

**POSTANOWIENIE NR 6/V/15**  
**ZARZĄDU POWIATU W ŻYWCU**  
**Z DNIA 15 GRUDNIA 2015 ROKU**

Na podstawie art. 106 § 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 j.t. z późn. zm.), art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1445 j.t.) oraz w związku z art. 41 ust. 1 pkt 6, art. 41 ust. 2 oraz art. 24 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 r., poz. 199 j.t. z późn. zm.), Zarząd Powiatu w składzie:

**Andrzej Kalata – Starosta Żywiecki**  
**Stanisław Kucharczyk – Wicestarosta Żywiecki**  
**Zbigniew Gąsiorek – Członek Zarządu Powiatu**  
**Józef Stopka – Członek Zarządu Powiatu**  
**Jan Witkowski – Członek Zarządu Powiatu**

po przeprowadzeniu analizy projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „Plan 2020+”, przyjętego Uchwałą Nr 2030/72/V/2015 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 27 października 2015 r. wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, pismo Wicemarszałka Województwa Śląskiego znak: RR-RPP.0730.1.00018.2015 i RR-RPP.KW-00704/15 z dnia 05.11.2015r. (data wpływu do tut. organu 10.11.2015r.)

**postanawia co następuje:**

zaopiniować pozytywnie przedłożony projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „Plan 2020+” jw., pod warunkiem uwzględnienia w w/w następujących uwag i propozycji zmian:

1. koncepcji zagospodarowania Jeziora Żywieckiego (materiały na załączonej płycie CD),
2. zwolnienia z zakazu dalszej rozbudowy infrastruktury narciarskiej obszaru Pilska oraz wszystkich ograniczeń dotyczących rozwoju turystyki i sportów zimowych w tym obszarze, przy spełnieniu warunków ochrony środowiska, jednocześnie wprowadzając zakaz poruszania się pojazdów mechanicznych (quady, skutery, motory) nie związanych z obsługą leśną (nadleśnictwa), infrastrukturą, istniejącym zagospodarowaniem ( np. schronisko),
3. przyjęcia warunków dotyczących rozwoju linii kolejowej relacji Żywiec – Sucha Beskidzka opisanych i zestawionych poniżej (ze szczególnym uwzględnieniem warunku opisanego pod lp. 10):

| Lp. | Opis warunku (P) – postulowany (fakultatywny)<br>(W) – wymagany (obligatoryjny)  | Propozycja wdrożenia warunku |
|-----|--|------------------------------|
| 1.  | (P) - str. 48, w pkt. 2.2.1. <i>System transportowy</i> , w akapicie <i>Transport kolejowy</i> na końcu dopisać: „ <i>Lokalizacja na terenie województwa śląskiego linii kolejowych nr 139 i</i> |                              |

|    |  |  |
|----|--|--|
|    | 97 umożliwiła najkrótsze połączenie kolejowe Wiednia/Bratysławy z aglomeracją krakowską oraz Podhalem, co wzmacnia walor współpracy transgranicznej makroregionu południowego”   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |
| 2. | (P) – str. 73, w pkt. 2 ZASADY POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA, w akapicie drugim, słowa: „przyjmowane są dwa główne podejścia” zamienić na: „przyjmowane są trzy główne podejścia” oraz dodać ppkt. 3 w brzmieniu: „wzmacnianie regionu poprzez poprawienie dostępności zewnętrznej Europolu Śląsko-Krakowskiego oraz całego makroregionu południowego”  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |
| 3. | (P) – str. 77, na mapie nr 26 – w obszarze linii kolejowej nr 97 dokonać zmiany oznaczenia graficznego obszaru, zgodnie z kierunkiem 1.3. „Obszary tworzenia centrów i węzłów przesiadkowych, w tym zabudowa systemów „Park and Ride, Park and Bike i Park and Walk” w pobliżu głównych węzłów komunikacyjnych”.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |
| 4. | (W) – str. 91, Kierunek 4.3 Rozwijanie współpracy międzyregionalnej: w tirecie czwartym dopisać: „(np. rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odc. Żywiec – gr. województwa – Sucha Beskidzka)”  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy jednocześnie dokonać zmiany Kontraktu Terytorialnego Województwa Śląskiego w trybie art. 14 m-o ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w zakresie dodania przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odc. Żywiec – gr. województwa”, przewidzianego do wsparcia ze środków RPOWSL.</li> <li>• Należy dokonać zmiany dokumentu wdrożeniowego RPOWSL – <i>Wojewódzkiego Planu Rozwoju Kolei województwa śląskiego - lista rankingowa inwestycji kolejowych do wsparcia z RPO</i></li> </ul> |
| 5. | (P) – str. 94-105, w każdym obszarze funkcjonalnym (o ile dotyczy) dodać odpowiednio zasadę w brzmieniu: „budowa szlaków turystycznych winna uzupełniać istniejącą infrastrukturę drogową i kolejową”  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |
| 6. | (P) - str. 96, w akapicie pierwszym, tirecie ósmym, kropkę zastąpić średnikiem i dodać zdanie: „na obszarach inwestycji przebiegających przez tereny cenne krajobrazowo, bezwzględnie w pierwszej kolejności stosować rozwiązania jak najmniej ingerujące w strukturę krajobrazu (stosowanie nowoczesnych technologii podbudów, stosowanie wygłuszeń zielonych w postaci nasadzeń oraz nasypów – ograniczenie ekranów dźwiękochłonnych).”  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |
| 7. | (P) - str. 96, w akapicie drugim, dodać tiret siódmy w brzmieniu: „planowanie inwestycji z zakresu rozwoju infrastruktury technicznej i transportowej z uwzględnieniem ochrony ludzi przed oddziaływaniem hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz ochrony ciągłości i drożności korytarzy ekologicznych a także walorów krajobrazowych i turystycznych, a w przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji stosowanie działań minimalizujących; na obszarach inwestycji przebiegających przez tereny cenne krajobrazowo, bezwzględnie w pierwszej kolejności stosować rozwiązania jak najmniej ingerujące w strukturę krajobrazu (stosowanie nowoczesnych technologii podbudów, stosowanie wygłuszeń zielonych w postaci nasadzeń oraz nasypów – ograniczenie | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |

|     |   |  |
|-----|---|--|
|     | <i>ekranów dźwiękochłonnych). ”</i>   |  |
| 8.  | <b>(P)</b> – str. 97, w akapicie drugim, tirecie trzecim, kropkę zastąpić średnikiem i dodać zdanie; <i>„na obszarach inwestycji przebiegających przez tereny cenne krajobrazowo, bezwzględnie w pierwszej kolejności stosować rozwiązania jak najmniej ingerujące w strukturę krajobrazu (stosowanie nowoczesnych technologii podbudów, stosowanie wygłuszeń zielonych w postaci nasadzeń oraz nasypów – ograniczenie ekranów dźwiękochłonnych). ”</i>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym - nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia</li> </ul>   |
| 9.  | <b>(W)</b> – str. 108, w pkt. 5, w akapicie drugim „Wykaz zadań i inwestycji celu publicznego został opracowany z uwzględnieniem niniejszych dokumentów” po tirecie drugim wstawić tiret w brzmieniu <i>„Krajowy Program Kolejowy do roku 2023 przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r – KPK2023.”</i>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Znajduje odzwierciedlenie w stanie faktycznym – nie wymaga podjęcia dodatkowych działań w kierunku wdrożenia.</li> </ul>  |
| 10. | <b>(W)</b> – str. 122, w tabeli nr 4, zadanie wpisane pod lp. 17 przenieść do lp. 4 i zmienić oznaczenie w następujący sposób: w kolumnie drugiej słowa: <i>„Cel 4”</i> zamienić na słowa: <i>„Cel 2”</i> , w kolumnie trzeciej słowa: <i>„linia kolejowa 97”</i> zamienić na: <i>„Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych”</i> , w kolumnie czwartej wpisać słowa: <i>„Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Żywiec – Sucha Beskidzka na odcinku Żywiec – gr. województwa”</i> , w kolumnie piątej po słowach: <i>„SRPP”</i> dopisać: <i>„KPK2023, KTWSl. (w), RPOWSl”</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy jednocześnie dokonać zmiany Kontraktu Terytorialnego Województwa Śląskiego w trybie art. 14 m-o ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w zakresie dodania przedsięwzięcia pn. <i>„rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odc. Żywiec – gr. województwa”</i>, przewidzianego do wsparcia ze środków RPOWSl.</li> <li>• Należy dokonać zmiany dokumentu wdrożeniowego RPOWSl – <i>Wojewódzkiego Planu Rozwoju Kolei województwa śląskiego - lista rankingowa inwestycji kolejowych do wsparcia z RPO</i></li> <li>• Należy zainicjować dokonanie przez województwo małopolskie korekty KTWMł w zakresie „odpisania” odcinka <i>„Żywiec – gr. województwa”</i> od przedsięwzięcia przewidzianego do realizacji w ramach RPO pn. <i>„Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - Żywiec”</i> i „przypisania” go do przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez województwo śląskie, w oparciu o propozycję opisaną powyżej w tirecie pierwszym.</li> <li>• Należy zainicjować dokonanie przez MIR korekty Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. w zakresie „odpisania” odcinka <i>„Żywiec – gr. województwa”</i> od przedsięwzięcia przewidzianego do realizacji w ramach KTWMł pn. <i>„Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - Żywiec”</i> i „przypisania” go do przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez województwo śląskie, w oparciu o propozycję opisaną powyżej w tirecie pierwszym.</li> </ul> |

## UZASADNIENIE:

### 1. Warunek pierwszy, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Zagospodarowanie przestrzenne regionu musi być skorelowane ze strategią rozwoju regionu, jej założeniami, zdefiniowanymi w wyzwaniach i celach. Musi również uwzględniać aspekty ponadregionalne, tj. wymiaru rozwoju w obszarze współpracy transgranicznej oraz rozwoju Europola i całego makroregionu, które są zdefiniowane w Strategii Rozwoju Polski Południowej. Jak wynika z opisu obszarów funkcjonalnych Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego – Śląskie 2020+, jednym z głównych wyzwań subregionu południowego jest budowa komplementarnego (zrównoważonego) systemu komunikacyjno-transportowego ze wzmocnieniem roli transportu szynowego oraz jego integracją z innymi systemami (szczególnie Żywiec – Sucha Beskidzka)<sup>1</sup>. Zarząd Powiatu kluczową wagę z punktu widzenia rozwoju regionu a także polityki przestrzennej przywiązuje do kwestii przywrócenia pełnej funkcjonalności linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec – Sucha Beskidzka i roli, jaką ona odegra w przyszłości w zakresie nie tylko rozwoju regionu ale również całej Polski Południowej. Ważne jest zatem zdefiniowanie tego obiektu infrastrukturalnego w Planie 2020+ jako istotnego elementu przestrzennego, który może odgrywać znaczącą rolę nie tylko w obszarze związanym z mobilnością osób (w wymiarze lokalnym czy regionalnym), ale także może być ważnym elementem polityki rozwoju związanym ze współpracą ponadregionalną i transgraniczną.

Zarząd Powiatu zwraca uwagę, że linia kolejowa nr 97 na odcinku Żywiec – Sucha Beskidzka, z uwagi na swój charakter (położenie) ma kluczowe znaczenie w zakresie kształtowania polityki przestrzennej województwa; jest bowiem najkrótszym łącznikiem kolejowym Górnego i Dolnego Śląska z Zachodnią Małopolską i Podhalem, a w znaczeniu transgranicznym umożliwia najszybsze połączenie kolejowe Wiednia/Bratysławy z aglomeracją krakowską. Jak wynika z treści podpisanego 21 maja 2015 r. w Starej Lubowli Protokołu z XX posiedzenia Polsko-Słowackiej Międzyrządowej Komisji ds. Współpracy Transgranicznej, *obie strony popierają plan modernizacji odcinka linii kolejowej Żywiec-Sucha Beskidzka, który pozwoliłby na otwarcie najkrótszego połączenia między Bratysławą i Krakowem.*<sup>2</sup> Istotny jest również fakt, że Departament Programów Ponadregionalnych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w ramach konsultacji społecznych Strategii Rozwoju Polski Południowej dokonał korekty „Celu III” *Strategii (...)* poprzez stworzenie ram do realizacji zadania związanego z rewitalizacją linii kolejowej 97 na odc. Sucha – Beskidzka – Żywiec (Kraków) poprawiającej dostępność zewnętrzną Europola oraz całego makroregionu.<sup>3</sup> Z uwagi na te okoliczności, zdaniem Zarządu Powiatu uwzględnienie wniosku w tym zakresie jest istotne.

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nieuwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

<sup>1</sup> Por. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego, str. 48

<sup>2</sup> Por. Protokół z XX Posiedzenia Polsko-Słowackiej Międzyrządowej Komisji ds. Współpracy Transgranicznej, str. 25-26

<sup>3</sup> Por. pkt. 1.4.1, 2.3 Strategii Rozwoju dla Polski Południowej. Także por. Raport z konsultacji społecznych SRPP, Lp. 67, str. 28-29

2. Warunek drugi, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Uzasadnienie jak w pkt. pierwszym.

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nie uwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

3. Warunek trzeci, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Zgodnie z definicją zawartą w pkt. 2.1.3. Planu 2020+, obszar górski charakteryzuje zmienność i różnorodność ukształtowania terenu i krajobrazów kulturowo – przyrodniczych, które powoduje ich całoroczną atrakcyjność, oferując znakomite możliwości rozwoju turystyki. Ponadto, zgodnie z treścią pkt 2.1.5. współpraca w sieci transgranicznej obejmuje działania na rzecz rozwoju infrastruktury lokalnej, ochrony dziedzictwa naturalnego i kulturowego oraz turystyki. Obszar linii kolejowej nr 97 Żywiec – Sucha Beskidzka winien umożliwiać zabudowę tzw. małej infrastruktury wokół przystanków i stacji kolejowych, która związana byłaby z węzłami przesiadkowymi. Centra przesiadkowe „P&R” winny służyć mieszkańcom, zwłaszcza osad zlokalizowanych nieco dalej od linii kolejowej (sprzyjanie mobilności – Cel 2), natomiast węzły „P&B”, „P&W” winny służyć mieszkańcom i turystom (zwiększenie dostępności turystycznej – Cel 4).

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nieuwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

4. Warunek czwarty, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Linia kolejowa nr 97 Żywiec – Sucha Beskidzka winna być wskazana w niniejszym punkcie jako przykład konkretyzacji kierunku rozwoju współpracy międzyregionalnej w Układzie Euroregionu Śląsko-Krakowskiego. Istotne jest, co wykazano w uzasadnieniu warunku opisanego w pkt. 1, że Departament Programów Ponadregionalnych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w ramach konsultacji społecznych Strategii Rozwoju Polski Południowej dokonał korekty „Celu III” Strategii (...) poprzez stworzenie ram do realizacji zadania związanego z rewitalizacją linii kolejowej 97 na odc. Sucha –Beskidzka – Żywiec poprawiającej dostępność zewnętrzną Euroregionu oraz całego makroregionu. Fakt ten uzasadnia uwzględnienie wniosku opiniującego.

**Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako wymagany (W), jego nieuwzględnienie oznacza negatywne zaopiniowanie projektu Planu przez opiniującego.**

5. Warunek piąty, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Budowanie szlaków turystycznych jest ważnym elementem rozwoju przestrzeni publicznej regionu, która w znacznym stopniu wpływa na rozwój turystyki. Należy dążyć do

wyznaczania i budowania szlaków turystyki (zwłaszcza pieszej i rowerowej) w sposób zintegrowany i komplementarny do istniejącego systemu infrastruktury. W szczególności pożądane jest wyznaczanie nowych lub utrzymywanie istniejących szlaków wzdłuż istniejących dróg i linii kolejowych, które winny umożliwiać dostępność do punktów startowych szlaków pieszych czy rowerowych lub względnie przemieszczanie się pomiędzy nimi, Zarząd Powiatu stanowczo negatywnie odnosi się do koncepcji budowy trasy VeloBeskid w miejscu istniejącej linii kolejowej nr 97 Żywiec – Sucha Beskidzka. Zarząd Powiatu podziela sprzeciw zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. na wyznaczenie w/w szlaku rowerowego w miejscu obecnie istniejącej linii, która miałaby być zlikwidowana<sup>4</sup>. Linia kolejowa nr 97 Żywiec – Sucha Beskidzka powinna zostać poddana rewitalizacji i przywrócona do systemu transportowego województwa. Z uwagi na jej położenie winna być wykorzystywana przede wszystkim jako element zwiększający mobilność osób oraz dostępność regionu jak i makroregionu pod kątem turystycznym (walory krajobrazowe Pasma Jałowickiego, atrakcyjny ślad torów, liczne szlaki turystyczne od stacji i przystanków kolejowych).

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nieuwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

#### 6. Warunek szósty, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Zgodnie z pkt. 2.1.3. Planu ze względu na uwarunkowania przyrodnicze i kulturowe oraz wynikające z obecnego użytkowania terenu w obszarach górskich występuje wiele konfliktów funkcjonalnych i przestrzennych, przy czym najistotniejszym jest konflikt pomiędzy koniecznością ochrony cennych wartości przyrodniczych i krajobrazowych, a możliwością i potrzebą rozwoju funkcji turystycznych i wypoczynkowych zapewniających aktywizację gospodarczą tego obszaru. Jest pożądanym, aby w przypadku inwestycji infrastrukturalnych przebiegających przez cenne krajobrazowo tereny (np. linia kolejowa nr 97 Żywiec-Sucha Beskidzka) ograniczyć do niezbędnego minimum zabudowę ekranów dźwiękochłonnych, które mogłyby spowodować degradację walorów krajobrazowych oraz wpłynęłyby radykalnie na zmniejszenie atrakcyjności turystycznej wykorzystania obiektów infrastruktury transportowej, w szczególności szlaków kolejowych, umożliwiających poznawanie walorów krajobrazowych otoczenia. W tym celu należy w pierwszej kolejności stosować rozwiązania infrastrukturalne związane z ograniczaniem hałasu, które nie ingerują w strukturę krajobrazu (nowoczesne technologie związane z zabudową tzw. „cichych przejazdów”, odpowiednie wygłuszenia podbudów, „zielone” bariery dźwiękochłonne w postaci nasadzeń, nasypów, etc).

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nie uwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

---

<sup>4</sup> Por. Koncepcja budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim, s. 64, stan na grudzień 2013 r. (według aktualizacji na grudzień 2015 r. - Województwo Małopolskie wycofało się z pomysłu wyznaczenia trasy w ciągu linii nr 97) . Opiniujący nie posiada natomiast wiedzy dotyczącej planów wyznaczenia trasy BeskidVelo na terenie Województwa Śląskiego.

7. Warunek siódmy, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Uzasadnienie jak w pkt. szóstym.

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nieuwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

8. Warunek ósmy, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Uzasadnienie jak w pkt. szóstym.

Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako postulowany (P), jego nieuwzględnienie nie powoduje negatywnego zaopiniowania projektu Planu przez opiniującego.

9. Warunek dziewiąty, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku stanowi odpowiedź na wyzwania związane z przyjęciem przez Unię Europejską oraz Polskę celów w zakresie infrastruktury kolejowej i zapewnienia dzięki niej zrównoważonego rozwoju gospodarczego. KPK2023 określa zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Program zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, instrumentu "Łącząc Europę" (Connecting Europe Facility - CEF), Programu Polska Wschodnia na lata 2014-2020 oraz Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020. Oprócz środków unijnych, na sfinansowanie programu zostaną przeznaczone także środki własne PKP PLK SA oraz publiczne środki krajowe. Główny cel KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z zapisów "Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)" w zakresie dotyczącym transportu kolejowego. Zdaniem opiniującego uzasadnionym jest odniesienie ram Planu do KPK2023 i jego uwzględnienie w przytoczonych dokumentach, zwłaszcza, że KPK2023 zawiera te projekty, które są zawarte w kontraktach terytorialnych oraz Dokumentie Implementacyjnym do SRT.

**Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako wymagany (W), jego nieuwzględnienie oznacza negatywne zaopiniowanie projektu Planu przez opiniującego.**

10. Warunek dziesiąty, postulowany przez Zarząd Powiatu do uwzględnienia w Planie 2020+.

Tabela nr 4 „Inwestycje celu publicznego postulowane przez podmioty inne niż samorząd województwa, wynikające z dokumentów przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa” zawiera wykaz inwestycji wraz z określeniem celu polityki przestrzennej województwa. Przedsięwzięcie zawarte w lp. nr 17 załącznika zostało zdefiniowane jako służące rozwojowi Celu 4 i oznaczone jako „linia kolejowa nr 97”.

Zdaniem opiniującego bezwzględnie należy dokonać korekty w obszarze załącznika i opisu przedsięwzięcia. Przypisanie realizacji inwestycji celu 4 polityki przestrzennej województwa miało uzasadnienie w sytuacji zamiaru sfinansowania inwestycji ze środków POIiŚ, który był definiowany na etapie programowania Mandatu Negocyjnego Kontraktu Terytorialnego Województwa Śląskiego.<sup>5</sup> Z uwagi na brak zgody strony rządowej do sfinansowania przedsięwzięcia ze środków w ramach POIiS oraz ustalenia Grupy Roboczej ds. Transportu dla perspektywy finansowej UE 2014-2020 powołanej przez Zarząd Województwa Śląskiego, przedsięwzięcie nie zostało wpisane do Kontraktu Terytorialnego Województwa Śląskiego, co spowodowało brak korelacji z Kontraktem Terytorialnym Województwa Małopolskiego, w którym inwestycja została ujęta. Co istotne, w KTWMi inwestycja została omyłkowo zdefiniowana, jako „Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - Żywiec”<sup>6</sup> (zamiast: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – gr. województwa”) a następnie implementowana w takim samym brzmieniu do Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023<sup>7</sup>.

Z uwagi na zmiany, jakie zachodzą obecnie w obszarze procesu decyzyjnego związanego z możliwością przywrócenia inwestycji do RPOWSI<sup>8</sup>, opiniujący postuluje przeniesienie inwestycji do celu 2, w którym inwestycja w pierwszej kolejności będzie spełniała funkcje związane z szansami rozwojowymi mieszkańców (zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych - Cel 2) a po wtóre dopiero będzie służyć relacjom z otoczeniem w zakresie infrastrukturalnych powiązań regionu - Cel 4). Co istotne, inwestycja wypełnia przesłanki obu celów, jednak z uwagi na zmianę modelu wsparcia dla jej sfinansowania priorytet realizacji celów ulegnie zmianie.

Opiniujący zwraca uwagę, że uwzględnienie wniosku w obszarze niniejszego warunku wymaga podjęcia uprzednich/jednoczesnych zmian w obszarze formalno-prawnych uwarunkowań decyzyjnych, tj:

- Należy dokonać zmiany Kontraktu Terytorialnego Województwa Śląskiego w trybie art. 14 m-o ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w zakresie dodania przedsięwzięcia pn. „*rewitalizacja linii kolejowej nr 97 na odc. Żywiec – gr. województwa*”, przewidzianego do wsparcia ze środków RPOWSI.
- Należy dokonać zmiany dokumentu wdrożeniowego RPOWSI – *Wojewódzkiego Planu Rozwoju Kolei województwa śląskiego - lista rankingowa inwestycji kolejowych do wsparcia z RPO*,
- Należy zainicjować dokonanie przez województwo małopolskie korekty KTWMi w zakresie „odpisania” odcinka „*Żywiec – gr. województwa*” od przedsięwzięcia przewidzianego do realizacji w ramach RPO pn. „*Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - Żywiec*” i „przypisania” go do przedsięwzięć przewidzianych do realizacji przez województwo śląskie, w oparciu o propozycję opisaną powyżej w tirecie pierwszym,
- Należy zainicjować dokonanie przez MIR korekty Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. w zakresie „odpisania” odcinka „*Żywiec – gr. województwa*” od przedsięwzięcia przewidzianego do realizacji w ramach KTWMi pn. „*Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - Żywiec*” i „przypisania” go do przedsięwzięć przewidzianych do

<sup>5</sup> Por. Lista rankingowa projektów dotyczących sieci kolejowych proponowanych do realizacji z poziomu krajowego w ramach Kontraktu Terytorialnego woj. Śląskiego - z dnia 4 kwietnia 2013 r. – Lp. 9

<sup>6</sup> Por. art. 6 ust. 1 pkt. 2 – KTWMi (M.P. 2014, poz. 1066 z dnia 14 listopada 2014 r.)

<sup>7</sup> Por. Krajowy Program Kolejowy do roku 2023.

<sup>8</sup> Opiniujący jest w posiadaniu licznej korespondencji, z której wynika, że Zarząd Województwa Śląskiego rozważa możliwość wsparcia dla realizacji inwestycji związanej z rewitalizacją linii kolejowej nr 97 ze środków RPO.



realizacji przez województwo śląskie, w oparciu o propozycję opisaną powyżej w tirecie pierwszym.

Wdrożenie w/w procesów umożliwi usunięcie, zdefiniowanego na dzień dzisiejszy uchybienia w postaci braku spójności KTWSI i KTWMł, umożliwi realizację inwestycji ze środków RPO obu samorządów i będzie wypełniać przesłanki celów polityki przestrzennej polityki województwa – w pierwszej kolejności celu 2, wtórnie celu 4. Konieczna jest jednoczesna korekta polegająca na konkretyzacji przedsięwzięcia poprzez określenie w załączniku odpowiednio: jako „modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych” oraz „Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Żywiec – Sucha Beskidzka na odcinku Żywiec – gr. województwa”, w schemacie dotychczas zaproponowanym dla przedsięwzięć zawartych w poz. Lp. 4 tabeli nr 4.

**Z uwagi na fakt, że Zarząd Powiatu zakwalifikował zdefiniowany warunek jako wymagany (W), jego nie uwzględnienie oznacza negatywne zaopiniowanie projektu Planu przez opiniującego.**

#### **Uzasadnienie**

Zgodnie z ustawowym obowiązkiem wynikającym z art. 41 ust. 1 pkt 6, art. 41 ust. 2 i art. 24 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Wicemarszałek Województwa Śląskiego pismem znak: RR-RPP.0730.1.00018.2015 i RR-RPP.KW-00704/15 z dnia 05.11.2015r., przedłożył Zarządowi Powiatu Żywieckiego do zaopiniowania projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „Plan 2020+”.

Po zapoznaniu się z treścią projektu, uwzględniając zakres zadań rządowych i samorządowych wynikających z wymienionych ustaw i rozporządzeń postanowiono orzec jak w sentencji.

#### **Pouczenie:**

Na niniejsze postanowienie służy stronie zażalenie do Ministra Infrastruktury i Rozwoju za pośrednictwem Starosty Żywieckiego, w terminie 7 dni od daty doręczenia.



**STAROSTA**  
**Andrzej Kalata**

#### **Otrzymują**

1. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, 40-037 Katowice, ul. Ligonja 46
2. Wydział Geodezji, Kartografii i Gospodarki Nieruchomościami, 34-300 Żywiec, al. Wolności 2
3. Powiatowy Zarząd Dróg w Żywcu, 34-300 Żywiec, ul. Leśnianka 102a
4. WOŚ w/m
5. WB - a/a KJ/MW