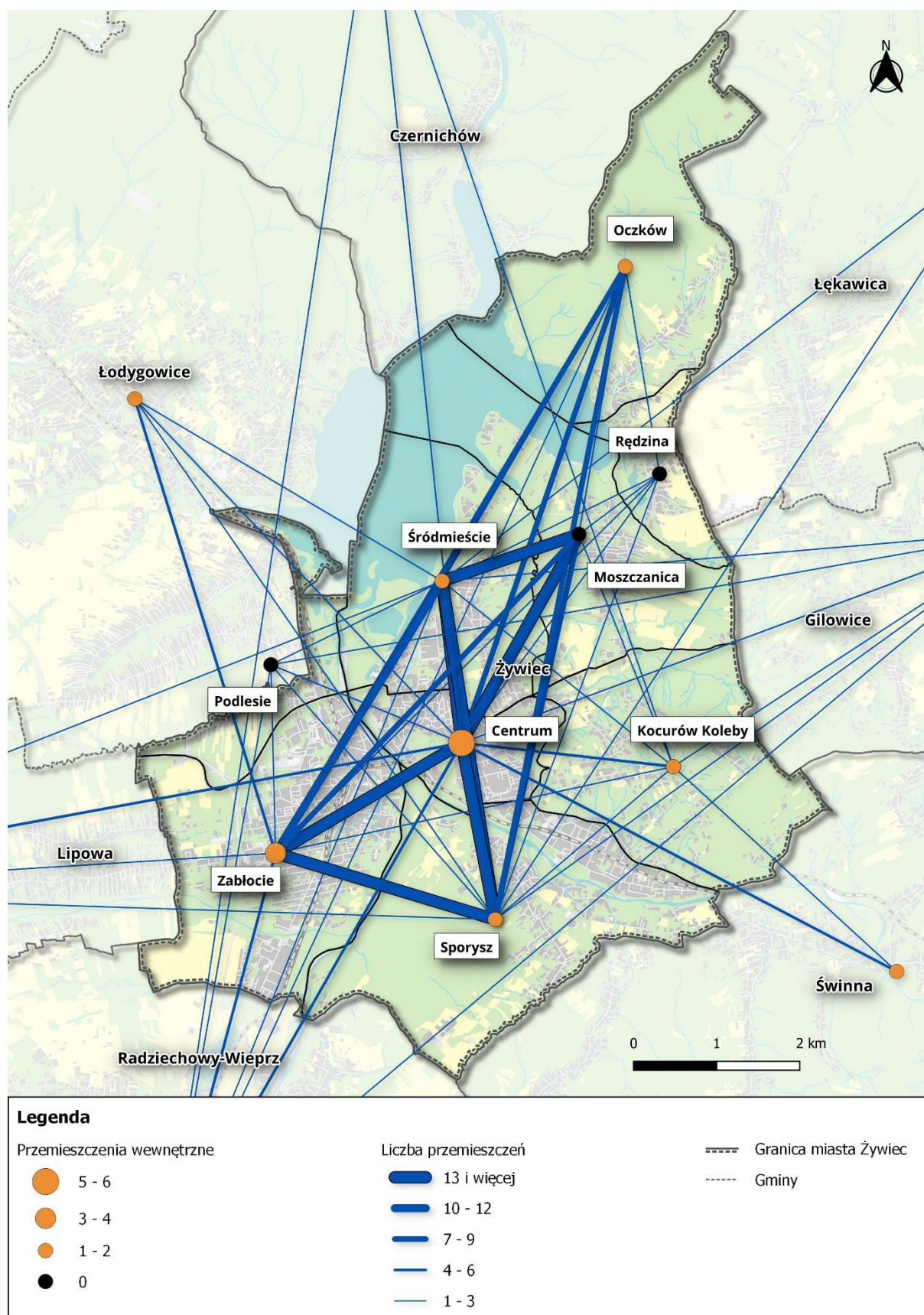
W kontekście ruchu rowerowego ważne jest także poruszenie **kwestii bezpieczeństwa** – nie tylko rowerzystów, ale także wszystkich pozostałych uczestników ruchu drogowego. Negatywne głosy mieszkańców wskazują na konieczność poprawy kilku elementów sieci rowerowej, które wpłyną na zwiększenie poczucia bezpieczeństwa, wśród nich należy wymienić m.in.: separację ruchu rowerowego i pieszego, oświetlenie tras rowerowych czy też dążenie do tworzenia spójnej sieci tras.

Niepomijalna jest także kwestia zeroemisyjności transportu rowerowego. W dobie coraz bardziej dotkliwych zmian klimatycznych ograniczenie wykorzystania pojazdów silnikowych i wybieranie alternatywnych dla samochodów form podróży wpisuje się w działalność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. **Kwestia ekologii** jest zatem bardzo ważna w procesie rozwoju transportu rowerowego, gdyż ruch rowerowy nie wpływa negatywnie na klimat i środowisko, a przyczynia się do ograniczenia emisji pochodzących z sektora transportu.

Istotne z perspektywy planowania polityki rowerowej miasta jest także określenie, jakiego typu rozwiązania z zakresu rowerowej infrastruktury są konieczne do wdrożenia w danej relacji. Z tego powodu niezbędne jest **zdiagnozowanie kierunków i natężenia ruchu rowerów** w określonych relacjach wewnątrz miasta, ale także poza jego granice. W związku z powyższym, na podstawie wyników odpowiedzi z badania ankietowego (którego podsumowanie znajduje się w rozdziale 3.7.), opracowano **więźbę ruchu rowerowego** (patrz Mapa 12.).

Wizualizacja więźby ruchu rowerowego wskazuje na obszary miasta, pomiędzy którymi porusza się najwięcej rowerzystów, są to **relacje wybiegające promieniście od centrum Żywca**, gdzie znajduje się wiele ważnych punktów administracyjnych, oświatowych i usługowych. Zauważyć można zatem, że dojazdy do pracy, szkół czy po podstawowe zakupy w centrum Żywca możliwe jest z wykorzystaniem roweru. Niepomijalny jest również ruch pozamiejski, który z uwagi na walory turystyczne miasta odgrywa bardzo ważną rolę. Ponadto, na więźbie ruchu można zauważyć relatywnie sporą liczbę wskazań na podróże wewnątrz danego obszaru – w szczególności w centrum miasta i na Zabłociu. Oznacza to, że rower ma i będzie miał także istotne znaczenie w codziennych podróżach mieszkańców na krótkich dystansach.

Mapa 12. Więźba ruchu rowerowego w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie wyników badania ankietowego

Jednoznacznie należy stwierdzić, iż planowane działanie zmierzające do budowy liniowej infrastruktury rowerowej na trasach wyjazdowych z miasta znajdą liczną grupę odbiorców i wpłyną pozytywnie na poprawę komfortu oraz bezpieczeństwa użytkowników rowerów – nie tylko w ruchu pozamiejskim, ale także wewnętrznym. Jednocześnie działania na rzecz rozwoju transportu rowerowego w Żywcu wpisują się w wybrane zasady zrównoważonego rozwoju (patrz: Rysunek 1).

Rysunek 1. Cele (zasady) zrównoważonego rozwoju



Źródło: <https://www.gov.pl/web/polskapomoc/cele-zrownowazonego-rozwoju>

3.3. DZIAŁANIA SPOŁECZNE

Istotną kwestią we wdrażaniu zmian dotyczących różnych dziedzin życia codziennego w każdej jednostce samorządowej jest **aspekt społeczny**. Zmiany nie zawsze wynikają z uwarunkowań zewnętrznych, ale mogą być także odpowiedzią na potrzeby mieszkańców i osób odwiedzających daną gminę. Udział mieszkańców w procesie wdrażania zmian w przestrzeni miejskiej jest zatem istotną częścią całego procesu rozwoju gminy. Nie inaczej jest w przypadku transportu rowerowego, który skupia sympatyków jazdy na rowerze, będących jednocześnie swoistymi ekspertami w tej dziedzinie. Współpraca z organizacjami, klubami i innymi grupami sympatyków pozytywnie wpływa na efekty realizacji działań skierowanych do tych specyficznych grup odbiorców. Działania społeczne w obrębie transportu rowerowego to także wszelakie inicjatywy ukierunkowane na **zmianę nawyków transportowych** i szerzenie proekologicznego charakteru tego sposobu przemieszczania się.

3.4. ORGANIZACJA

Na obszarze miasta Żywiec kompetencje w zakresie **zarządzania infrastrukturą rowerową** wzdłuż pasów drogowych posiadają zarządcy dróg. Są to odpowiednio:

- dla dróg wojewódzkich – Zarząd Województwa Śląskiego poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach;
- dla dróg powiatowych – Zarząd Powiatu Żywieckiego poprzez Powiatowy Zarząd Dróg w Żywcu;
- dla dróg gminnych – Burmistrz Miasta Żywiec poprzez Wydział Inżynierii Miejskiej, Ochrony Środowiska i Rozwoju Urbanistycznego, a w ramach Wydziału poprzez Referat ds. Dróg Publicznych.

Za powstawanie tras rekreacyjno-turystycznych (służą one także, jako trasy do przemieszczania się mieszkańców okolicznych gmin na potrzeby dojazdu do pracy czy dojazdu do szkoły), a także infrastrukturę towarzyszącą odpowiada Urząd Miejski w Żywcu. Miasto Żywiec należy również do **Związku Międzygminnego ds. Ekologii w Żywcu** zawiązanego z pozostałymi gminami powiatu żywieckiego. Jego głównym zadaniem jest wykonywanie przedsięwzięć proekologicznych na terenie gmin powiatu żywieckiego. Związek będzie też beneficjentem projektu „Rozwój zeroemisyjnej mobilności nad Jeziorem Żywieckim i Międzybrodzkim”. Ponadto Żywiec jest członkiem **Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka**, które zgodnie ze statutem Stowarzyszenia jest dobrowolnym i samorządnym zrzeszeniem gmin oraz powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego. W ramach Stowarzyszenia przy opracowaniu **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej** powstały grupy robocze ds.:

- transportu i zrównoważonej mobilności;
- utworzenia sieci tras rowerowych w Subregionie Południowym Województwa Śląskiego;
- projektów wspólnych z zakresu turystyki i dziedzictwa kulturowego.

3.5. ORGANIZACJE ROWEROWE

Miłośnicy jazdy na jednośladach czynią to zarówno rekreacyjnie, jak i w celu odbywania codziennych podróży do pracy, szkoły, na uczelnię, do sklepu itd. W wielu miastach i regionach rowerzyści zakładają kluby, organizacje i inne zrzeszenia w celu m.in. organizacji wydarzeń tematycznych czy promocji tego środka transportu. Dostęp do technologii komunikacji za pośrednictwem Internetu umożliwia dzielenie swojej pasji również w formie zdalnej. Mieszkańcy Żywca zainteresowani jazdą na rowerze mogą dzielić się różnymi informacjami poprzez grupę „**Żywiec na Rowerze**” w serwisie Facebook. Liczy ona ponad 2 tys. członków. Znaleźć tam można zdjęcia z podróży rowerowych po Żywcu i okolicach oraz dyskusje dotyczące tematyki rowerowej. W serwisie Facebook znajduje się również strona „**FLOW – Klub Rowerowy Żywiec**”, która obserwowana jest przez ponad 700 osób. Klub ten zajmuje się organizacją zajęć grupowych z kolarstwa górskiego dla dzieci i młodzieży.

Miłośnicy podróży rowerowych mogą również dzielić swoją pasję w ramach organizacji o zasięgu ogólnowojewódzkim – [Rowerem po Śląsku](#). Organizacja ta prowadzi działalność w Internecie, prowadząc bloga, profil (obserwowany przez ponad 23 tys. użytkowników) i grupę w serwisie Facebook liczącą ponad 25 tys. członków. Ponadto organizacja posiada sklep z gadżetami, takimi jak koszulki czy kubki z motywem rowerowym, co stanowi swego rodzaju promocję tego środka transportu.

Zdjęcie 2. Stojaki rowerowe nad Jeziorem Żywieckim



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Z uwagi na atrakcyjne przyrodniczo położenie, w Żywcu pod dwoma markami (patrz: Rysunek 2) działa firma „Zbójnicki Szlak Leszek Młodzianowski” związana z szeroko pojętą turystyką – nie tylko miejską, ale również regionalną.

Rysunek 2. Logotypy Żywieckiego Centrum Turystyki i Kultury (po lewej) oraz Beskidzkiego Centrum Turystyki (po prawej)



Źródło: <https://www.zywieckiecentrumturystyki.pl/> (dostęp 06.09.2023 r.)



Źródło: <https://beskidytravel.com.pl/> (dostęp 06.09.2023 r.)

Współpraca z organizacjami rowerowymi i turystycznymi jest ważnym elementem planowania inwestycji i wydarzeń, ponieważ jego członkowie posiadają bogatą wiedzę, doświadczenie, jak również są ekspertami w dziedzinie transportu rowerowego. Mogą więc wnieść istotny wkład w rozwój sieci rowerowej i promocji tego środka transportu.

3.6. WYPADKI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW

Ważnym elementem mającym wpływ na poruszanie się na rowerze jest **bezpieczeństwo ruchu drogowego**. Każdy rowerzysta czy osoba korzystająca z UTO, powinni czuć się bezpiecznie podczas jazdy. W latach 2017-2022 na obszarze miasta Żywiec doszło do 10 wypadków z udziałem rowerzystów, w których zmarła 1 osoba, 7 zostało lekko rannych, a 2 odniosły ciężkie obrażenia. Do największej liczby wypadków dochodziło w latach 2017-2019. Warto podkreślić, że w latach 2020-2022 miał miejsce tylko jeden wypadek, w którym poszkodowany doznał lekkich obrażeń.

Tabela 3. Liczba zdarzeń i wypadków drogowych oraz ich ofiar w Żywcu w latach 2017-2022

Opis	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liczba wypadków	4	3	2	0	1	0
Ciężko ranni	1	1	0	0	0	0
Lekko ranni	2	2	2	0	1	0
Zmarli	1	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji

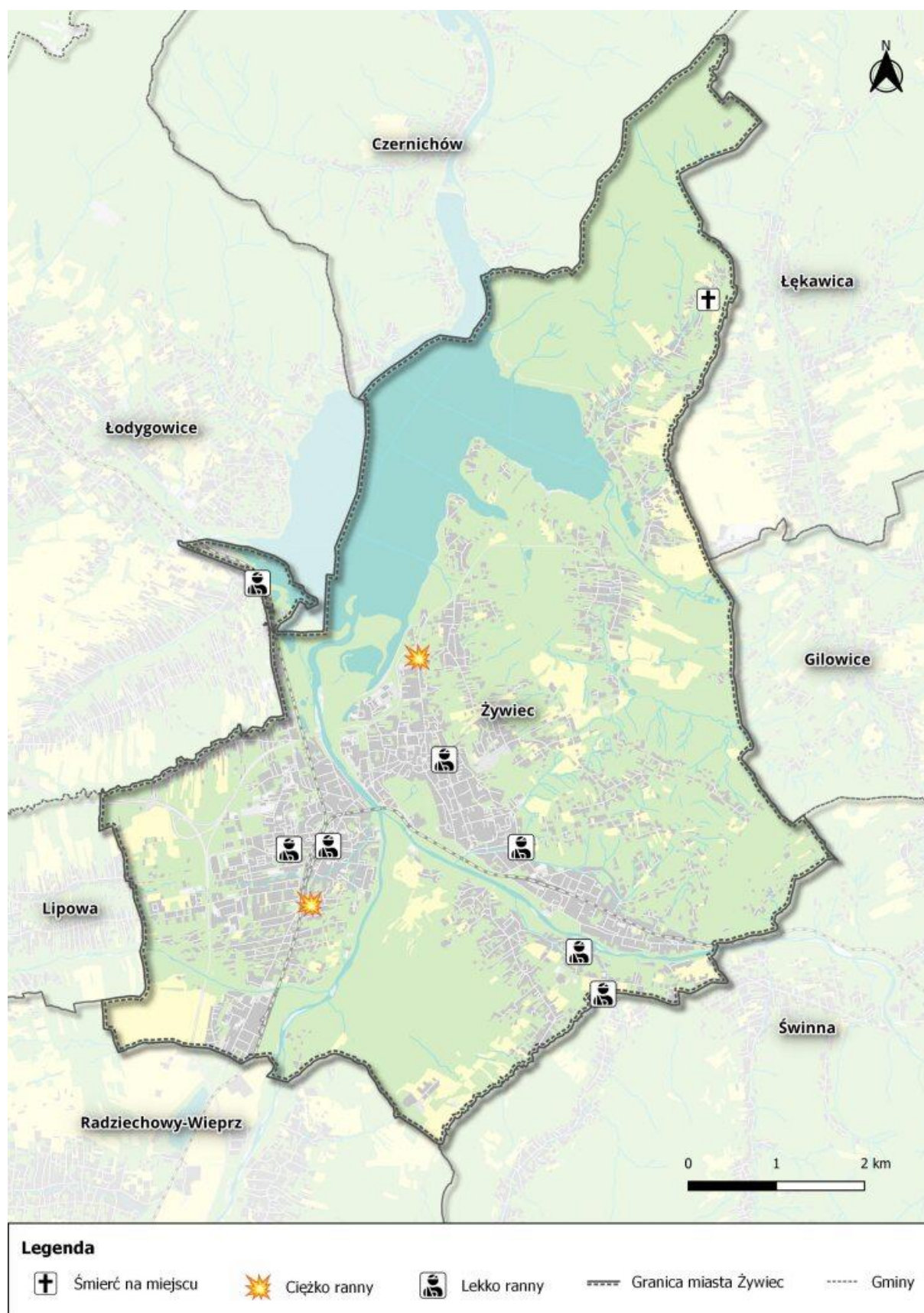
W latach 2017-2022 najczęściej do **zdarzeń i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów** dochodziło z winy kierujących jednośladami. Główną przyczyną zdarzeń i wypadków drogowych było nieustąpienie pierwszeństwa. Do największej liczby wypadków dochodziło przy dobrych warunkach atmosferycznych (9 wypadków), do części zaś przy pochmurnej pogodzie (1 wypadek). Miały one miejsce na jezdni (9 wypadków) oraz poboczu (1 wypadek) najczęściej na odcinkach prostych (3 wypadki).

Tabela 4. Przyczyny zdarzeń i wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w Żywcu w latach 2017-2022

Przyczyny zdarzeń drogowych	Wypadki z ofiarami rannymi i śmiertelnymi	Odsetek
Spowodowanych przez kierujących pojazdami	10	100%
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	4	40%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	3	30%
Inne przyczyny	2	20%
Nieprawidłowe skręcanie	1	10%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji

Mapa 13. Lokalizacje wypadków z udziałem rowerzystów w latach 2017-2022



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie www.obserwatoriumbrd.pl (dostęp: 06.09.2023 r.)

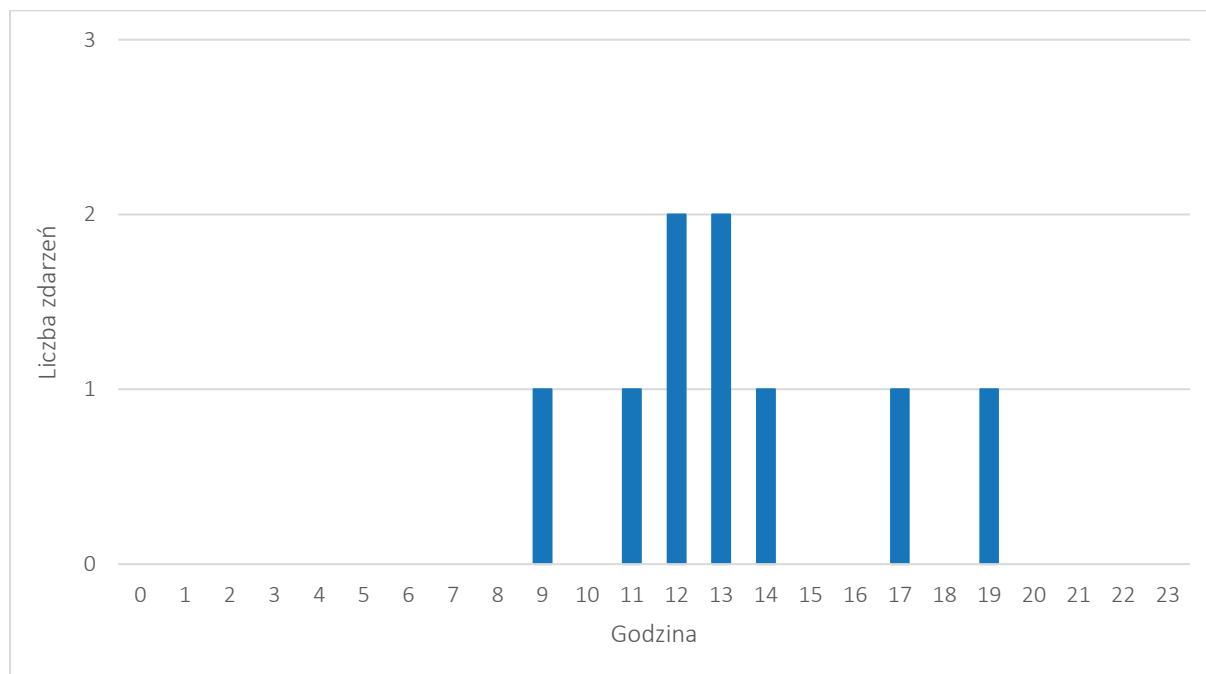
Zebrane dane wskazują, że do największej liczby wypadków dochodziło w lipcu, czyli w miesiącu o większym ruchu turystycznym. Jednocześnie zaobserwować można spadek ich liczby w okresie od października do końca stycznia, czyli miesiącach zmniejszonej liczby podróży wykonywanych rowerami. Najczęściej do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów dochodziło w godzinach południowych – od 12:00 do 14:00 (4 wypadki). Jest to o tyle ciekawe zjawisko, że najwięcej wypadków miało miejsce pomiędzy szczytami (porannym i popołudniowym), nie zaś w czasie największego natężenia ruchu. Ponadto lokalizacje wypadków pokrywają się częściowo z miejscami niebezpiecznymi wskazywanymi w badaniu ankietowym przez mieszkańców – były to ulice, gdzie brakuje infrastruktury przeznaczonej dla rowerzystów, np. ulica Dworcowa czy Browarna.

Tabela 5. Wypadki drogowe z udziałem rowerzystów w Żywcu w poszczególnych miesiącach w latach 2017-2022

Miesiąc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Liczba zdarzeń	0	1	0	1	1	0	4	1	1	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie bazy Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji

Wykres 2. Wypadki drogowe z udziałem rowerzystów w Żywcu w poszczególnych godzinach



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji

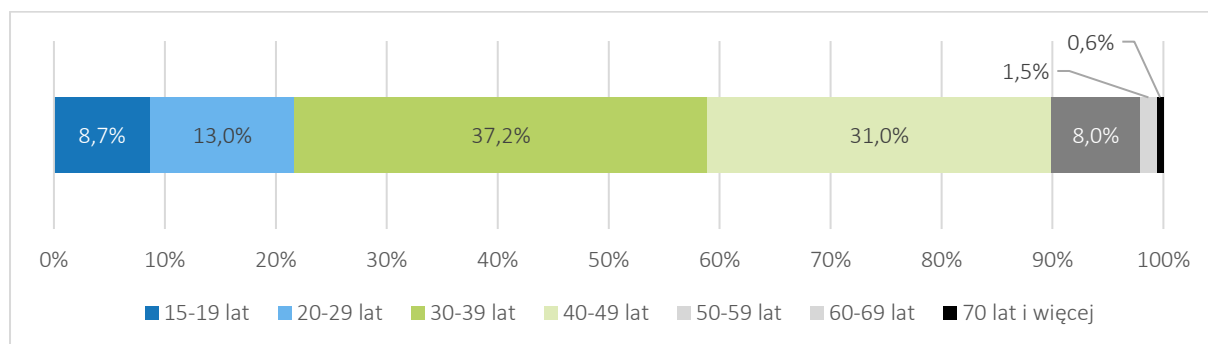
3.7. BADANIA OPINII ROWERZYSTÓW

3.7.1. PODSUMOWANIE ANKIETY BADAWCZEJ

W dniach od 4 do 18 września 2023 r. przeprowadzono **badanie ankietowe** skierowane do mieszkańców Żywca, w którym przy użyciu metody CAWI (ang. *Computer-Assisted Web Interview*, wspomagany komputerowo wywiad realizowany przy pomocy strony internetowej), zbierano odpowiedzi mieszkańców na temat bieżącej sytuacji transportu rowerowego. W celu zebrania jak największej liczby odpowiedzi i tym samym uzyskania reprezentatywnego wyniku ankiety, promocja odbyła się dwójako – za pośrednictwem oficjalnych kanałów informacyjnych Urzędu Miejskiego w Żywcu oraz wiadomości skierowanych do uczniów żywieckich szkół, wysłanych poprzez dziennik elektroniczny.

W ankiecie udział wzięły 323 osoby, z czego 142 osoby stanowiły kobiety, 177 – mężczyźni, natomiast 4 osoby nie podały swojej płci. Grupa badawcza stanowiła 1,12% całości mieszkańców miasta. Największą grupą respondentów były osoby w wieku 30-39 lat (37,2% osób biorących udział w badaniu), zaś najmniej liczna to osoby w wieku powyżej 70 lat (0,6% osób biorących udział w badaniu).

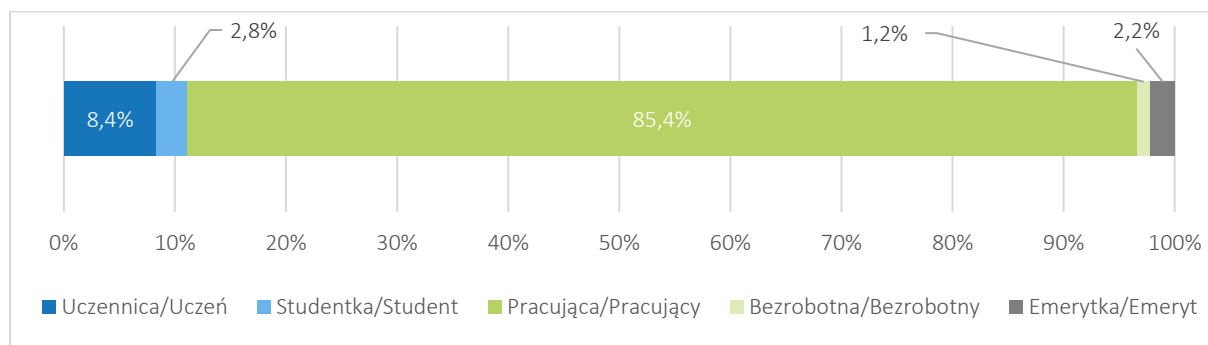
Wykres 3. Struktura wiekowa ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Udział grup wiekowych w puli respondentów przekłada się również na aktywność zawodową mieszkańców udzielających odpowiedzi – 85,4% stanowiły osoby pracujące. W badaniu uczestniczyły również osoby uczące się – 8,4% oraz studiujące – 2,8%.

Wykres 4. Aktywność zawodowa ankietowanych

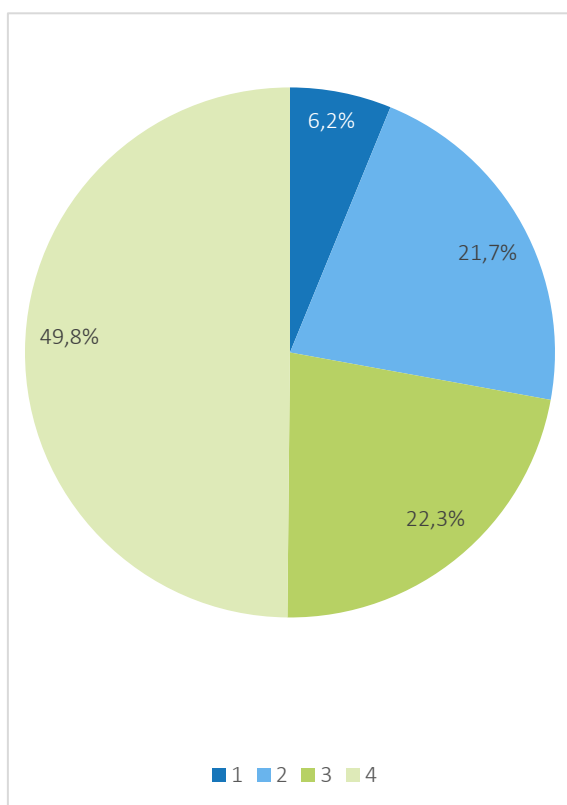


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

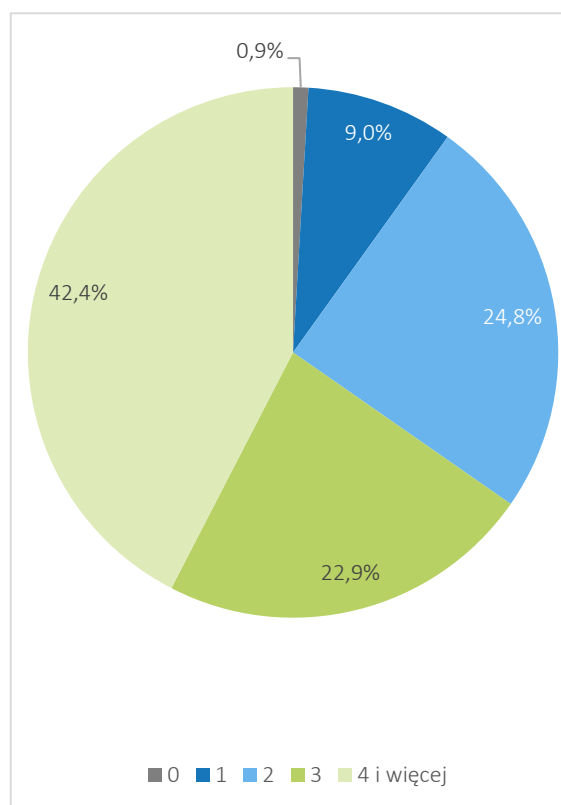
Wśród ankietowanych najliczniejszą grupę stanowiły osoby mieszkające w gospodarstwach domowych składających się z co najmniej 4 osób – 49,8%, natomiast najmniej liczną grupę stanowili respondenci mieszkający w indywidualnych gospodarstwach domowych – 6,2%.

Ankietowani zostali poproszeni również o podanie liczby rowerów znajdujących się w ich gospodarstwach domowych. Pozytywnym zaskoczeniem jest fakt, iż 65,3% ankietowanych posiada co najmniej 3 rowery. Równie wysoki jest odsetek gospodarstw z 2 rowerami (24,8% ankietowanych).

Wykres 5. Liczba osób mieszkających w gospodarstwie domowym respondenta



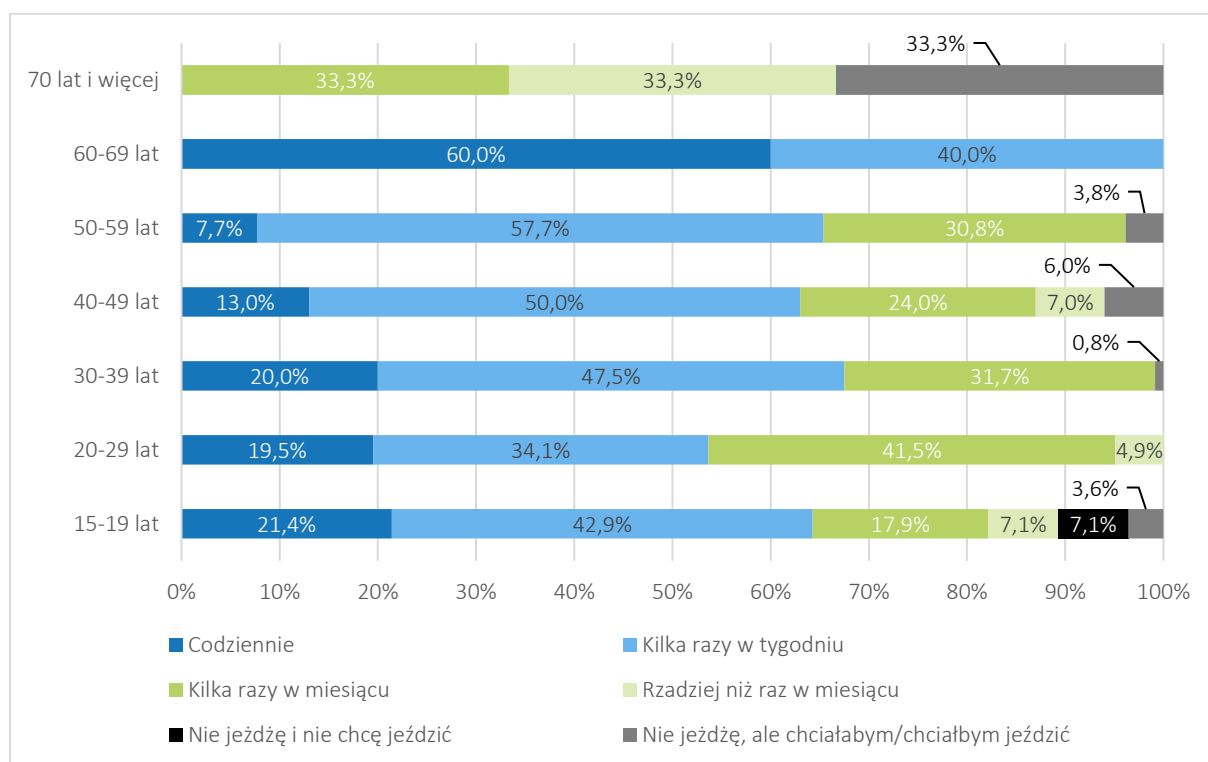
Wykres 6. Liczba rowerów w gospodarstwie domowym respondenta



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Kolejne pytanie pozwoliło określić **częstotliwość jazdy rowerem** przez ankietowanych. Z uzyskanych odpowiedzi można wywnioskować, iż ponad połowa ankietowanych korzysta z jednośladu kilka razy w tygodniu. Najczęściej w swoich codziennych przemieszczeniach rower wykorzystywany jest przez osoby w wieku 60-69 lat, natomiast najrzadziej robią to respondenci w wieku powyżej 70 lat. Co ciekawe, analiza kolejnych pytań wykazuje, że najmłodszy ankietowani wyrażali swoją dezaprobatę wobec wykorzystywania roweru w swoich codziennych podróżach w przyszłości (patrz Wykres 7.). Fakt ten może wynikać z wielu czynników, np. przywiązania do podwożenia przez rodziców, pozornego poczucia „wolności” posiadaczy samochodów itp. Biorąc to pod uwagę należy zwrócić szczególną uwagę na promocję i edukację w zakresie ruchu rowerowego w szczególności uczniów żywieckich szkół.

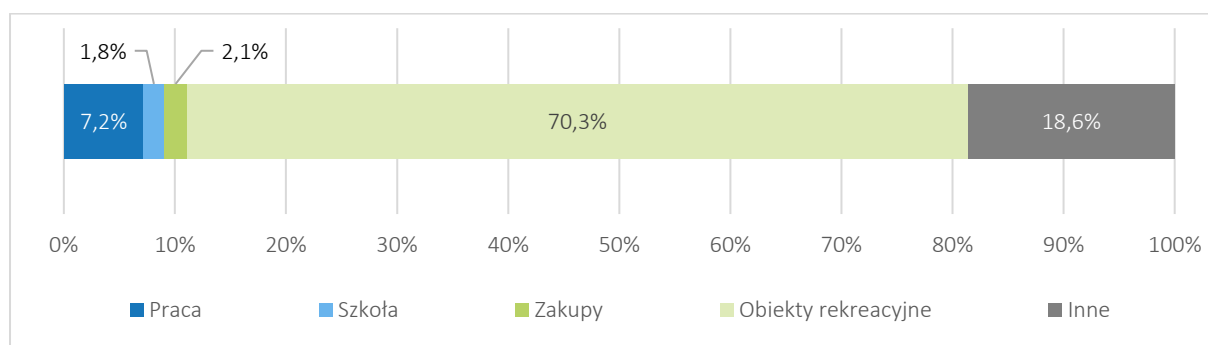
Wykres 7. Częstotliwość jazdy rowerem ankietowanych według grupy wiekowej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

W toku badania ankietowego mieszkańcy zostali zapytani o swój najczęstszy cel podróży. Wyniki wskazują, że ponad 70% ankietowanych udaje się najczęściej do obiektów rekreacyjnych, tj. parków, obiektów sportowych, na place zabaw. Niemalże co piąty ankietowany wskazał na inny cel podróży niż zaproponowane odpowiedzi, np. jeziora oraz góry.

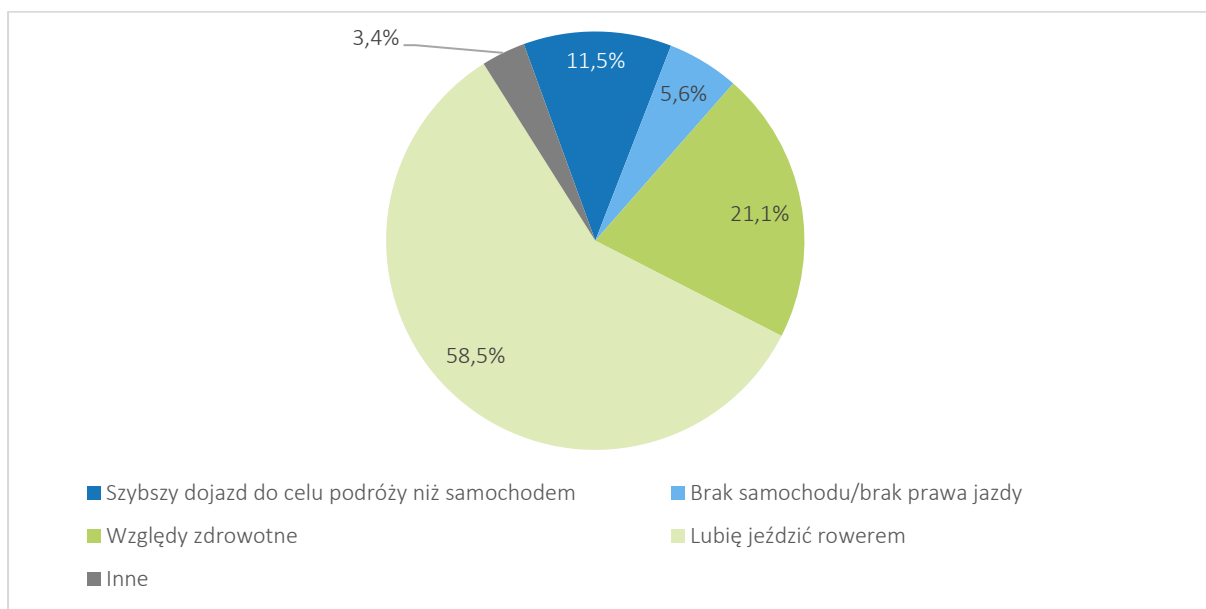
Wykres 8. Najczęstsze cele podróży ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Wybór roweru jako preferowanego środka transportu zależy jest od szeregu różnych czynników. W jednym z pytań ankiety respondentom przedstawiono cztery najczęstsze determinanty wyboru roweru jako podstawowego środka transportu. Najwięcej ankietowanych wskazało, iż lubią jeździć rowerem, co było dla nich główną motywacją dla używania jednoślada. Liczna grupa respondentów wybiera rower jako podstawowy środek transportu ze względów zdrowotnych. Respondenci wskazali również własne czynniki, które determinują wybór roweru – najczęściej wspomniano szybkość poruszania się oraz omijanie korków drogowych.

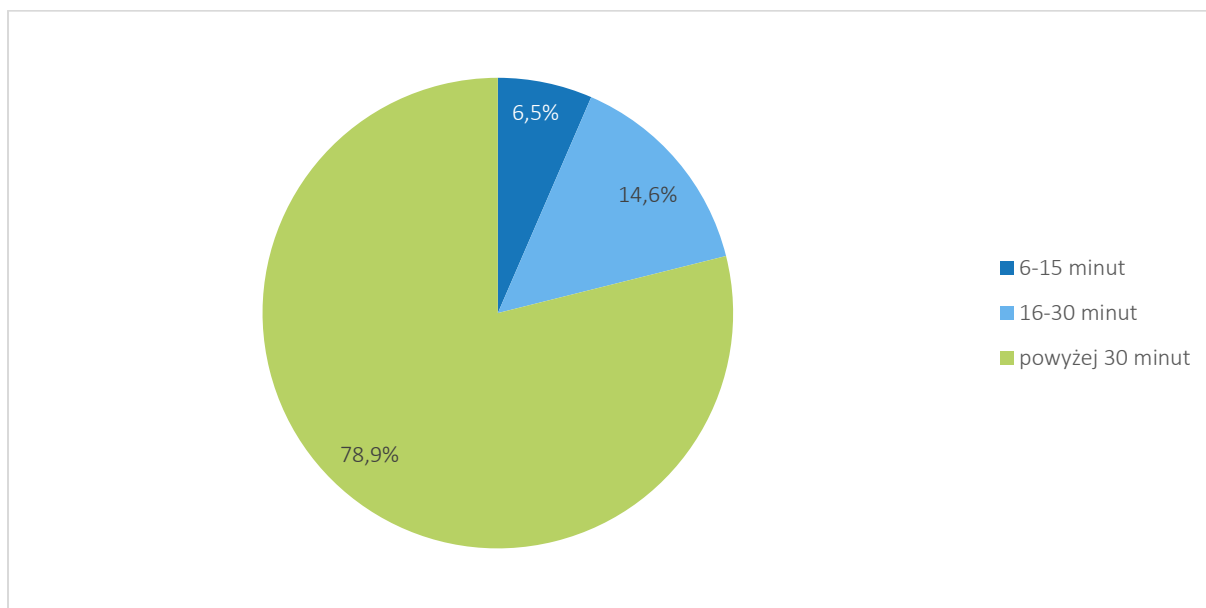
Wykres 9. Czynniki wpływające na wybór roweru jako podstawowego środka transportu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Typowe cele podróży rowerem bezpośrednio przekładają się na jej czas. Ponad $\frac{3}{4}$ respondentów korzysta z roweru najczęściej powyżej 30 minut. Warto zwrócić uwagę na fakt, że żaden z respondentów nie wskazał, iż średni czas podróży rowerem wynosi poniżej 5 minut. Potwierdzają to wyniki innych pytań, gdzie respondenci wskazywali, iż wykorzystują rower głównie jako formę rekreacji, która zajmuje z reguły więcej czasu, gdyż sama jazda jest formą rekreacji.

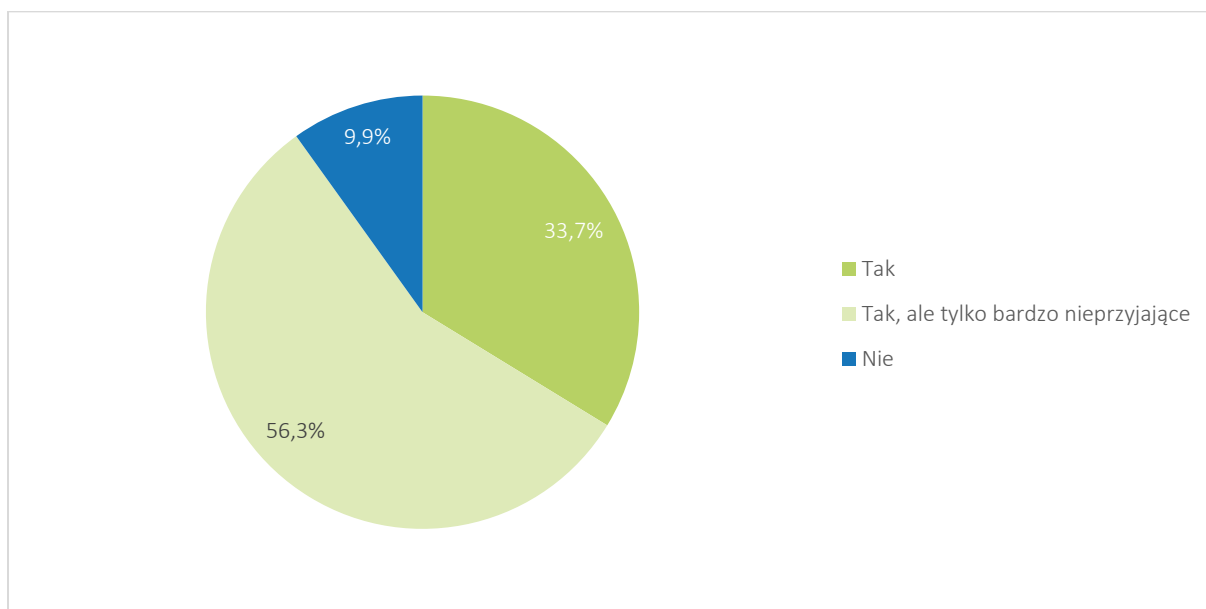
Wykres 10. Średni czas podróży rowerem deklarowany przez ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Niewątpliwie warunki atmosferyczne wpływają na wykorzystanie roweru w codziennych podróżach. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że niesprzyjające warunki atmosferyczne mogą wpłynąć na rezygnację z podróży rowerem. Co trzeci ankietowany stanowczo stwierdził, że niekorzystne warunki powodują rezygnację z podróży rowerem. Należy jednak zwrócić uwagę, że większość respondentów wskazała, że jedynie bardzo niesprzyjające warunki są w stanie zniechęcić do jazdy rowerem. Można zatem przypuszczać, iż przy dogodnej infrastrukturze liniowej i punktowej relatywnie duża grupa mieszkańców byłaby w stanie podróżować rowerem na co dzień.

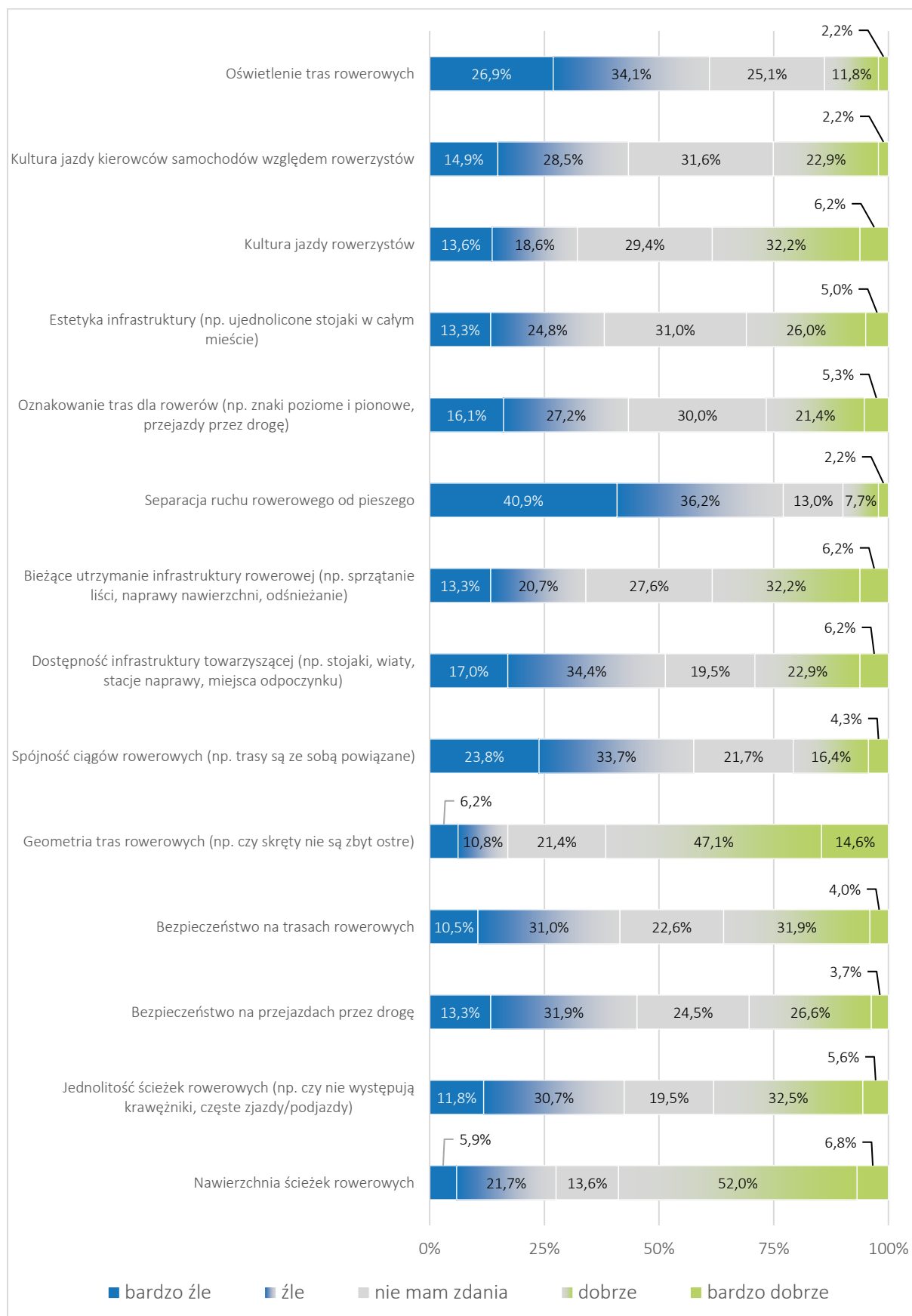
Wykres 11. Czy niesprzyjające warunki atmosferyczne wpływają na rezygnację z podróży rowerem?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Niepomijalnym elementem składowym transportu rowerowego jest odpowiednia **infrastruktura**. W ankiecie respondenci zostali poproszeni o ocenę przedstawionych elementów infrastruktury rowerowej w skali od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze). Dzięki temu ocenić można, które elementy wymagają pilnej interwencji, a które są w odpowiednim stanie. Kilka elementów zostało ocenionych wyraźnie negatywnie. Separacja ruchu rowerowego od pieszego, oświetlenie tras rowerowych, spójność ciągów rowerowych oraz dostępność infrastruktury towarzyszącej uzyskały ponad połowę ocen negatywnych, tj. złych i bardzo złych. Wśród pozytywnie ocenionych elementów należy wymienić geometrię tras rowerowych oraz nawierzchnię ścieżek rowerowych, które uzyskały ponad połowę ocen pozytywnych, tj. dobrych i bardzo dobrych.

Wykres 12. Ocena elementów infrastruktury rowerowej w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

W ankiecie pojawiły się dwa pytania otwarte. W pierwszym z pytań ankietowani zostali poproszeni o wskazanie miejsc niebezpiecznych w sieci rowerowej Żywca. W drugim pytaniu ankietowani określali natomiast miejsca, które wymagają poprawy (np. podniesienia jakości dróg rowerowych, doświetlenia określonych odcinków itd.).

Ankietowani wskazali **miejsca szczególnie niebezpieczne**:

- przejazd pod mostem kolejowym (most utrudnia płynne przejechanie, ponieważ znajduje się nisko nad ścieżką rowerową);
- droga rowerowa wzdłuż Jeziora Żywieckiego (jest ona zbyt wąska, by pomieścić rowerzystów i pieszych, co szczególnie widoczne jest podczas weekendów);
- przejście dla pieszych pomiędzy Parkiem Zamkowym, a dojściem do kładki do amfiteatru;
- most w ciągu drogi wojewódzkiej nr 945 (brak ścieżki rowerowej powoduje, że rowerzyści muszą poruszać się wąskim chodnikiem).

Mieszkańcy w odpowiedziach często wskazywali także na znikomą liczbę ścieżek rowerowych w mieście, jak również na brak możliwości bezpiecznego poruszania się rowerem pomiędzy Żywcem, a gminami ościennymi i konieczność jazdy wzdłuż ruchliwych dróg, przez co poziom bezpieczeństwa rowerzystów jest bardzo niski.

3.7.2. WNIOSKI ZE SPOTKAŃ WARSZTATOWYCH

W procesie badania sytuacji obecnej transportu rowerowego dnia 12 września 2023 roku w Żywcu odbyły się **spotkania warsztatowe** z urzędnikami lokalnego samorządu, uczniami liceum oraz mieszkańcami i pozostałymi interesariuszami dokumentu. Spotkania zostały zrealizowane w formie warsztatowej, a podczas nich uczestnicy mogli wskazać m.in. miejsca niebezpieczne dla rowerzystów, potencjalne miejsca na nowe trasy rowerowe czy obszary atrakcyjne turystycznie dla cyklistów. Zgromadzone osoby wysłuchały prezentacji dotyczącej ogólnych założeń tworzonego dokumentu oraz mogły dzielić się swoimi przemyśleniami z wykorzystaniem przygotowanych materiałów (m.in. mapy infrastruktury rowerowej Żywca). Należy wspomnieć, że na spotkaniu oprócz mieszkańców Żywca pojawiły się także osoby spoza miasta, które na spotkanie przybyły na rowerach.

Uczestnicy wszystkich spotkań podzielili się tożsamymi do wyników ankiety wnioskami, tj. potencjałem dla turystyki rowerowej oraz silną potrzebą rozwoju tras rowerowych ze szczególnym naciskiem na **realizację ścieżki pieszo-rowerowej wokół Jeziora Żywieckiego**, a także koniecznością **rozwój nisko- i zeroemisyjnego transportu w Żywcu**. Natomiast żywieccy licealiści, biorący udział w spotkaniu im dedykowanym, zaznaczyli dodatkowo, że budowa liniowej infrastruktury rowerowej w kierunku gmin sąsiadujących z miastem będzie również kluczowa dla całej żywieckiej i regionalnej sieci rowerowej. Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż zdecydowana większość uczniów uczestniczących w opisywanym spotkaniu była mieszkańcami gmin sąsiednich.

3.8. OCENA DOSTĘPNOŚCI ROWEROWEJ MIASTA

Osoby biorące udział w badaniu w większości oceniały źle dostępność do sieci rowerowej w mieście. Brak ścieżek rowerowych wyznaczonych wzdłuż głównych ciągów drogowych uniemożliwia w ich opinii sprawne i szybkie przemieszczanie się po mieście.

Ankietowani wskazywali także priorytety działań, jakie należy podjąć w zakresie ruchu rowerowego. Przede wszystkim podkreślali oni **konieczność stworzenia spójnej sieci** rowerowej, która zapewni możliwość sprawnego i bezpiecznego poruszania się pomiędzy dzielnicami Żywca, jak również stworzenie dróg rowerowych umożliwiających przemieszczanie się pomiędzy miastem, a gminami ościennymi. Respondenci dostrzegli też, że stworzenie spójnej sieci rowerowej pozwoli na zwiększenie atrakcyjności turystycznej Żywca. Ważnym aspektem dla mieszkańców jest utrzymanie infrastruktury rowerowej i jej otoczenia poprzez zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego czy dbanie o zieleń tak, żeby nie ograniczała widoczności przy zakrętach czy nie powodowała zarastania trasy rowerowej.

Istotnym elementem dostępności rowerowej jest także rozwinięta **sieć infrastruktury punktowej**, na którą składają się m.in. stojaki i wiaty rowerowe czy stacje naprawcze. W mieście widoczny jest deficyt tego typu elementów, który również ma wpływ na ograniczone wykorzystanie rowerów w codziennych podróżach mieszkańców. Lokalizacja infrastruktury punktowej dla rowerzystów w popularnych punktach w mieście (np. przy urzędach, obiektach handlowych czy parkach) pozytywnie oddziałuje na wzrost liczby rowerzystów – nie tylko w kontekście turystyki.

3.9. WSKAZANIE POTRZEB BUDOWY NOWYCH DRÓG ROWEROWYCH W ŻYWCU

Stworzenie **spójnej sieci rowerowej** w Żywcu wymagać będzie realizacji licznych inwestycji liniowych. Ankietowani mieszkańcy wskazywali na konieczność budowy liniowej infrastruktury rowerowej w ciągu:

- al. Wolności;
- ul. Armii Krajowej;
- ul. Browarnej;
- ul. Dworcowej;
- ul. Stefana Żeromskiego;
- ul. Wesolej;
- ul. Kościuszki;
- ul. Zamkowej;
- ul. Sienkiewicza;
- ul. Krakowskiej;
- połączenia „Grojec – Zabłocie”;
- połączenia „Sporysz – Moszczanica”.

Oprócz wytyczenia i wybudowania nowych tras rowerowych należy zadbać o doświetlenie istniejących dróg rowerowych. Aspekt ten został wskazany jako konieczny do poprawy również podczas wizji lokalnej zespołu opracowującego dokument. **Poprawa oświetlenia** tras rowerowych i przejazdów przez ulice wpisuje się w działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa użytkowników rowerów. Należy zaznaczyć, że niepomijalną kwestią podczas budowy infrastruktury pieszej i rowerowej jest zapewnienie odpowiedniego (tj. jak najwyższego) poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Poza wskazanymi wyżej postulatami dotyczącymi rozwoju tras rowerowych w Żywcu, mieszkańcy zwracali uwagę na **konieczność poprawy infrastruktury** w miejscach określonych jako niebezpieczne wraz z ustandaryzowaniem ich jakości (tzn. ujednoliceniem nawierzchni).

3.10. WSKAZANIE NIEBEZPIECZNYCH MIEJSC DLA ROWERZYSTÓW w ŻYWCU

Ankietowani mieszkańcy w swoich odpowiedziach wskazywali miejsca, które są szczególnie niebezpieczne dla rowerzystów poruszających się po Żywcu (patrz Tabela 6.). Identyfikacja miejsc wymagających interwencji to niepomijalny element w procesie zmian i poprawy poziomu bezpieczeństwa nie tylko rowerzystów, ale także pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Tabela 6. Zidentyfikowane miejsca w sieci rowerowej w Żywcu, które wymagają interwencji

Lp.	Lokalizacja	Zidentyfikowany problem
1.	ul. Dworcowa, ul. Armii Krajowej, ul. Krakowska, ul. Browarna, ul. Wesoła	brak trasy rowerowej na ulicach ze wzmożonym ruchem rowerzystów
2.	ul. Ślemieńska i ul. Krakowska	brak pobocza, brak chodnika, brak trasy rowerowej
3.	ścieżka dydaktyczno-przyrodnicza	brak oświetlenia zbyt wąska ścieżka rowerowa niewystarczająca liczba przepustów cieków wodnych brak barierek brak wiat brak stacji naprawczych brak barierek w niektórych miejscach
4.	al. Jana Pawła II	zbyt wąska ścieżka rowerowa niebezpieczne przejście dla pieszych przy dawnym sklepie Tesco – brak przejazdu rowerowego
5.	ul. Henryka Sienkiewicza	brak infrastruktury rowerowej od budowanej ścieżki rowerowej do ronda im. Michała Jeziorskiego
6.	most kolejowy nad ścieżką dydaktyczno-przyrodniczą	obiekt inżynierski położony zbyt nisko nad ścieżką rowerową, co utrudnia przejazd rowerem
7.	ul. Kazimierza Tetmajera	zły stan utrzymania trasy rowerowej
8.	ul. Witosa	niebezpieczne przejście dla pieszych (brak przejazdu rowerowego) na trasie z parku do amfiteatru

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie ankiety CAWI

Ponadto mieszkańcy wskazywali **konieczność weryfikacji czytelności i poprawności oznakowania poziomego** przejazdów rowerowych, które są miejscem styku ruchu samochodowego i rowerowego – bez czytelnego oznakowania istnieje ryzyko pojawienia się niebezpiecznych sytuacji. Pojawiły się także ogólne wytyczne dotyczące istniejącej infrastruktury rowerowej odnoszące się do **poprawy krawężników** na przejazdach i przejściach przez ulice, a dokładniej ich obniżeniu i niwelacji występujących uskoków.

3.11. ANALIZA SWOT MOBILNOŚCI ROWEROWEJ

Przeprowadzona diagnoza bieżącej sytuacji transportu rowerowego w mieście Żywiec pozwoliła na wykonanie analizy SWOT. Wykorzystuje ona następujące cztery elementy:

- **mocne strony (Strengths)** – te właściwości, cechy i elementy systemu transportu rowerowego w Żywcu, które umożliwiają jego pozytywne postrzeganie przez mieszkańców oraz podjęte działania przyczyniające się do podnoszenia oceny systemu transportowego;
- **słabe strony (Weaknesses)** – negatywne aspekty mobilności rowerowej w Żywcu, przyczyniające się do wystawiania przez mieszkańców ujemnej oceny oraz zaniechane i niepodjęte działania mogące podnieść ocenę mobilności rowerowej;
- **szanse (Opportunities)** – potencjalne działania i aspekty, których realizacja może przyczynić się do polepszenia sytuacji transportu rowerowego na terenie Żywca;
- **zagrożenia (Threats)** – potencjalne działania i aspekty, których realizacja może uniemożliwić właściwe zwiększenie potencjału transportu rowerowego.

Tabela 7. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Położenie miasta w atrakcyjnym krajobrazowo i przyrodniczo regionie. • Bardzo wysoka jakość wybranych odcinków sieci rowerowej (ul. Habsburgów). • Zadowolenie mieszkańców z działań zmierzających do rozwoju tras rowerowych w Żywcu i gminach ościennych. • Duża liczba rowerów w gospodarstwach domowych. • Duża częstotliwość korzystania z rowerów przez mieszkańców (większość osób jeździ co najmniej kilka razy w tygodniu). • Wiele serwisów, sklepów i warsztatów rowerowych w mieście, w tym z rowerami elektrycznymi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczająca ilość rowerowej infrastruktury liniowej i punktowej. • Istniejące trasy rowerowe nie są ze sobą połączone i nie tworzą spójnej sieci wykraczającej poza Żywiec. • Brak jednolitego standardu infrastruktury. • Bardzo niski standard i jakość większości tras rowerowych (wysokie uskoki, krawężniki, nieodpowiednia nawierzchnia, wąskie trasy). • Zbyt mała liczba stojaków rowerowych rozmieszczonych przy obiektach usługowych i w przestrzeni publicznej. • Niski poziom bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

	<ul style="list-style-type: none"> • Brak lub zbyt słabe oświetlenie tras rowerowych. • Brak ścieżek rowerowych pomiędzy Żywcem a gminami ościennymi. • Niski poziom utrzymania dróg rowerowych (liście i gałęzie zalegające na trasach). • Słabe powiązania sieci rowerowej z transportem zbiorowym (brak możliwości przewożenia roweru autobusami miejskimi, brak tras rowerowych w pobliżu stacji i przystanków kolejowych, brak zadaszonych parkingów rowerowych przy stacjach kolejowych).
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Wyrażanie przez mieszkańców Żywca chęci częstszego korzystania z rowerów. • Rozwój elektromobilności rowerowej, wzrost popularności pojazdów UTO oraz systemów pojazdów współdzielonych. • Możliwość korzystania z krajowych, unijnych i norweskich środków finansowych na rozwój ekologicznych środków transportu, w tym na rozwój sieci rowerowej. • Duży potencjał zwiększania udziału ruchu rowerowego dzięki rozbudowywaniu i podnoszeniu jakości sieci rowerowej. • Duży potencjał rozwoju oferty turystycznej. W szczególności dzięki planowanej budowie trasy rowerowej wokół Jeziora Żywieckiego. • Możliwość pozyskania środków na realizację projektu „Rozwój zeroemisyjnej mobilności nad Jeziorem Żywieckim i Międzybrodzkim” uwzględniającego transportu rowerowy. • Duże zapotrzebowanie na codzienne dojazdy do Żywca w celach zawodowych, edukacyjnych, zakupowych itp. 	<ul style="list-style-type: none"> • Degradacja istniejącej sieci, skutkująca powstaniem coraz większej liczby miejsc niebezpiecznych i tym samym zmniejszenie udziału ruchu rowerowego. • Dalsze występowanie zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów m.in. ze względu zbyt niski standard infrastruktury. • Szybka degradacja odcinków tras żwirowych ze względu na ich wymywanie. • Pojawienie się/zwiększenie liczby zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów ze względu na niedostateczną separację tych dwóch form przemieszczania się. • Brak wykorzystania potencjału rozwoju rowerowego ruchu codziennego (transportowego) ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury. • Niedobór środków własnych na realizację inwestycji rowerowych. • Depopulacja Miasta Żywca. • Spadek atrakcyjności Żywca jako lokalnego ośrodka wzrostu.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



4. Wizja i cele polityki rowerowej Miasta Żywca



4. WIZJA I CELE POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA ŻYWCA

4.1. WIZJA

Poniższa wizja mobilności rowerowej w Żywcu została wypracowana dzięki współpracy władz lokalnych, interesariuszy, społeczności lokalnej oraz przy wsparciu zewnętrznych ekspertów.

Żywiec jest miastem, w którym każdy może bezpiecznie, wygodnie, sprawnie i przyjemnie poruszać się rowerem, zarówno na co dzień (do pracy, szkoły itp.) jak i rekreacyjnie czy wręcz wyczynowo. Żywiecka infrastruktura rowerowa jest estetyczna, atrakcyjna, dostępna i komfortowa w użytkowaniu dla każdego mieszkańca i przyjeźdźnego. Różnego rodzaju ciągi rowerowe cechują się wysokiej jakości nawierzchnią, spełniają wysokie standardy techniczne, są oświetlone i odpowiednio utrzymane. Użytkownik ma także blisko do bezpiecznego i łatwego w użyciu parkingu rowerowego oraz innych urządzeń ułatwiających podróżę rowerowe. Każdy rowerzysta może spokojnie pozostawić swój pojazd w przestrzeni publicznej bez obawy o jego utratę lub zniszczenie. Jazda rowerem, hulajnogą itp. po Żywcu i okolicach jest chętnie wybieraną opcją dla każdej grupy społecznej, niezależnie od wieku, umiejętności czy statusu społecznego. Dogodne połączenie siecią rowerową przystanków, dworców, węzłów przesiadkowych itp. oraz wyposażenie ich w wysokiej jakości parkingi rowerowe umożliwiają odbywanie komfortowych i niedrogich podróży łączonych, przy wykorzystaniu różnych środków transportu. Możliwość wygodnego i bezpiecznego przewożenia transportem zbiorowym własnego roweru ułatwia dodatkowo taki sposób przemieszczania się. Ruch rowerowy w Żywcu prężnie rozwija się dzięki włączaniu w planowanie i zarządzanie siecią rowerową ludności oraz promowaniu tej formy podróżowania. Mieszkańcy Żywca otrzymują szeroką wiedzę na temat bezpieczeństwa ruchu, w tym rowerowego oraz zasad poruszania się rowerem, hulajnogą itp. Poszczególni uczestnicy ruchu szanują się nawzajem oraz dbają o swoje i wspólne bezpieczeństwo. Żywieckie trasy rowerowe są rozpoznawalną marką w skali kraju, a trasa rowerowa wokół Jeziora Żywieckiego stanowi bardzo ważny punkt na rowerowej mapie regionu. Z sieci rowerowej w mieście można bezpiecznie i wygodnie korzystać przez cały rok. Rozwój transportu rowerowego przyczynia się do realizacji celów zrównoważonego rozwoju.

4.2. MISJA

Misją Miasta Żywiec jest zapewnianie jak najlepszych warunków dla rozwoju różnych form aktywności rowerowej, zarówno w codziennych dojazdach, jak i w celach turystycznych oraz wyczynowych. We współpracy z różnorodnymi interesariuszami Miasto koncentruje swoje działania na tworzeniu i utrzymywaniu wysokiej jakości infrastruktury rowerowej, dostarczaniu rzetelnej informacji turystycznej, edukowaniu na temat zasad i bezpieczeństwa ruchu drogowego i rowerowego oraz promowaniu transportu rowerowego. Dzięki współpracy, partycypacji społecznej oraz stosowaniu najwyższych standardów planowania i realizacji rozbudowy sieci rowerowej Miasto Żywiec zwiększa swoją atrakcyjność oraz podnosi jakość życia mieszkańców.

4.3. CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Na podstawie określonej wizji i misji Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec do 2030 roku wybrano trzy cele strategiczne, które będą realizowane dzięki przyjętym kierunkom działań. Przyczynią się one do zwiększenia udziału ruchu rowerowego na terenie Żywca i okolic.

1. Stworzenie spójnej sieci tras i infrastruktury rowerowej



- Stworzenie sieci tras rowerowych służących codziennym podróżom i poprawie dostępności Żywca dla sąsiednich gmin.
- Poprawa jakości istniejących tras rowerowych i ich oznakowania oraz oświetlenia.
- Budowa i modernizacja rowerowej infrastruktury punktowej.
- Integracja systemu infrastruktury rowerowej z transportem publicznym.

2. Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów



- Promowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.
- Edukacja rowerowa dzieci, młodzieży i dorosłych.
- Poprawa bezpieczeństwa i infrastruktury rowerowej w pobliżu placówek oświatowych.
- Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów na całej sieci, szczególnie na przejazdach i w miejscach niebezpiecznych

3. Zarządzanie i promocja ruchu rowerowego



- Współpraca samorządu z interesariuszami rozwoju ruchu rowerowego.
- Budowa oferty turystycznej Miasta Żywiec we współpracy z sąsiednimi gminami.
- Tworzenie i udostępnianie kompleksowych i aktualnych informacji o infrastrukturze rowerowej.
- Promocja oferty rowerowej Żywca w regionie i kraju.

CEL STRATEGICZNY 1. STWORZENIE SPÓJNEJ SIECI TRAS I INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Efektywność infrastruktury rowerowej jest zależna od jej spójności. Kluczową potrzebą jest **zapewnienie ciągłości infrastruktury** i jej oznakowania oraz standaryzacji w zastosowanych rozwiązaniach. Te czynniki są niezbędne, aby użytkownicy czuli się pewnie i bezpiecznie podczas poruszania się na rowerze. Poniższe propozycje działań mają na celu stworzenie kompleksowej sieci infrastruktury rowerowej, zarówno liniowej, jak i punktowej, promując tym samym mobilność rowerową.

DZIAŁANIE 1.1. STWORZENIE SIECI TRAS ROWEROWYCH SŁUŻĄCYCH CODZIENNYM PODRÓŻOM I POPRAWIE DOSTĘPNOŚCI ŻYWCA DLA SĄSIEDNICH GMIN

Podstawowym zadaniem będzie budowa tras rowerowych cechujących się parametrami technicznymi zgodnymi z:

- krajowymi Wytycznymi projektowania infrastruktury dla rowerów z grupy WR-D-42;
- Regionalną Polityką Rowerową Województwa Śląskiego;
- koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych (w ujęciu korytarzowym);
- założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Beskidzkiej dotyczącymi rozwoju sieci dróg rowerowych.

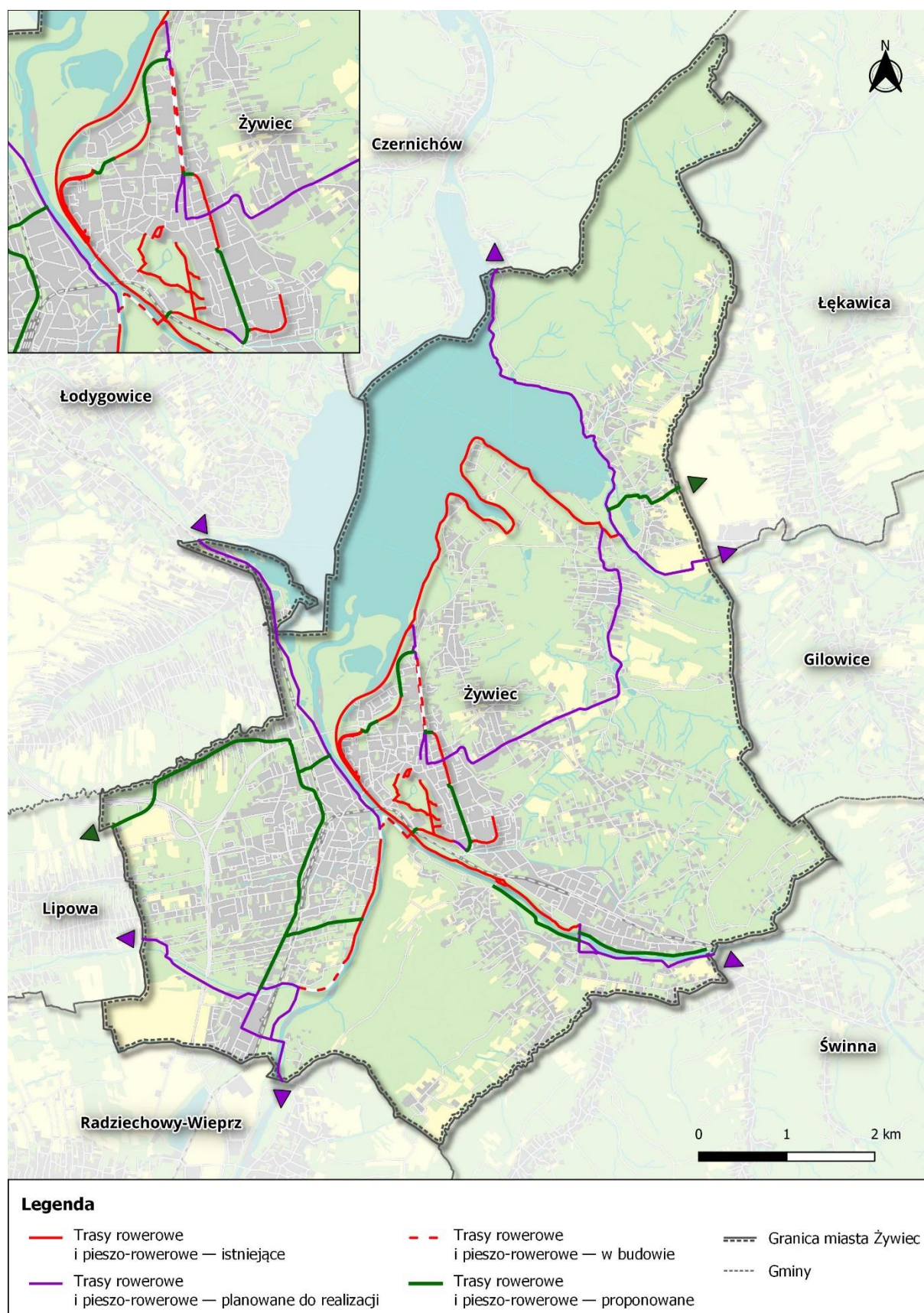
Nowe i zmodernizowane trasy rowerowe powinny spełniać **wymogi CROW**, tj. cechować się spójnością, bezpośredniością, ciągłością, wygodą, bezpieczeństwem i atrakcyjnością. Powstająca infrastruktura powinna służyć codziennym podróżom, jak i przejazdom rekreacyjnym oraz turystycznym. W centrum Żywca i na obszarach osiedli mieszkaniowych może ona być elementem uspokojenia ruchu, który przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stworzona sieć tras rowerowych powinna pozwolić także na dojazdy do sąsiednich gmin. W szczególności powinny to być trasy uwzględnione w projekcie „Rozwój zeroemisyjnej mobilności nad Jeziorem Żywieckim i Międzybrodzkim”, tj.:

- połączenie Międzybrodzia Bialskiego i Żywieckiego z Żywcem, w kierunku Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Gminie Radziechowy-Wieprz i terenami inwestycyjnymi w Łodygowicach (w ramach RTR nr 611, RTR nr 614);
- połączenie pętłą obszarów turystycznych i inwestycyjnych nad Jeziorem Żywieckim poprzez budowę/modernizację ścieżek pieszo-rowerowych na odcinkach od Działów Zadzielskich do gminy Czernichów (w ramach RTR 614 i 611);
- połączenie obszaru z największym ośrodkiem wzrostu podregionu (Bielsko-Biała, w ramach RTR 17) poprzez budowę/modernizację ścieżek pieszo-rowerowych do granicy gminy Łodygowice, ze Szczyrkiem poprzez budowę/modernizację ścieżek pieszo-rowerowych do granicy gminy Łodygowice od mostu na Niwy do granicy z gminą Lipowa (w ramach RTR nr 17);

- inne połączenia lokalne poprzez dostosowanie istniejącej ścieżki do standardów rowerowych przez jej modernizację od skrzyżowania ul. Sadowej z ul. Słonki do boiska przy klubie sportowym Góral Żywiec oraz budowa ścieżki od kładki na Leśniance do granicy z Gminą Radziechowy-Wieprz (w korytarzu RTR nr 17) od Mostu Trzebińskiego do granicy gminy w Świnnej, od Rynku do skrzyżowania ul. Sienkiewicza z ul. Żeromskiego oraz od ronda na ul. Krakowskiego do źródłka przy ścieżce pieszo-rowerowej, od Rynku przez ul. Komonieckiego i Moszczanicą do skrzyżowania z ul. Krakowską (poprzez RTR i ich sięgacze), np. w kierunku Lipowa.

W miarę możliwości powinna być **oświetlona**, tak aby możliwe było korzystanie z niej przez całą dobę. Warto rozważyć też wyznaczenie tras singletrack w pobliżu szczytów Łyska i Grojec, jako alternatywę do pozostałych form aktywności rowerowej. Stworzenie sieci tras rowerowych służących codziennym podróżom i poprawie dostępności dla sąsiednich gmin pozwoli na rozwój transportu zeroemisyjnego na terenie Żywca.

Mapa 14. Istniejąca, budowana, planowana i proponowana infrastruktura rowerowa w Żywcu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

DZIAŁANIE 1.2. POPRAWA JAKOŚCI ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH I ICH OZNAKOWANIA ORAZ OŚWIETLENIA

Częstym postulatem zgłaszanym przez mieszkańców jest **konieczność poprawy jakości istniejących tras rowerowych**. Dlatego będziemy dążyć do: doświetlenia istniejących tras rowerowych, poprawy podjazdów na trasach rowerowych (aby były bardziej łagodne), poszerzania tras rowerowych w miejscach, gdzie jest to technicznie możliwe, ujednolicenia nawierzchni (szczególnie na trasach codziennych przemieszczeń, na których nawierzchnia powinna mieć charakter betonu asfaltowego), w miarę możliwości separacji ruchu rowerowego od pieszego, lepszego odwodnienia istniejących tras, odpowiedniego utrzymania zieleni w pobliżu tras (m.in. regularnego przycinania i sprzątania zalegających gałęzi pobliskich drzew i krzewów). W sezonie zimowym podjęte zostaną działania mające na celu odśnieżanie i usuwanie lodu z tras rowerowych o charakterze transportowym. W przypadku tras rekreacyjnych przy dużym naśnieżeniu rozważymy ich zmianę w trasy do uprawiania narciarstwa biegowego. Będziemy także poprawiać i tworzyć oznakowanie tras rowerowych oraz przejazdów rowerowych zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w rozdziale 9. oraz prawem krajowym.

Dobra praktyka 1. „Szybkie wygrane” dla rowerzystów

Identyfikacja miejsc problemowych w sieci rowerowej stanowi bazę do podjęcia kolejnych kroków w celu poprawy infrastruktury dla cyklistów, a co za tym idzie podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróży. Miasto Złotów na podstawie danych zebranych w ramach „Koncepcji rozwoju tras rowerowych” podjęło kroki zmierzające do poprawy własnymi siłami (tzn. miejskich spółek) miejsc wymagających interwencji. We wskazanych w dokumencie lokalizacjach, niskim nakładem prac i kosztów można przeprowadzić niezbędne prace infrastrukturalne. Dzięki temu możliwa jest relatywnie łatwa poprawa wizerunku i komfortu jazdy po sieci rowerowej. Do tego typu działań, tzw. „szybkich wygranych”, zaliczyć można np.: obniżenie krawężników, poprawę oznakowania czy wymianę opraw latarni.

Krawężnik przy parkingu przy dworcu PKP Złotów, od lewej: przed i po interwencji.



Źródło: <https://www.facebook.com/urząd.miejski.zlotow/> (dostęp: 03.10.2023 r.)

DZIAŁANIE 1.3. BUDOWA I MODERNIZACJA ROWEROWEJ INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

Wszystkie powstające trasy rowerowe powinny zostać wyposażone w infrastrukturę punktową, która znacząco poprawi komfort podróżowania rowerem. Dlatego będziemy dążyć do budowy elementów infrastruktury, takich jak **stojaki rowerowe** (w miarę możliwości zadaszone) przy miejscach użyteczności publicznej czy **wiaty dla rowerów** razem z tablicami zawierającymi **mapy**, które pozwolą stworzyć **miejsca obsługi rowerzystów** (tzw. MOR) przy trasach rowerowych i pieszo-rowerowych, szczególnie w miejscach o wysokiej atrakcyjności. W ramach miejsc obsługi rowerzystów powinny znaleźć się także ławki, stół czy kosze na śmieci. Przy budowie nowych tras rowerowych i miejsc dla rowerzystów będziemy też w miarę możliwości tworzyć punkty serwisowe do samodzielnej naprawy rowerów.

Zdjęcie 3. Stojaki rowerowe przy budynku Urzędu Miasta w Żywcu



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Dobra praktyka 2. Gęsta sieć stojaków rowerowych

Mając pewność wygodnego i bezpiecznego pozostawienia roweru w miejscu docelowym, zarówno mieszkańiec jak i turysta chętniej wybierze ten środek transportu. Stojaki rowerowe mogą przybierać różne formy i oferować mniej lub więcej miejsc postojowych, jednak kluczowe jest, aby znajdowały się w jak największej liczbie miejsc i do tego były ulokowane jak najbliżej wejść do placówek, instytucji i lokali. Doskonałym przykładem miejscowości, w której stojaki rowerowe znajdują się w wielu lokalizacjach, jest Żłotów. Choć znajdują się tam głównie stojaki szeregowe (zaleca się montaż stojaków „U-kształtnych”), to jednak sama ich powszechność w przestrzeni publicznej niweluje ich wady. W Żłotowie stojaki rowerowe można spotkać przy większości sklepów (nawet najmniejszych), punktów usługowych, szkół, przedszkoli, urzędów, miejsc pracy, placów zabaw, restauracji, kościołów, czy w parkach. Stojaki zamontowane są również przy większości wejść do klatek schodowych w budynkach wielorodzinnych. Taka liczba dostępnych miejsc parkingowych dla rowerów, w połączeniu z gęstą infrastrukturą liniową sprawia, iż bardzo duży odsetek miejscowej ludności przemieszcza się właśnie tym środkiem transportu.

Stojaki rowerowe w przestrzeni publicznej w Żłotowie (po lewej wejścia do klatek domów wielorodzinnych, po prawej Urząd Miasta).



Źródło: Materiały własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

DZIAŁANIE 1.4. INTEGRACJA SYSTEMU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ Z TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Rower jest najczęściej wykorzystywany w przejazdach o długości od 2 do 10 kilometrów. Jednak w połączeniu z transportem publicznym, takim jak autobus czy pociąg, może być skutecznie wykorzystywany do pokonywania większych dystansów. Część takich podróży jest także wykonywana przez turystów przyjeżdżających do Żywca. Rozwiązanie łączące rower z transportem publicznym pozwala na uzyskanie efektu synergii pomiędzy środkami alternatywnymi dla samochodu, jednocześnie prowadząc do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza, a przede wszystkim do zmniejszenia natężenia ruchu drogowego. Dlatego w ramach integracji systemu infrastruktury rowerowej z transportem publicznym razem z innymi interesariuszami będziemy dążyć do **stworzenia wygodnych przesiadek**. Szczególnie jest to istotne w pobliżu stacji kolejowych Żywiec i Pietrzykowice Żywieckie oraz planowanej do modernizacji stacji Żywiec Sporysz, do których powinny prowadzić trasy rowerowe, a w ich bezpośrednim sąsiedztwie powinny powstać zadaszone parkingi rowerowe. Zadane miejsca postojowe dla rowerów **Bike&Ride** powinny funkcjonować także przy planowanych węzłach przesiadkowych: Żywiec Amfiteatr, Żywiec os. 700-lecia, Żywiec Most, Żywiec Browar, Żywiec Moszczanica oraz Żywiec Łączki.

Rozważymy też **możliwości przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej** (po spełnieniu określonych założeń) organizowanej przez Miasto Żywiec. Warto zaznaczyć, że taka podróż powinna odbywać się w odpowiednich warunkach, tak aby nie zagrażała bezpieczeństwu i nie utrudniała przejścia pasażerom autobusu, nie ograniczała widoczności dla kierowcy. W przypadku braku możliwości przewozu rowerów w pojeździe, rozważymy **wykorzystanie autobusowych przyczep rowerowych**. Ponadto, rekomendowane jest zainstalowanie na lub w wybranych pojazdach przewoźnika elementów umożliwiających bezpieczny przewóz rowerów wraz z odpowiednim zaznaczeniem w rozkładzie kursów realizowanych przez takie jednostki. Będziemy też zwracać uwagę na to, aby rozkłady jazdy autobusów były zsynchronizowane z odjazdami i przyjazdami pociągów, szczególnie na liniach obsługujących Górę Żar.

Zadanie polegające na umożliwieniu łączenia podróży rowerem i transportem zbiorowym wpisuje się w założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej, a dokładnie działania 5.4. Specjalna oferta przewozowa.

Dobra praktyka 3. Zasady przewozu roweru w transporcie publicznym

Na mocy Uchwały Rady Miejskiej w Łodzi od 2020 roku funkcjonuje kilka zasad umożliwiających przewóz rowerów w pojazdach lokalnego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Z uwagi na wprowadzone zmiany, łódzki magistrat udzielał informacji o nich za pomocą infografik, które w czytelny sposób komunikują o obostrzeniach dla rowerzystów chcących podróżować pojazdami MPK-Łódź ze swoimi jednośladami.

W ten sposób, systematyzując zasady podróży z rowerem transportem zbiorowym można uniknąć niepotrzebnych konfliktów pomiędzy pasażerami.



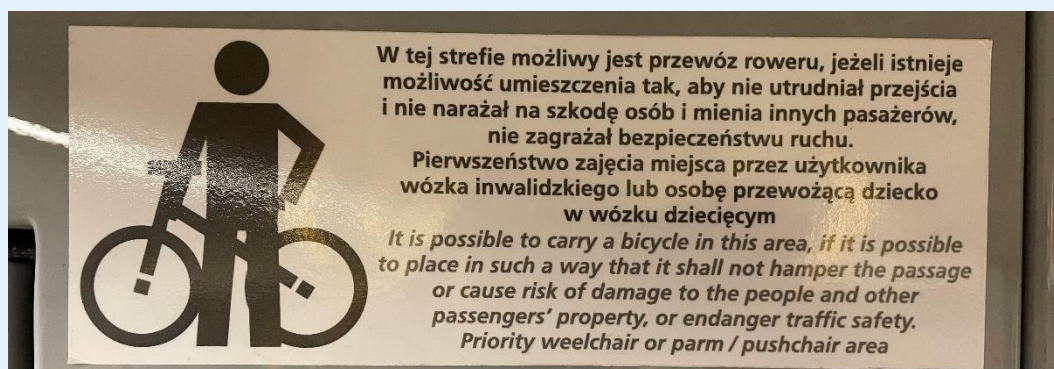
Źródło: <https://www.mpk.lodz.pl/showarticleslist.action?category=1470&Przew%C3%B3z+rower%C3%B3w> (dostęp: 03.10.2023 r.)

Dobra praktyka 4. Miejsce przeznaczone do przewozu rowerów w transporcie publicznym

Umożliwienie pasażerom dogodnych przesiadek to jeden z elementów budujących uniwersalność w wykorzystaniu transportu zbiorowego w codziennych przejazdach. Podróże łączone mogą być wykonywane np. rowerem i autobusem – istotne jest w takim wypadku wytyczenie odpowiedniego miejsca w pojeździe, zapewniając jednocześnie bezpieczeństwo współpasażerów w czasie podróży. Dozwolenie przewozu rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej powinno być obostrzone odpowiednimi zapisami w regulaminie organizatora transportu/przewoźnika ograniczającymi ewentualne niejasności i sytuacje konfliktowe.

Tego typu rozwiązanie wykorzystywane jest w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego (WTP). Miejsce dla osób na wózkach inwalidzkich, osób z wózkami dziecięcymi czy właśnie rowerzystów jest tam stosowanie oznaczone, m.in. naklejką (widoczną poniżej), ale także odpowiednim zapisem w regulaminie.

Na zdjęciu widoczne jest oznaczenie miejsca przeznaczonego do przewozu roweru w jednym z pojazdów warszawskiego metra.



Źródło: Robert Wojciechowski

Dobra praktyka 5. Przyczepy rowerowe w autobusach miejskich

Autobusy z przyczepami umożliwiającymi przewóz rowerów nie są nowością w Polsce. Od wielu lat przewoźnicy wykorzystują te rozwiązanie w pojazdach, które dedykowane są liniom autobusowym kursującym do atrakcyjnych turystycznie miejsc. W zależności od potrzeb i dostępnych funduszy można pozyskać przyczepy różniące się liczbą miejsc czy też sposobem mocowania pojazdów.

Ważne jest także określenie miejsc załadunku rowerów na przyczepy, aby nie tworzyć zbędnych opóźnień, np. ograniczając go tylko do początkowego i końcowego przystanku.

Przykładowe przyczepy rowerowe, od góry: Swarzędz, Kobierzyce, Kraków.





Źródło: <https://powiat.poznan.pl/rowerem-ale-autobusem/>, <https://www.ugk.pl/uruchomienie-sezonowej-rowerowej-linii-862r>,
<https://krakow.naszemiasto.pl/krakow-miejskim-autobusem-mieszkanicy-dojada-do-ojcowa-na/ga/c7-8903171/zd/73423621> (dostęp 06.10.2023 r.)

CEL STRATEGICZNY 2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW

Rowerzyści stanowią grupę uczestników ruchu drogowego, która jest szczególnie narażona na poważne obrażenia w przypadku wypadku z udziałem pojazdu silnikowego. Dlatego ważne jest prowadzenie działań mających na celu **zwiększenie bezpieczeństwa** wśród obecnych i przyszłych rowerzystów. Dzięki temu będziemy w stanie utrzymać dobre statystyki wypadków, które odnotowaliśmy przez ostatnie 3 lata.

DZIAŁANIE 2.1. PROMOWANIE BEZPIECZNYCH ZACHOWAŃ UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO

W miarę możliwości Miasto Żywiec będzie organizować lub wspierać **kampanie społeczne** skierowane do kierowców, rowerzystów i pieszych, promujące bezpieczne zachowania i ostrzegające przed negatywnymi konsekwencjami łamania przepisów w ruchu drogowym, takimi jak nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, jazda pod wpływem substancji psychoaktywnych czy wymuszanie pierwszeństwa względem pieszych na chodniku. Działanie będziemy realizować we współpracy ze Strażą Miejską oraz Komendą Powiatową Policji w Żywcu, a także Związkiem Zawodowym Policjantów Zarząd Terenowy przy Komendzie Powiatowej Policji w Żywcu oraz Śląską Grupą Wojewódzką Międzynarodowego Stowarzyszenia Policji IPA - Sekcja Polska.

Dobra praktyka 6. Akcja „Bezpieczny rowerzysta”

Podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego stanowi doskonały krok zmierzający do zwiększenia świadomości społeczeństwa. Komenda Powiatowa Policji w Żabkowicach Śląskich wiosną 2023 roku rozpoczęła kontrolę rowerzystów pod kątem wyposażenia pojazdów oraz użytkowników w niezbędne elementy poprawiające bezpieczeństwo (zgodnie z załączoną poniżej grafiką). Ponadto działania policji skupiły się na sprawdzaniu przestrzegania przepisów przez cyklistów na drogach w mieście.



Źródło: <https://zabkowice-slaskie.policja.gov.pl/Dzisiaj-trwa-akcja-Bezpieczny-rowerzysta> (dostęp: 03.10.2023 r.)

DZIAŁANIE 2.2. EDUKACJA ROWEROWA DZIECI, MŁODZIEŻY I DOROSŁYCH

Oprócz kampanii społecznych ważnym aspektem jest również **edukacja rowerowa całego społeczeństwa** – dzieci, młodzieży i dorosłych. Kształcenie uczniów w zakresie bezpiecznego poruszania się na rowerze po ulicach pozwoli na wypracowanie odpowiednich zachowań i nawyków względem innych uczestników ruchu drogowego. Miasto Żywiec będzie promować dojazd rowerem, hulajnogą lub pieszo do szkoły lub pracy, włączając się w akcje „Rowerowy Maj”, „Rowerem do pracy” czy organizując własne. Przyczyni się to do zmiany nawyków komunikacyjnych mieszkańców Żywca i okolicznych gmin w celu zwiększenia zainteresowania podróżowania rowerem.

Dobra praktyka 7. Urzędnicy na rowerach

Promocja zrównoważonych sposobów przemieszczania się może przyjmować różne formy. Istotne jest, aby w proces ten włączyli się również władarze miast i gmin, dając przykład swoim mieszkańcom.

W ramach projektu „Przestrzeń dla partycypacji” Urząd Miasta Rybnik zakupił trzy składane rowery, które służą pracownikom lokalnego samorządu, np. w trakcie rozwożenia ogłoszeń dotyczących trwających procesów konsultacyjnych (patrz zdjęcie poniżej). Jednoślady pozwalają na sprawne i szybkie przemieszczanie się po najbliższej okolicy Urzędu, ale także w dalsze rejony miasta. Działanie to pokazuje, że oprócz projektowania i planowania tras czy inicjowania akcji promocyjnych ważne jest dawanie dobrego przykładu mieszkańcom.



Źródło: <https://www.rybnik.eu/dla-mieszkancow/aktualnosci/aktualnosc/urzednicy-na-rowerach> (dostęp: 03.10.2023 r.)

DZIAŁANIE 2.3. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W POBLIŻU PLACÓWEK OŚWIATOWYCH

W ramach poprawy bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym, będziemy dążyć do uspokajania ruchu oraz tworzenia infrastruktury rowerowej w pobliżu placówek oświatowych. Stosowane rozwiązania mogą mieć charakter czasowy, np. w formie zamykania ulicy w okolicach wejść do szkół, gdy uczniowie zaczynają lub kończą lekcje. Alternatywą może być przeprowadzenie procesu prototypowania przestrzeni, w którym to mieszkańcy będą mieli czas na zapoznanie się z wprowadzoną organizacją ruchu oraz zgłoszeniem opinii na temat nowych rozwiązań. Sprawdzone i przetestowane rozwiązania mogą zostać wprowadzone na stałe.

Dobra praktyka 8. Szkolna ulica

W 2022 r. w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności w Tychach pilotażowo uruchomiono tzw. szkolną ulicę. Część ulicy Czarnieckiego, przy której znajduje się Szkoła Podstawowa nr 5, została wyłączona z ruchu kołowego w godzinach 9:30 – 14:30. Akcja miała na celu promocję dobrych nawyków w podróży dzieci do i ze szkoły, a także zwiększenie bezpieczeństwa w newralgicznym obszarze, jakim jest okolica szkoły. W ramach przedsięwzięcia powstało także kilka stref tematycznych obejmujących tematykę mobilności i ekologii. W całość działań włączyło się szereg instytucji, w tym społeczność szkolna.



Źródło: <https://umtychy.pl/artukul/7852/pierwsza-szkolna-ulica-w-tychach> (dostęp: 03.10.2023 r.)

DZIAŁANIE 2.4. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW NA CAŁEJ SIECI, SZCZEGÓLNIEM NA PRZEJAZDACH I W MIEJSCACH NIEBEZPIECZNYCH

Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów na całej sieci dróg oraz w szczególności na przejazdach i w miejscach uznanych za niebezpieczne jest jednym z głównych celów polityki rowerowej. Na podstawie przeprowadzonej analizy wypadków z udziałem rowerzystów oraz wskazanych miejsc przez mieszkańców podjęte zostaną działania infrastrukturalno-inwestycyjne oraz z zakresu organizacji ruchu mające na celu **poprawę bezpieczeństwa i uspokojenie ruchu drogowego**. We współpracy z Komendą Powiatową Policji oraz Strażą Miejską będą prowadzone regularne analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem bezpieczeństwa rowerzystów.

CEL STRATEGICZNY 3. ZARZĄDZANIE I PROMOCJA RUCHU ROWEROWEGO

Infrastruktura liniowa i punktowa stanowi podstawę efektywnego systemu transportu rowerowego, jednakże **bez sprawnego zarządzania oraz promocji ruchu rowerowego nie osiągnie się zakładanych celów**. Podejście holistyczne sprawi, iż transport rowerowy stanie się atrakcyjny i będzie wykorzystywany zarówno przez mieszkańców, jak i turystów. Działania zaplanowane w ramach tego celu strategicznego powinny być realizowane równolegle do tzw. twardych działań z zakresu rozwoju infrastruktury rowerowej, dzięki czemu będą one względem siebie komplementarne.

DZIAŁANIE 3.1. WSPÓŁPRACA SAMORZĄDU Z INTERESARIUSZAMI ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

Działanie polegające na współpracy z podmiotami oferującymi usługi gastronomiczne, noclegowe i kulturalne przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności regionu i przyniesie korzyści dla podmiotów gospodarczych. Dlatego jednostka odpowiedzialna za wdrażanie dokumentu w Urzędzie Miejskim w Żywcu nawiąże i będzie prowadziła **regularną współpracę z interesariuszami**, którzy mogą mieć wpływ na realizację założeń dokumentu, a także promowanie i zwiększanie atrakcyjności ruchu rowerowego na obszarze miasta. Zaleca się zaangażowanie w formie doradców, przedstawicieli lokalnych organizacji (np. rowerowych wymienionych w rozdziale 3.5.) wspierających kulturę i turystykę czy lokalnych przedsiębiorców i zakładów pracy. Podjęcie działania umożliwi uzyskanie wartościowych wskazówek w zakresie rozwijania transportu rowerowego w Żywcu. Powstanie także możliwość zachęcenia partnerów do organizacji wspólnych inicjatyw podczas spotkań i szkoleń czy dzielenia się danymi i dobrymi praktykami. Rozważone zostanie wprowadzenie systemu certyfikacji miejsc przyjaznych rowerzystom. Lokale i obiekty, które spełnią kryteria określone we współpracy ze społecznością lokalną, będą miały możliwość oznakowania w widocznym miejscu w ustalony sposób, jednolity dla wszystkich obiektów (np. naklejką, tabliczką czy ikonką na mapach i portalach internetowych). Miejsca certyfikowane będą również wymieniane w miejskich materiałach promocyjnych dotyczących turystyki rowerowej.

Dobra praktyka 9. Miejsce Przyjazne Rowerzystom (MPR)

Województwo małopolskie prowadzi System Rekomendacji Miejsc Przyjaznych Rowerzystom, który w swoich zasobach gromadzi informacje nt. miejsc spełniających standardy usług określone przez Urząd Marszałkowski, ułatwiające podróże rowerowe po regionie. Wśród podmiotów znajdujących się na liście MPR znaleźć można obiekty noclegowe, restauracje, atrakcje turystyczne, zabytki czy też serwisy rowerowe. Dzięki uzyskaniu certyfikatu wskazującego dany obiekt jako MPR, możliwe jest promowanie placówki na stronach dedykowanych rowerzystom korzystającym z tras sieci VeloMałopolska. Według stanu na wrzesień 2023 r. na liście Miejsc Przyjaznych Rowerzystom w Małopolsce znajduje się 200 obiektów. Analogiczne działania prowadzone są również w innych obszarach w Polsce, a termin i oznaczenie MPR jest stosowane w dość jednolitym stopniu w skali całego kraju.



Źródło: <https://www.malopolska.pl/aktualnosci/turystyka/dolacz-do-sieci-miejsc-przyjaznych-rowerzystom>
(dostęp: 03.10.2023 r.)

DZIAŁANIE 3.2. BUDOWA OFERTY TURYSTYCZNEJ MIASTA ŻYWIEC WE WSPÓŁPRACY Z SĄSIEDNIMI GMINAMI

Żywiec oraz sąsiednie gminy, dzięki położeniu w Kotlinie Żywieckiej w bezpośrednim sąsiedztwie pasm górskich i Jeziora Żywieckiego, posiadają dobre warunki dla rozwoju turystyki. W celu wykorzystania tego potencjału, władze miasta będą współpracować z sąsiednimi gminami w zakresie:

- opracowania **wspólnej oferty turystyki rowerowej** na obszarze Związku Międzygminnego ds. Ekologii w Żywcu jako miejsca, gdzie można skorzystać z rekreacyjno-turystycznej oraz wyczynowej aktywności rowerowej na górskim terenie oraz przy bliskości Jeziora Żywieckiego;
- **budowy tras rowerowych** o charakterze transportowym i turystycznym łączących miasto Żywiec z sąsiednimi gminami;
- w miarę możliwości **tworzenia miejsc i tras do wyczynowej jazdy na rowerze**.

DZIAŁANIE 3.3. TWORZENIE I UDOSTĘPNIANIE KOMPLEKSOWYCH I AKTUALNYCH INFORMACJI O INFRASTRUKTURZE ROWEROWEJ

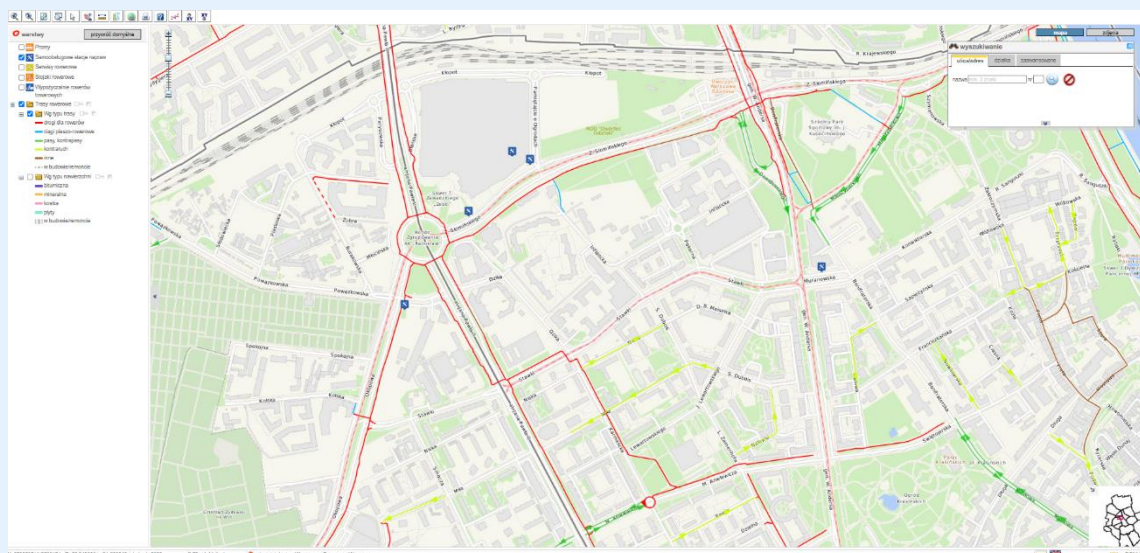
W ramach zarządzania i promocji ruchu rowerowego należy dążyć do stworzenia i upublicznienia kompleksowych, dostępnych, intuicyjnych, atrakcyjnych i aktualnych informacji o infrastrukturze rowerowej. W tym celu najlepszą formą przedstawienia infrastruktury rowerowej będzie **mapa rowerowa**, zawierająca aktualne informacje na temat liniowej infrastruktury rowerowej (trasy rowerowe), jak również punktowej infrastruktury rowerowej (np. stojaki/parkingi rowerowe, punkty serwisowe do samodzielnej naprawy rowerów, miejsca obsługi rowerzystów). Jej stworzenie umożliwi mieszkańcom, a przede wszystkim turystom, łatwiejsze podróżowanie rowerem po mieście i okolicznych gminach.

W celu zwiększenia dostępności do informacji dotyczącej infrastruktury rowerowej, mapa powinna być udostępniana w formie elektronicznej (np. na stronie miasta), jak również stacjonarnie przy trasach rowerowych (np. w miejscach obsługi rowerzystów).

Dobra praktyka 10. Cyfrowe mapy rowerowe

W dobie cyfryzacji, nieodłącznym wręcz elementem podróży rowerowych (szczególnie dłuższych np. pozamiejskich, czy turystycznych) staje się urządzenie z dostępem do nawigacji. Z tego też powodu, bardzo ważną kwestią jest posiadanie przez miasto/region aktualizowanej na bieżąco mapy z istniejącą infrastrukturą rowerową.

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy stworzył mapę tras rowerowych obejmujących całe miasto, jak również gminy sąsiednie. Trasy rowerowe podzielone są wg typów tras, tj.: drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy i kontrapasy, ulice z kontraruchem rowerowym oraz inne. Rowerzyści mogą również sprawdzić, gdzie znajdują się m.in. samoobsługowe stacje napraw oraz serwisy rowerowe.



Źródło: <https://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=rowery> (dostęp: 03.10.2023 r.)

DZIAŁANIE 3.4. PROMOCJA OFERTY ROWEROWEJ ŻYWCA W REGIONIE I KRAJU

Nawet najlepiej skonstruowana oferta turystyczna miasta wraz z usystematyzowaną i publiczną, kompleksową, dostępną i aktualną informacją o infrastrukturze rowerowej nie osiągnie w pełni swojego celu, jeśli nie zostanie **wypromowana na szczeblu ponadlokalnym**. Zaleca się, aby w materiałach promocyjnych na temat Miasta Żywiec i sąsiednich gmin znajdowały się informacje na temat dojazdu na rowerach do lokalnych atrakcji turystycznych oraz przebiegu szlaków rowerowych. Materiały tekstowe dotyczące mobilności rowerowej powinny być opracowane w języku polskim, angielskim, niemieckim, czeskim i słowackim – zwiększając tym samym grono potencjalnych odbiorców materiałów promocyjnych. Przedstawiciele władz Żywca powinni aktywnie uczestniczyć w targach, konferencjach i warsztatach tematycznych zarówno w Polsce, jak i za granicą, aby promować miasto jako atrakcyjny cel dla miłośników rowerowych podróży w atrakcyjnym krajobrazowo regionie. Rozważona zostanie także możliwość organizacji konferencji rowerowej w Żywcu, która może stanowić forum wymiany doświadczeń w zakresie mobilności rowerowej pomiędzy samorządami i ekspertami w Polsce.

Dobra praktyka 11. Organizacja kongresu rowerowego

Przykładem miejscowości, która zorganizowała konferencję rowerową są Tarnowskie Góry. W ramach obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności zorganizowano Kongres Rowerowy poświęcony rozbudowie infrastruktury rowerowej. Wydarzenie było okazją do spotkania ekspertów w temacie rozwoju mobilności i turystyki rowerowej z Polski, Niemiec i Austrii, a także wymiany zdań. Konferencja była też okazją do przedstawienia gościom wybudowanej infrastruktury rowerowej. W trakcie kongresu ogłoszono także konkurs w mediach społecznościowych na rowerowych ambasadorów wśród mieszkańców. Zwycięzcy mogli wygrać rowerowe gadżety, darmowy serwis rowerowy, a także możliwość współpracy przy promocji miasta.



Źródło: <https://tarnowskiegory.pl/2023/09/kolej-na-rowery-w-tarnowskich-gorach-konferencja/> (dostęp: 06.10.2023 r.)

Dobra praktyka 12. Udział w międzynarodowej konferencji turystyki rowerowej

Możliwość wzięcia udziału w międzynarodowych konferencjach z zakresu turystyki rowerowej umożliwia współpraca z Polską Organizacją Turystyczną oraz Śląską Organizacją Turystyczną. Jednym z przykładów takiego wydarzenia była konferencja online „International Bicycle Tourism Conference”, gdzie na zaproszenie Polskiej Organizacji Turystycznej i holenderskiego stowarzyszenia Hicle, polskie regiony miały okazję wypromować turystykę rowerową w Polsce na rynkach Belgii i Holandii. W wydarzeniu wzięło udział ponad 80 osób z różnych krajów Europy reprezentujących organizacje turystyczne, podmioty zarządzające trasami rowerowymi, prasę specjalistyczną.



Źródło: <https://www.pot.gov.pl/pl/nawosci/wiadomosci-z-pot/pot-promowala-turystyke-rowerowa-na-international-bicycle-tourism-conference> (dostęp: 06.10.2023 r.)

plan

1.

2.

3.

5. System wdrażania Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec



5. SYSTEM WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC

5.1. ASPEKTY PRAWNE

Polityka Rowerowa dla Miasta Żywiec do 2030 roku jest częścią polityki transportowej i zrównoważonej mobilności tego ośrodka miejskiego. Podmiotem odpowiedzialnym za jej wdrażanie jest Urząd Miejski w Żywcu przy udziale Wydziału Inżynierii Miejskiej, Ochrony Środowiska i Rozwoju Urbanistycznego oraz wsparciu innych jednostek merytorycznych Urzędu oraz organizacyjnych samorządu. Będzie on współpracował także z podmiotami niezależnymi od Urzędu Miasta tj. samorządem powiatowym, wojewódzkim, sąsiednimi samorządami lokalnymi, zarządcami infrastruktury drogowej i kolejowej, obszarów kolejowych, leśnych i wodnych, Policją, przedsiębiorcami, lokalnymi mediami oraz mieszkańcami Żywca. Każdemu z powyższych interesariuszy można przypisać odpowiednie obowiązki:

- **samorząd gminny** – odpowiedzialny za: budowę i wyznaczanie spójnej sieci infrastruktury rowerowej, stosowanie wytycznych projektowych WR-D, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów, pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury i turystyki rowerowej, prowadzenie działań informacyjno-edukacyjno-promocyjnych. Zadaniem Urzędu Miejskiego w Żywcu będzie także formułowanie opinii i stanowisk dla władz powiatowych i wojewódzkich w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej.
- **samorząd powiatowy i wojewódzki** – odpowiedzialne za: realizację działań inwestycyjnych związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej przy drogach powiatowych i wojewódzkich, prowadzenie działań informacyjno-edukacyjno-promocyjnych.
- **zarządcy infrastruktury drogowej, kolejowej, obszarów kolejowych, leśnych i wodnych** – odpowiedzialni za rozwój, wytyczanie i utrzymanie sieci tras rowerowych na swoich obszarach we współpracy z Urzędem Miejskim w Żywcu, a także zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na swoich terenach.
- **mieszkańcy i turyści** – odbiorcy działań realizowanych przez władze miasta i innych interesariuszy. Ich uwagi i opinie będą głównym źródłem wiedzy przy ewaluacji Polityki Rowerowej.
- **organizacje pozarządowe** – podmioty współpracujące przy realizacji dokumentu poprzez wskazywanie aktualnych problemów, potrzeb rowerzystów oraz możliwych kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej. Organizacje mogą również promować przemieszczanie się rowerem, ale też aktywizować mieszkańców do korzystania z jednośladów, czy też brać udział w działaniach edukacyjnych i promocyjnych.
- **Komenda Powiatowa Policji w Żywcu** – odpowiedzialna za bezpieczeństwo ruchu drogowego na obszarze miasta Żywiec.

- **przedsiębiorcy** – interesariusze, którzy mogą się zaangażować w promocję realizowanych działań w ramach Polityki, a także dostosowywać swoje produkty do potrzeb turystyki rowerowej.
- **media** – odpowiedzialne za promocję ruchu i turystyki rowerowej, a także dystrybucję informacji, które wpłyną na zwiększenie świadomości i zrównoważony wybór środka transportu przez turystów i mieszkańców.

5.2. ASPEKTY PLANISTYCZNE

Efektywne wdrożenie tego dokumentu wymaga zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron, zwłaszcza władz miasta Żywiec, samorządu powiatowego i gminnego, a także sąsiednich samorządów gminnych. Z tego powodu w przyszłości należałoby dokonać aktualizacji dokumentów strategicznych i planistycznych Miasta Żywiec, samorządów powiatowych i wojewódzkich, a także szczebla aglomeracyjnego o założenia niniejszej Polityki. Powstająca infrastruktura rowerowa powinna być projektowana zgodnie z zaleceniami krajowych Wytycznych WR-D dotyczących infrastruktury pieszej i rowerowej.

5.3. ASPEKTY ORGANIZACYJNE

Jednostką odpowiedzialną za wdrażanie dokumentu jest Urząd Miejski w Żywcu przy udziale Wydziału Inżynierii Miejskiej, Ochrony Środowiska i Rozwoju Urbanistycznego. Miasto Żywiec wyraża zainteresowanie nawiązaniem współpracy z innymi instytucjami w celu wspólnej realizacji założeń polityki rowerowej. W tym celu rekomenduje się powołanie specjalnego stanowiska zajmującego się rozwojem ruchu rowerowego tzw. **oficera rowerowego**, który będzie odpowiedzialny za wszystkie aspekty ujęte w dokumencie oraz współpracę z interesariuszami zewnętrznymi czy przekazywanie danych do Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka, Związku Międzygminnego ds. Ekologii w Żywcu czy Śląskiej Organizacji Turystycznej.



6. Źródła finansowania wdrażania Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec



6. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC

Działania dotyczące rozwoju mobilności i turystyki rowerowej w mieście Żywiec będą finansowane z różnych źródeł, w szczególności z:

Funduszy Europejskich dla Śląskiego na lata 2021-2027, w tym środków przeznaczonych dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz w ramach Funduszu Sprawiedliwej Transformacji

Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS)

Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego (tzw. fundusze norweskie i EOG)

Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg

Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych

Środków własnych miasta Żywiec

Programu Interreg Polska-Słowacja 2021-2027

Głównym źródłem finansowania proponowanych działań w Polityce Rowerowej dla Miasta Żywiec do 2030 roku będą **środki finansowe pochodzące z Funduszy Europejskich dla Śląskiego na lata 2021-2027**, w tym środków przeznaczonych dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz w ramach Funduszu Sprawiedliwej Transformacji. W ramach Priorytetu 3. Fundusze Europejskie dla zrównoważonej mobilności założono wspieranie działań związanych z zrównoważoną multimodalną mobilnością miejską tj. budową, przebudową, rozbudową centr przesiadkowych, w skład którego wejdą m.in. niezbędne ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych i rowerów, parkingi Bike&Ride, a także z inwestycjami ograniczającymi ruch samochodowy w centrach miast związanych z tworzeniem infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego. Dofinansowane zostaną drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe pełniące funkcje komunikacyjne, stanowiące spójną całość, łączące z obsługiwanym centrum/węzłem przesiadkowym. W ramach działania dotyczącego Regionalnych Tras Rowerowych zaplanowano realizację tras rowerowych łączących co najmniej dwie jednostki

samorządu terytorialnego. Środki związane z mobilnością rowerową można pozyskać także w ramach Priorytetu 9. Fundusze Europejskie na rozwój terytorialny, gdzie w ramach działań związanych ze zwiększaniem roli kultury i turystyki w rozwoju subregionalnym założono dofinansowanie przedsięwzięć związanych z sieciowaniem infrastruktury turystycznej na rzecz utworzenia lub rozszerzenia szlaków turystycznych różnych rodzajów (m.in.: pieszych, rowerowych, konnych, narciarskich, wodnych), w tym infrastrukturę poprawiającą dostępność obiektów i atrakcji turystycznych, zagospodarowanie ich otoczenia. Fundusze na drogi rowerowe zaplanowano także w ramach Priorytetu 10. Fundusze Europejskie na transformację w ramach działania związanego z poprawą mobilności mieszkańców regionu i spójności transportowej podregionów górniczych. Działanie zakłada dofinansowanie inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury rowerowej oraz tworzeniem parkingów Bike&Ride.

Kolejnym źródłem finansowania może być [krajowy program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko na lata 2021-2027](#), w którym w ramach priorytetu 1. wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszy Spójności założono działanie dotyczące adaptacji terenów zurbanizowanych do zmian klimatu. W ramach przedsięwzięć związanych z tym działaniem dopuszczono dodatkowo dofinansowanie ciągów pieszo-rowerowych, jak i stojaków na rowery. Dofinansowanie na projekty związane z mobilnością rowerową można także uzyskać w ramach priorytetu 3. Transport miejski, gdzie jako element węzłów przesiadkowych można sfinansować infrastrukturę pieszą i rowerową.

W przypadku [Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego \(tzw. fundusze norweskie i EOG\)](#) można uzyskać dofinansowania na działania rzecz: realizacji inwestycji w zielono-niebieską infrastrukturę w miastach w celu zmniejszenia emisji m.in. w transporcie, zwiększania wiedzy uczniów na temat zmian klimatycznych, zmniejszeniem emisji gazów cieplarnianych poprzez transformację w kierunku np. elektromobilności, rozwoju zrównoważonych środków transportu czy też strategicznego, zintegrowanego i kompleksowego zarządzania miastem, zmierzającego do poprawy sytuacji mieszkańców w zakresie zrównoważonego transportu).

Najbardziej stabilnym krajowym źródłem wsparcia ze względu na długość funkcjonowania jest [Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg](#) (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych). Obszarem wsparcia funduszu jest dofinansowanie:

- budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- budowy mostów zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych znaczeniu obronnym;
- zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych – w ramach zadań powiatowych i gminnych;
- budowy obwodnic zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich.

W katalogu nie wskazano wprost powiązań z rozwojem infrastruktury rowerowej, jednakże działania takie mogą zostać powiązane z budową, przebudową i remontem dróg. Dofinansowanie zadań, z wyjątkiem tych związanych z obroną, może wynieść do 80% kosztów

realizacji zadania. W przypadku zadań realizowanych na obszarach miejskich inwestycja nie może przekroczyć 30 mln zł, a w przypadku zadań obwodnicowych – 100 mln zł.

Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych to program bezzwrotnego dofinansowania inwestycji publicznych realizowanych przez gminy, powiaty, miasta i województwa. Działania związane z inwestycjami w infrastrukturę rowerową można było powiązać z budową lub modernizacją infrastruktury drogowej (dofinansowanie do 95% wartości inwestycji), budową lub modernizacją infrastruktury turystycznej i sportowej (dofinansowanie do 90% wartości inwestycji).

Istnieje także możliwość uzyskania dofinansowania z programu **Interreg Polska-Słowacja 2021-2027** w ramach priorytetu 2. Lepiej połączone Pogranicze, w ramach którego założono możliwość dofinansowania działań z zakresu: budowy ciągów pieszo-rowerowych, rozwiązań zapewniających dojazd do atrakcji turystycznych, które przyczynią się do ograniczenia liczby parkowanych samochodów osobowych w miejscach innych niż do tego wyznaczone (np. w strefie zamieszkania, torowanie wjazdów na posesje, parkowanie na skraju lasu), budowy/rozbudowy/modernizacji ścieżek rowerowych uzupełniających obecny system tras rowerowych i ułatwiających dostęp do obiektów dziedzictwa kulturowego i uzupełniających obecny system tras rowerowych. Budowa/rozbudowa/modernizacja ścieżek rowerowych jest także możliwa w ramach priorytetu 3. Twórcze i atrakcyjne turystycznie Pogranicze w ramach celu szczegółowego wzmacnianie roli kultury i zrównoważonej turystyki w rozwoju gospodarczym, włączeniu społecznym i innowacjach społecznych. Łącznie na rozwój infrastruktury rowerowej na obszarach przygranicznych zaplanowano 9,3 mln euro.

Inwestycje związane z rozwojem transportu rowerowego będą też **finansowane z budżetu własnego Miasta Żywiec** i będą podstawą wkładu własnego do uzyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych. Miasto dysponując własnymi środkami ma możliwość podjęcia decyzji o przeznaczeniu i wysokości dochodów własnych i subwencji na ten cel zgodnie z kondycją finansową.



7. System monitorowania, realizacji i aktualizacji Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec



7. SYSTEM MONITOROWANIA, REALIZACJI I AKTUALIZACJI POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC

Stanowisko zajmujące się rozwojem ruchu rowerowego (tzw. oficer rowerowy) w ramach Wydziału Inżynierii Miejskiej, Ochrony Środowiska i Rozwoju Urbanistycznego będzie monitorować realizację Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec do 2030 roku na podstawie systemu wskaźników (patrz Tabela 8.). Zaleca się, aby wskazana komórka merytoryczna odpowiedzialna za wdrażanie dokumentu przeprowadzała **coroczny monitoring**, a jego wyniki publikowała na stronach internetowych Urzędu Miejskiego, w tym w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP). Po 4 latach od uchwalenia dokumentu powinien zostać przeprowadzony **monitoring śródkresowy**.

W razie potrzeby, dokument zostanie zaktualizowany zgodnie z poniższymi wytycznymi:

- **zaktualizowanie** dokumentu będzie oparte na wynikach monitoringu oraz nowych dostępnych informacjach, szczególnie jeśli chodzi o pozyskane finansowanie na realizację kierunków działań;
- **zmiany** w dokumencie mogą być wprowadzone na wniosek zaangażowanych interesariuszy zewnętrznych, po dokładnej analizie i akceptacji celowości tych zmian przez odpowiednią komórkę merytoryczną, odpowiedzialną za realizację założeń dokumentu;
- **dodanie nowych zadań** do dokumentu będzie możliwe tylko wtedy, gdy będą się one wpisywać w założone cele Polityki Rowerowej;
- **prace nad aktualizacją** dokumentu będą prowadzone we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, aby zapewnić transparentny proces decyzyjny.

Tabela 8. Wskaźniki monitorowania Polityki Rowerowej

Cel strategiczny/ kierunek działań	Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło pozyskiwania danych
Cel strategiczny 1. Stworzenie spójnej sieci tras i infrastruktury rowerowej	Długość wybudowanych transportowych dróg rowerowych na obszarze Żywca	Kilometry [km]	około 5,8 km	Wzrost wskaźnika	Zasoby własne
	Długość wybudowanych rekreacyjnych tras rowerowych na obszarze Żywca	Kilometry [km]	około 13 km	Wzrost wskaźnika	Zasoby własne

Cel strategiczny/ kierunek działań	Nazwa wskaźnika	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło pozyskiwania danych
	Wartość środków finansowych przeznaczonych na budowę infrastruktury rowerowej	Złotówki [zł]	0 zł	Wzrost wskaźnika	Zasoby własne
	Liczba parkingów B&R	Liczba [szt.]	1	Wzrost wskaźnika	Zasoby własne
	Liczba istniejących stojaków rowerowych*	Liczba [szt.]	<i>Liczba do ustalenia po uchwaleniu dokumentu</i>	Wzrost wskaźnika	Zasoby własne
Cel strategiczny 2. Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów	Liczba wypadków drogowych z udziałem rowerzystów na terenie miasta Żywiec	Liczba wypadków w ciągu roku [szt.]	0**	Wskaźnik równy zero	SEWiK, Komenda Powiatowa Policji
Cel strategiczny 3. Zarządzanie i promocja ruchu rowerowego	Liczba samorządów włączonych w budowę lokalnej oferty turystycznej	Liczba jednostek samorządu terytorialnego [szt.]	40***	Równość lub wzrost wskaźnika	Zasoby własne
	Liczba interesariuszy instytucjonalnych włączona w realizację działań Polityki Rowerowej	Liczba interesariuszy instytucjonalnych [szt.]	minimum 2	Wzrost wskaźnika	Zasoby własne

*dotyczy stojaków lokalizowanych przez podmioty publiczne (gmina, powiat) zarządzające i realizujące budowę małej architektury towarzyszącej rowerowej infrastrukturze liniowej

** Wartość według stanu na 2022 rok

***wliczając wszystkie jst współpracujące w ramach Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.



8. Ewaluacja Polityki Rowerowej dla Miasta Żywiec



8. EWALUACJA POLITYKI ROWEROWEJ DLA MIASTA ŻYWIEC

Aby zapewnić ciągłość planowania mobilności i turystyki rowerowej na obszarze miasta Żywiec, w 2030 roku, po zaktualizowaniu kluczowych wskaźników, przeprowadzona zostanie **kompleksowa ewaluacja i aktualizacja** Polityki Rowerowej. W początkowej części dokumentu zostanie dodane podsumowanie osiągnięć w realizacji planu z lat 2023-2030, a także uwzględniony opis ewentualnych niepowodzeń. Ta ocena będzie kluczowa dla określenia postępów i wyciągnięcia wniosków.



9. Wytyczne w zakresie oznakowania ciągów pieszo – rowerowych i szlaków rowerowych



9. WYTYCZNE W ZAKRESIE OZNAKOWANIA CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH I SZLAKÓW ROWEROWYCH

Wszelkie **transportowe trasy rowerowe** powinny być oznaczane zgodnie z krajowym rozporządzeniem² oraz wspomnianymi wielokrotnie w Polityce Wytycznymi³. Podobnie jak stanowią one kompendium wiedzy z każdego tematu związanego z planowaniem, projektowaniem i wykonywaniem tras rowerowych, tak też zawierają wszelkie najważniejsze informacje dotyczące zasad oznakowywania sieci rowerowych. Błędy lub braki w oznakowaniu stanowią istotny problem w Żywcu, ale również w wielu innych polskich systemach rowerowych. Jednocześnie właściwe wykonanie oznakowania ma bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo sieci rowerowej, jej spójność, komfort korzystania oraz szeroko pojętą jakość. Dlatego należy dokładać wszelkich starań, aby oznakowanie tras rowerowych, szczególnie transportowych, było wykonane z należytą starannością i logiką, w tym również, aby było właściwie lokowane w przestrzeni oraz utrzymywane na bieżąco w odpowiednim stanie.

Zdjęcie 4. Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów WR-D-42



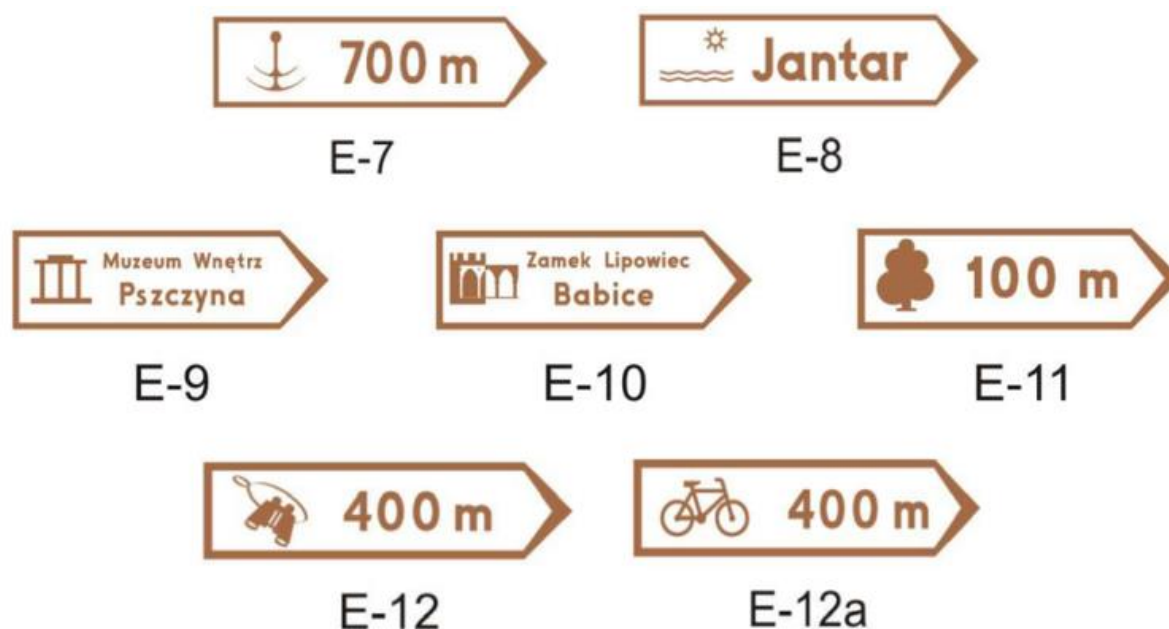
Źródło: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d> (dostęp: 10.10.2023 r.)

² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2311 z późn. zm.).

³ Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów w trzech częściach: WR-D-42-1, WR-D-42-2 i WR-D-42-3. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2022.

W odniesieniu do oznakowania różnego rodzaju **rowerowych szlaków turystycznych**, w tym tras lokalnych, regionalnych, krajowych i międzynarodowych, zaleca się używanie znaków z grupy R-4, R-1 i R-3, które powinny być wyposażone w logo lub numer, a także ewentualnie opatrzone odpowiednim kolorem. Istnieje możliwość stosowania logo konkretnego szlaku, na przykład GreenVelo. Dodatkowo, oznaczenia Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) oraz Miejsc Przyjaznych Rowerzystom (MPR) także mogą zawierać logo konkretnego szlaku. Cały ten system ma na celu zapewnienie użytkownikom tras rowerowych odpowiednich informacji oraz zwiększenie bezpieczeństwa podczas podróży.

Rysunek 3. Drogowskazy pokazujące dojazd do atrakcji turystycznych oraz do szlaków rowerowych

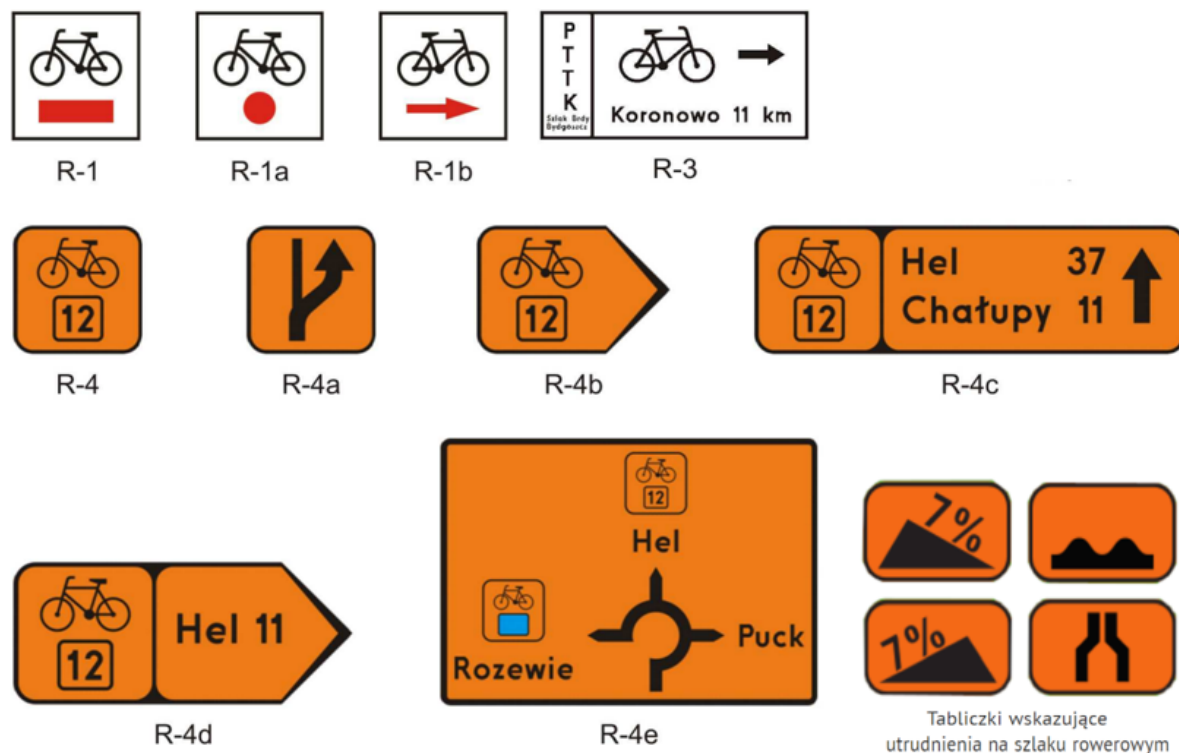


E-7 drogowskaz do przystani wodnej lub żeglugi,
 E-8 drogowskaz do plaży lub miejsca kąpielowego,
 E-9 drogowskaz do muzeum,
 E-10 drogowskaz do zabytku jako dobra kultury,

E-11 drogowskaz do zabytku przyrody,
 E-12 drogowskaz do punktu widokowego,
 E-12a drogowskaz do szlaku rowerowego.

Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz ze zm.

Rysunek 4. Znaki z grupy R-1, R-3 i R-4 oraz tabliczki informujące o występowaniu utrudnień na trasie rowerowej



- R-1 – szlak rowerowy lokalny,
- R-1a – początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego,
- R-1b – zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego,
- R-3 – tablica szlaku rowerowego lokalnego,
- R-4 – informacja o szlaku rowerowym,
- R-4a – informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego,
- R-4b – zmiana kierunku szlaku rowerowego,
- R-4c – drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego,
- R-4d – drogowskaz szlaku rowerowego w kształcie strzały podający odległość,
- R-4e – tablica przeddrogowskazowa szlaku rowerowego.

Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz ze zm.

Rysunek 5. Przykładowe znaki z logo GreenVelo, które można wdrożyć w Żywcu z analogicznym logo np. szlaku Velo Soła



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://greenvelo.pl/67> (dostęp 07.08.2023 r.)

Rysunek 6. Oznaczenia MOR i MPR na szlaku GreenVelo, które można wykorzystać przy znakowaniu szlaków na terenie Żywca.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://greenvelo.pl/67> (dostęp 07.08.2023 r.)

Z uwagi na często ponadlokalny charakter szlaków, ważne jest, aby w przypadku jakichkolwiek ustaleń dotyczących **standaryzacji oznakowania** i ewentualnych dodatkowych oznaczeń, działać w porozumieniu z pozostałymi jednostkami, przez które te szlaki przebiegają. Warto dążyć do jednolitego projektowania wszelkich dodatkowych oznakowań, zarówno tych lokalnych, jak i ponadlokalnych, aby były bardziej czytelne dla użytkowników i miały ustandaryzowane znaczenie.

Dzięki współpracy i konsultacjom między zaangażowanymi jednostkami, można uniknąć chaosu i niejednoznaczności w oznakowaniu szlaków. Ustalenia dotyczące oznakowania mogą obejmować takie elementy jak kolory, kształty oraz umiejscowienie znaków, co pozwoli użytkownikom łatwiej orientować się na trasach. **Jednolite oznakowanie** zwiększy bezpieczeństwo i ułatwi poruszanie się zarówno lokalnym mieszkańcom, jak i turystom czy osobom podróżującym z innych regionów. W przypadku szlaków turystycznych czy rekreacyjnych, spójne oznakowanie może również pomóc w promocji danego obszaru jako atrakcyjnego celu podróży.

Nadawanie kolorów szlakom rowerowym powinno być przemyślane, logiczne i czytelne. Ważne jest, aby unikać powtarzania kolorów na danym obszarze. Dobrze jest, gdy kolory oznaczeń szlaków odnoszą się do ich rodzajów lub nazw, jeżeli takie istnieją. Przy wyborze kolorów należy pamiętać o tym, że powinny być od siebie na tyle różne, aby łatwo było je odróżnić nawet w trudnych warunkach atmosferycznych lub na częściowo wypłowiałych mapach. Staranne dobranie barw pozwoli zapewnić użytkownikom intuicyjne rozpoznawanie tras i bezbłędne śledzenie ich przebiegu.

Oznaczenie **szlaków rowerowych** powinno być umieszczone odpowiednio przed i za skrzyżowaniami, tj. do 50 metrów, zgodnie z zaleceniami zawartymi w obowiązującym rozporządzeniu. Ważne jest, aby używane znaki spełniały wymogi dotyczące folii typu 2, co zapewni ich odpowiednią widoczność i trwałość.

Dodatkowo, warto stosować **znaki kierujące do tych szlaków**, aby ułatwić użytkownikom odnalezienie odpowiednich tras. Montaż tych znaków powinien być szczególnie uwzględniony w miejscach, gdzie pojawia się wiele potencjalnych użytkowników szlaków rowerowych, takich jak węzły transportowe, atrakcje turystyczne, obszary z dużą liczbą miejsc noclegowych dla turystów itp.

Lokowanie znaków powinno być logiczne i rozsądne, a w miarę możliwości, powinny one kierować rowerzystów na trasy wyposażone w odpowiednią infrastrukturę rowerową. To pomoże zapewnić bezpieczeństwo i komfort korzystania z tych szlaków. Warto rozważyć umieszczenie znaków nie tylko w formie pionowej, ale także w formie poziomej. Taki zabieg spowoduje, że trasy rowerowe staną się bardziej czytelne, szczególnie w połączeniu ze strzałkami kierunkowymi, co ułatwi orientację w terenie. Dodatkowo powinno się montować tablice informacyjne zawierające mapę szlaków całego obszaru, w szczególności na skrzyżowaniach szlaków. **Dobłą praktyką** jest zawieranie na nich również informacji takich jak:

- odległości do najbliższej miejscowości;
- dostępne formy wzywania pomocy w sytuacjach kryzysowych;
- zaznaczenie punktu „Tu jesteś”;
- zaznaczenie rowerowych punktów węzłowych wraz z informacją o dostępnej w nich infrastrukturze;
- zaznaczenie i podanie odległości do najbliższych: dworców kolejowych, przystanków autobusowych, węzłów przesiadkowych, sklepów, restauracji i innych punktów gastronomicznych, toalet, MOR itp.

Warto oznaczać także występujące na trasach dodatkowe atrakcje (np. punkty widokowe).



10. Podsumowanie i wnioski



10..... PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Miasto Żywiec dzięki posiadanym uwarunkowaniom stanowi idealne miejsce dla rozwoju mobilności rowerowej – zarówno codziennej, rekreacyjnej, jak i wyczynowej. Rozbudowa infrastruktury rowerowej potencjalnie przyczyni się do **wzrostu liczby cyklistów**, ale również pozwoli zwiększyć udział codziennego – transportowego – ruchu rowerowego na terenie miasta i okolic. Wśród kluczowych wniosków, które sformułowano w ramach tworzenia Polityki warto przytoczyć m.in.:

- obszar Żywca i okolic posiada bardzo duży potencjał przyrodniczy, który może zostać wykorzystany dla rozwoju miasta, szczególnie w branży turystycznej. Z tego powodu istniejąca trasa rowerowa wokół całego Jeziora Żywieckiego i planowane jej przedłużenie będzie odgrywać kluczową rolę w budowie marki turystycznej miasta promującej turystyczne, przyrodnicze i krajobrazowe walory regionu. Realizacja przedsięwzięcia ułatwi też dojazdy do pracy, szkoły rowerem, a także przyczyni się do rozwoju mobilności zeroemisyjnej na obszarze Miasta Żywiec czy pośrednio do tworzenia nowych stabilnych miejsc pracy;
- baza turystyczna Żywca jest stosunkowo mało rozwinięta, jednak przy współpracy z gminami ościennymi obszar może osiągnąć sukces turystyczny;
- istniejąca sieć rowerowa w mieście jest niewystarczająca dla optymalnego rozwoju turystyki rowerowej oraz w celu codziennego użytkowania roweru w dojazdach do pracy, szkoły itp. Jednak mieszkańcy wyrażają chęć częstszego przemieszczania się rowerami, które większość z nich posiada, zatem poprawa długości, gęstości, bezpieczeństwa i jakości sieci rowerowej może przynieść znaczne korzyści, zarówno dla mieszkańców jak i turystów;
- warto, aby punktowa infrastruktura rowerowa na obszarze została istotnie rozbudowana, przy uwzględnieniu potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych;
- istotnym elementem rozbudowy punktowej infrastruktury rowerowej powinno być uwzględnianie parkingów Bike&Ride w ramach realizowanych inwestycji w węzły przesiadkowe. Umożliwi to ścisłą integrację transportu rowerowego ze zbiorowym i tym samym znacznie przyczyni się do równoważenia mobilności w Żywcu i jego okolicach;
- bezpieczeństwo rowerzystów w Żywcu jest na dość zadawalającym poziomie, jednak niepodjęcie działań mających na celu utrwalenie tego stanu (rozwój infrastruktury, promocja i edukacja) może skutkować pogorszeniem sytuacji. W ramach przeprowadzonych analiz zidentyfikowano kluczowe miejsca niebezpieczne, których modernizacja powinna zostać uznana za priorytetową;
- mieszkańcy Żywca są świadomi aktualnej jakości sieci rowerowej oraz jej ograniczeń i problemów i chcieliby, aby sytuacja rowerzystów w mieście się poprawiła. Przyznają, że obecnie z rowerów korzystają głównie w celach rekreacyjnych, jednak analizy wykazały, że tkwi tu potencjał rozwoju również codziennego ruchu rowerowego, jednak

jedynie w przypadku zrealizowania właściwych zmian w zakresie infrastruktury rowerowej;

- działania i organizacje społeczne na terenie Żywca nie są zbyt rozwinięte jednak istnieje fundament pod rozbudowę tego aspektu życia społecznego. Aktywizacja mieszkańców i włączenie turystów w tematykę rozwoju sieci rowerowej Żywca w postaci działań promocyjnych, informacyjnych i edukacyjnych spowoduje rozwój tej dziedziny.
- rozwój sieci rowerowej Żywca powinien stanowić bardzo istotny element działań samorządu i być uznawany za jeden z priorytetów w przypadku podejmowania decyzji o realizacji inwestycji mobilnościowych w najbliższych latach. Zaniechanie odpowiednich działań może spowodować nie tylko brak rozwoju turystyki i zachowanie stabilności w podziale zadań przewozowych na terenie miasta, ale również, a wręcz najprawdopodobniej, pogorszenie sytuacji turystycznej obszaru oraz wzrost liczby zagrożeń i problemów związanych z ruchem rowerowym oraz całym transportem w mieście i okolicach.

Realizacja zaproponowanych w Polityce działań pozwoli zaradzić problemom zidentyfikowanym w żywieckiej sieci rowerowej oraz sprawi, że **podróże rowerowe, zarówno codzienne w postaci dojazdów do pracy i szkół, jak i turystyczno-wycieczkowe staną się bardziej bezpieczne, wygodne i dostępne, a dojazd rowerem na co dzień do pracy czy szkoły będzie szybki i przyjemny**. Dzięki temu ruch rowerowy w mieście i jego okolicach się zwiększy, zaś ruch drogowy zostanie ograniczony. Efektem tego będzie poprawa jakości całej przestrzeni publicznej, wzrost jakości życia i zdrowia mieszkańców, rozwój małej przedsiębiorczości oraz rozkwit turystyki rowerowej i tym samym rozkwit całego obszaru.



Spis map, rysunków, tabel, wykresów i zdjęć



SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ

Spis map

MAPA 1. MAPA HIPSOMETRYCZNA MIASTA ŻYWIEC	7
MAPA 2. FORMY OCHRONY PRZYRODY W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH MIASTA ŻYWIEC	9
MAPA 3. SZLAKI TURYSTYCZNE WRAZ Z NAJWAŻNIEJSZYMI OBIEKTAMI TURYSTYCZNYMI W ŻYWCU	11
MAPA 4. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA MIASTA ŻYWIEC	13
MAPA 5. GENERATORY RUCHU – PLACÓWKI OŚWIATY, NOCLEGI, OBIEKTY KULTURY I KULTU RELIGIJNEGO	16
MAPA 6. GENERATORY RUCHU – PLACÓWKI ZDROWIA, BUDYNKI UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ I OBIEKTY SPORTOWO-REKREACYJNE	17
MAPA 7. GENERATORY RUCHU – OBIEKTY HANDLOWO-USŁUGOWE	18
MAPA 8. UKŁAD DROGOWY MIASTA ŻYWIEC	20
MAPA 9. LINIE KOLEJOWE ORAZ STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE W ŻYWCU	22
MAPA 10. PRZYSTANKI AUTOBUSOWE W ŻYWCU	24
MAPA 11. ISTNIEJĄCA I BĘDĄCA W BUDOWIE INFRASTRUKTURA ROWEROWA W ŻYWCU	28
MAPA 12. WIĘŻBA RUCHU ROWEROWEGO W ŻYWCU	30
MAPA 13. LOKALIZACJE WYPADKÓW Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W LATACH 2017-2022	36
MAPA 14. ISTNIEJĄCA, BUDOWANA, PLANOWANA I PROPONOWANA INFRASTRUKTURA ROWEROWA W ŻYWCU	54

Spis rysunków

RYSUNEK 1. CELE (ZASADY) ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU	31
RYSUNEK 2. LOGOTYPY ŻYWIECKIEGO CENTRUM TURYSTYKI I KULTURY (PO LEWEJ) ORAZ BESKIDZKIEGO CENTRUM TURYSTYKI (PO PRAWEJ)	34
RYSUNEK 3. DROGOWSKAZY POKAZUJĄCE DOJAZD DO ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH ORAZ DO SZLAKÓW ROWEROWYCH	86
RYSUNEK 4. ZNAKI Z GRUPY R-1, R-3 I R-4 ORAZ TABLICZKI INFORMUJĄCE O WYSTĘPOWANIU UTRUDNIEŃ NA TRASIE ROWEROWEJ	87
RYSUNEK 5. PRZYKŁADOWE ZNAKI Z LOGO GREENVELO, KTÓRE MOŻNA WDROŻYĆ W ŻYWCU Z ANALOGICZNYM LOGO NP. SZLAKU VELO SOŁA	87
RYSUNEK 6. OZNACZENIA MOR I MPR NA SZLAKU GREENVELO, KTÓRE MOŻNA WYKORZYSTAĆ PRZY ZNAKOWANIU SZLAKÓW NA TERENIE ŻYWCA.	88

Spis tabel

TABELA 1. WSKAŹNIK BARETJE'A-DEFERTA	14
TABELA 2. WSKAŹNIK GĘSTOŚCI BAZY NOCLEGOWEJ	15
TABELA 3. LICZBA ZDARZEŃ I WYPADKÓW DROGOWYCH ORAZ ICH OFIAR W ŻYWCU W LATACH 2017-2022	35
TABELA 4. PRZYCZYNY ZDARZEŃ I WYPADKÓW DROGOWYCH Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W ŻYWCU W LATACH 2017-2022	35
TABELA 5. WYPADKI DROGOWE Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W ŻYWCU W POSZCZEGÓLNYCH MIESIĄCACH W LATACH 2017-2022 ...	37
TABELA 6. ZIDENTYFIKOWANE MIEJSCA W SIECI ROWEROWEJ W ŻYWCU, KTÓRE WYMAGAJĄ INTERWENCJI	46
TABELA 7. ANALIZA SWOT	47
TABELA 8. WSKAŹNIKI MONITOROWANIA POLITYKI ROWEROWEJ	80

Spis wykresów

WYKRES 1. ZMIANA DŁUGOŚCI DRÓG DLA ROWERÓW W ŻYWCU W LATACH 2012-2022 [KM]	26
WYKRES 2. WYPADKI DROGOWE Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W ŻYWCU W POSZCZEGÓLNYCH GODZINACH	37
WYKRES 3. STRUKTURA WIEKOWA ANKIETOWANYCH	38
WYKRES 4. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA ANKIETOWANYCH	38
WYKRES 5. LICZBA OSÓB MIESZKAJĄCYCH W GOSPODARSTWIE DOMOWYM RESPONDENTA	39
WYKRES 6. LICZBA ROWERÓW W GOSPODARSTWIE DOMOWYM RESPONDENTA	39
WYKRES 7. CZĘSTOTLIWOŚĆ JAZDY ROWEREM ANKIETOWANYCH WEDŁUG GRUPY WIEKOWEJ	40
WYKRES 8. NAJCZĘSTSZE CELE PODRÓŻY ANKIETOWANYCH	40
WYKRES 9. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA WYBÓR ROWERU JAKO PODSTAWOWEGO ŚRODKA TRANSPORTU	41
WYKRES 10. ŚREDNI CZAS PODRÓŻY ROWEREM DEKLAROWANY PRZEZ ANKIETOWANYCH	41
WYKRES 11. CZY NIESPRZYJAJĄCE WARUNKI ATMOSFERYCZNE WPŁYWAJĄ NA REZYGNACJĘ Z PODRÓŻY ROWEREM?	42
WYKRES 12. OCENA ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W ŻYWCU	43

Spis zdjęć

ZDJĘCIE 1. JEZIORO ŻYWIECKIE	8
ZDJĘCIE 2. STOJAKI ROWEROWE NAD JEZIOREM ŻYWIECKIM	33
ZDJĘCIE 3. STOJAKI ROWEROWE PRZY BUDYNKU URZĘDU MIASTA W ŻYWCU	56
ZDJĘCIE 4. WYTYCZNE PROJEKTOWANIA INFRASTRUKTURY DLA ROWERÓW WR-D-42.....	85

SPIS DOBRYCH PRAKTYK

Spis dobrych praktyk

DOBRA PRAKTYKA 1. „SZYBKIE WYGRANE” DLA ROWERZYSTÓW	55
DOBRA PRAKTYKA 2. GĘSTA SIĘĆ STOJAKÓW ROWEROWYCH	57
DOBRA PRAKTYKA 3. ZASADY PRZEWOZU ROWERU W TRANSPORCIE PUBLICZNYM	59
DOBRA PRAKTYKA 4. MIEJSCE PRZEZNACZONE DO PRZEWOZU ROWERÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM	59
DOBRA PRAKTYKA 5. PRZYZCZEPY ROWEROWE W AUTOBUSACH MIEJSKICH	60
DOBRA PRAKTYKA 6. AKCJA „BEZPIECZNY ROWERZYSTA”	62
DOBRA PRAKTYKA 7. URZĘDNICY NA ROWERACH	63
DOBRA PRAKTYKA 8. SZKOLNA ULICA	64
DOBRA PRAKTYKA 9. MIEJSCE PRZYJAZNE ROWERZYSTOM (MPR)	67
DOBRA PRAKTYKA 10. CYFROWE MAPY ROWEROWE	69
DOBRA PRAKTYKA 11. ORGANIZACJA KONGRESU ROWEROWEGO	70
DOBRA PRAKTYKA 12. UDZIAŁ W MIĘDZYNARODOWEJ KONFERENCJI TURYSTYKI ROWEROWEJ	71



Załączniki



Załączniki**Formularz ankiety CAWI****Dane statystyczne****Pytanie 1. Płeć**

- ☐ Kobieta
- ☐ Mężczyzna
- ☐ Nie chcę podawać

Pytanie 2. Wiek

- ☐ 15-19 lat
- ☐ 20-24 lata
- ☐ 25-29 lat
- ☐ 30-34 lata
- ☐ 35-39 lat
- ☐ 40-44 lata
- ☐ 45-49 lat
- ☐ 50-54 lata
- ☐ 55-59 lat
- ☐ 60-64 lata
- ☐ 65-69 lat
- ☐ 70-74 lata
- ☐ 75 lat i więcej

Pytanie 3. Aktywność zawodowa

- ☐ Uczennica/Uczeń
- ☐ Studentka/Student
- ☐ Pracująca/Pracujący
- ☐ Bezrobotna/Bezrobotny
- ☐ Rencistka/Rencista
- ☐ Emerytka/Emeryt

Pytanie 4. Ile osób mieszka w Pani/Pana gospodarstwie domowym?

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4 i więcej

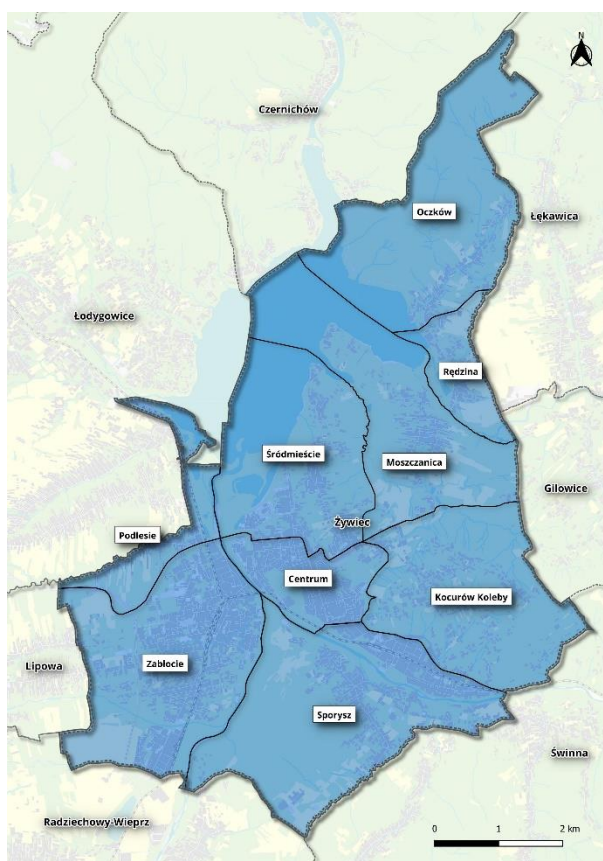
Pytanie 5. Ile rowerów znajduje się w Pani/Pana gospodarstwie domowym?

- ☐ 0
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4 i więcej

Ocena komunikacji rowerowej

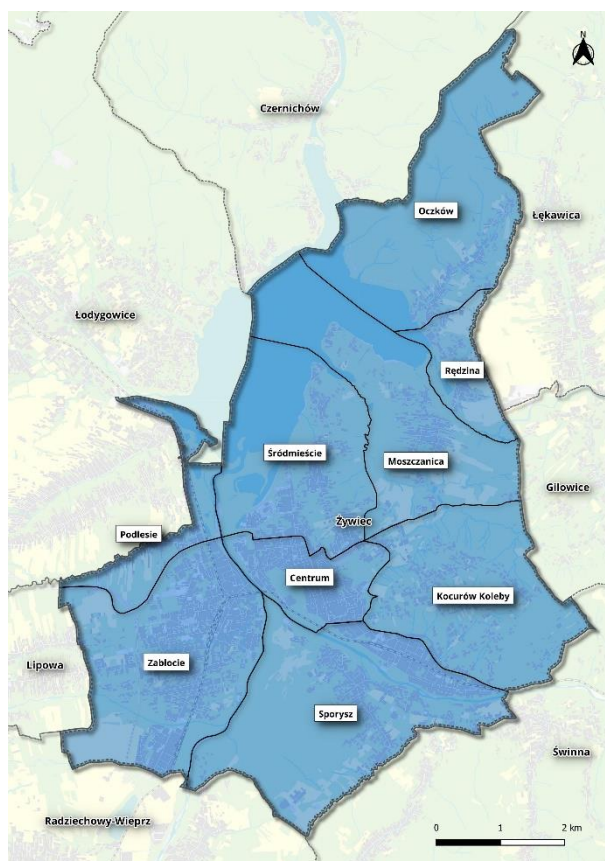
Pytanie 6. Z której części Żywca lub gminy (przedstawionej na załączonej mapie) najczęściej Pani/Pan rozpoczyna podróż rowerem?

- ☐ Oczków
- ☐ Rędzina
- ☐ Moszczanica
- ☐ Kocurów Koleby
- ☐ Śródmieście
- ☐ Centrum
- ☐ Sporysz
- ☐ Zabłocie
- ☐ Podlesie
- ☐ Gmina Czernichów
- ☐ Gmina Łękawica
- ☐ Gmina Gilowice
- ☐ Gmina Świnna
- ☐ Gmina Radziechowy-Wieprz
- ☐ Gmina Lipowa
- ☐ Gmina Łodygowice



Pytanie 7. Do której części Żywca lub gminy (przedstawionej na załączonej mapie) najczęściej Pani/Pan podróżuje rowerem?

- ☐ Oczków
- ☐ Rędzina
- ☐ Moszczanica
- ☐ Kocurów Koleby
- ☐ Śródmieście
- ☐ Centrum
- ☐ Sporysz
- ☐ Zabłocie
- ☐ Podlesie
- ☐ Gmina Czernichów
- ☐ Gmina Łękawica
- ☐ Gmina Gilowice
- ☐ Gmina Świnna
- ☐ Gmina Radziechowy-Wieprz
- ☐ Gmina Lipowa
- ☐ Gmina Łodygowice



Pytanie 8. Jak często jeździ Pani/Pan rowerem?

- ☐ Codziennie
- ☐ Kilka razy w tygodniu
- ☐ Kilka razy w miesiącu
- ☐ Rzadziej niż raz w miesiącu
- ☐ Nie jeżdżę i nie chcę jeździć
- ☐ Nie jeżdżę, ale chciałabym/chciałbym jeździć

Pytanie 9. Jaki jest Pani/Pana najczęstszy cel podróży?

- ☐ Praca
- ☐ Szkoła
- ☐ Zakupy
- ☐ Obiekty rekreacyjne (np. parki, obiekty sportowe, place zabaw)
- ☐ Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 10. Co według Pani/Pana ma największy wpływ na wybór roweru jako podstawowego środka transportu?

- ☐ Szybszy dojazd do celu podróży niż samochodem
- ☐ Brak samochodu/brak prawa jazdy
- ☐ Względy zdrowotne
- ☐ Lubię jeździć rowerem
- ☐ Inne (możliwość wpisania własnej odpowiedzi)

Pytanie 11. Ile czasu zazwyczaj zajmuje Pani/Panu podróż rowerem?

- ☐ do 5 minut
- ☐ 6-15 minut
- ☐ 16-30 minut
- ☐ powyżej 31 minut

Pytanie 12. Czy niesprzyjające warunki atmosferyczne wpływają na Pani/Pana rezygnację z podróży rowerem?

- ☐ Tak
- ☐ Tak, ale tylko bardzo nieprzyjające
- ☐ Nie

Pytanie 13. Jak ocenia Pani/Pan przedstawione elementy infrastruktury rowerowej w Żywcu?

	1 – bardzo źle	2 - źle	3 – nie mam zdania	4 - dobrze	5 – bardzo dobrze
Nawierzchnia ścieżek rowerowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jednolitość ścieżek rowerowych (np. czy nie występują krawężniki, częste zjazdy/podjazdy)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bezpieczeństwo na przejazdach przez drogę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bezpieczeństwo na trasach rowerowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Geometria tras rowerowych (np. czy skrzęty nie są zbyt ostre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spójność ciągów rowerowych (np. trasy są ze sobą powiązane)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dostępność infrastruktury towarzyszącej (np. stojaki, wiaty, stacje naprawy, miejsca odpoczynku)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bieżące utrzymanie infrastruktury rowerowej (np. sprzątanie liści, naprawy nawierzchni, odśnieżanie)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Separacja ruchu rowerowego od pieszego	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oznakowanie tras dla rowerów (np. znaki poziome i pionowe, przejazdy przez drogę)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estetyka infrastruktury (np. ujednolicone stojaki w całym mieście)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kultura jazdy rowerzystów	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kultura jazdy kierowców samochodów względem rowerzystów	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oświetlenie tras rowerowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pytanie 14. Czy w sieci rowerowej Żywca znajdują się miejsca szczególnie niebezpieczne?

Jeśli tak, proszę wpisać jakie i gdzie.

Pytanie otwarte z możliwością wpisania własnej odpowiedzi.

Pytanie 15. Czy w sieci rowerowej Żywca znajdują się miejsca wymagające poprawy (np. poprawa jakości drogi rowerowej, doświetlenie drogi rowerowej itd.)?

Jeśli tak, proszę wpisać jakie i gdzie.

Pytanie otwarte z możliwością wpisania własnej odpowiedzi.