

KLUB RADNYCH

FORUM LOKALNEJ WSPÓŁPRACY



1. Komórka (osoba) wyznaczona do załatwienia sprawy
2026 -02- 17 podpis

2. Termin wykonania
☐ pilne
☐ do dnia

3. Sposób wykonania:
☐ rozmowa
☐ wykonanie prośby
☐ odp. do podpisu wójta

4. Powielić w liczbie i przekazać do

OR.0003.6.2026.1K

Łodygowice, 15.02.2026r.

SZ.P. WÓJT GMINY ŁODYGOWICE

TADEUSZ KAROLINI

INTERPELACJA

w sprawie planowanej budowy ciągu pieszo–rowerowego wzdłuż ul. Żywieckiej

W imieniu Klubu Radnych Forum Lokalnej Współpracy, w związku z licznymi zgłoszeniami oraz stanowczym sprzeciwem mieszkańców ul. Żywieckiej, wnosimy o udzielenie wyczerpujących informacji dotyczących planowanej inwestycji polegającej na budowie ciągu pieszo–rowerowego wzdłuż ul. Żywieckiej, realizowanej – według przekazanych założeń – w trybie ZRID.

Sprzeciw mieszkańców wynika w szczególności z faktu, że przedsięwzięcie w obecnym kształcie oznacza zajęcie pasa terenu o szerokości ok. 6 metrów z nieruchomości prywatnych (ogródków i części działek), przy jednoczesnych poważnych wątpliwościach co do bezpieczeństwa, funkcjonalności oraz skutków odwodnienia i ingerencji w istniejącą infrastrukturę (ogrodzenia, zjazdy, oświetlenie, sieci).

Podkreślamy również, że pierwotnie wskazywany wariant trasy wzdłuż S1 i stawów (w kierunku „Morgów”) był rozwiązaniem bardziej odseparowanym od ruchu samochodowego, bezpieczniejszym i – co kluczowe – zapewniającym realne połączenie w kierunku Szczyrku.

W związku z powyższym prosimy o odpowiedź na następujące pytania oraz przekazanie wskazanych informacji:

1. Jakie jest źródło finansowania inwestycji (w podziale na środki własne i środki zewnętrzne) oraz jaki jest aktualny poziom zabezpieczenia finansowego (co jest pewne, a co jest dopiero planowane/wnioskowane)?
2. Jaki jest całkowity koszt inwestycji (brutto) obejmujący wszystkie elementy, w szczególności: budowę ciągu, odwodnienie, przebudowę/przeniesienie infrastruktury, oznakowanie i urządzenia BRD, przebudowy kolizyjne, wszystkie zjazdy (indywidualne i publiczne), dokumentację, nadzór, roboty dodatkowe oraz koszty wynikające z realizacji w ZRID (w tym odszkodowania i inne koszty towarzyszące)?

3. Prosimy o przedstawienie zestawienia kosztów w układzie pozycji (min. w formie tabeli) oraz wskazanie, które koszty są już wycenione na podstawie dokumentacji, a które są jedynie szacowane.
4. Kto będzie ponosił koszty odszkodowań/wywłaszczeń wynikających z realizacji w trybie ZRID (wskazać podmiot odpowiedzialny za finansowanie) oraz jaka jest wstępnie szacowana skala tych kosztów?
5. Jakie koszty bezpośrednio będą finansowane tylko i wyłącznie z budżetu gminy i w jakiej wysokości?
6. Ile nieruchomości (i w jakim zakresie powierzchni) zostanie objętych koniecznością przejęcia/wywłaszczenia lub trwałego zajęcia pod inwestycję – prosimy o wykaz w formie tabeli z numerami działek, orientacyjną powierzchnią zajęcia oraz informacją o rodzaju ingerencji.
7. Ile zjazdów do posesji (indywidualnych i publicznych) przecina planowany ciąg na projektowanym odcinku – prosimy o wykaz lokalizacji oraz opis sposobu rozwiązania każdego przecięcia.
8. Jakie ogrodzenia, mury, bramy oraz inne elementy zagospodarowania (w tym płoty) będą wymagały rozbiórki lub przesunięcia – prosimy o zestawienie (najlepiej tabelaryczne) z numerami działek oraz zakresem robót.
9. Czy po rozbiórce istniejących ogrodzeń będzie możliwość odtworzenia ogrodzenia w granicy nieruchomości, a jeśli nie – jaka będzie minimalna dopuszczalna odległość dla nowego ogrodzenia (jednoznacznie, w formie pisemnej)?
10. Czy Gmina (lub inwestor) zamierza wystąpić w imieniu mieszkańców o niezbędne uzgodnienia/odstępstwa dotyczące odtworzenia ogrodzeń oraz zjazdów, czy też każdy właściciel będzie musiał uzgadniać to indywidualnie – i jaki będzie w takim przypadku realny tryb oraz terminy tych uzgodnień?
11. Ile drzew i jakiej zieleni wysokiej przewidziano do wycinki – prosimy o wykaz lokalizacji oraz uzasadnienie konieczności wycinki (z informacją o nasadzeniach kompensacyjnych i ich skali).
12. Jakie elementy infrastruktury technicznej wymagają przebudowy/przeniesienia (sieci, przyłącza, urządzenia, studzienki, przepusty, słupy, itp.) – prosimy o wykaz kolizji oraz wskazanie, kto ponosi koszty przebudów kolizyjnych.
13. Jaki jest zakres przeniesienia/przebudowy istniejącego lub projektowanego oświetlenia na tym odcinku oraz kto pokryje koszty przeniesienia słupów/instalacji, jeżeli okaże się to konieczne (w tym w sytuacji, gdy część prac została już wykonana lub zakontraktowana)?

14. Czy przed zmianą koncepcji wykonano porównanie kosztów i skutków wariantów: (A) chodnik, (B) ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Żywieckiej, (C) wariant odseparowany od ruchu samochodowego – w tym wariant wzdłuż S1 i stawów – jeśli tak, prosimy o udostępnienie tej analizy (zakres, data, autor, wnioski).
15. Jakie konkretne przesłanki (techniczne, kosztowe, organizacyjne) zdecydowały o odejściu od pierwotnej koncepcji chodnika – mimo że mieszkańcy jednoznacznie wskazują, że to chodnik jest rozwiązaniem oczekiwanym i bezpieczniejszym? Czy wykonanie ciągu wzdłuż ulicy Żywieckiej nie będzie dla Gminy znacznie droższe?
16. Czy odejście od wariantu trasy wzdłuż S1 i stawów (w kierunku „Morgów”), który – według informacji mieszkańców – zapewniał bezpieczniejsze prowadzenie trasy oraz realne połączenie w kierunku Szczyrku, zostało spowodowane pomysłem lub zamiarem utworzenia strefy przemysłowej na tych terenach – jeśli tak, prosimy o jednoznaczne wskazanie dokumentów/ustaleń, które o tym przesądziły, oraz podanie, kiedy i przez kogo podjęto taką decyzję.
17. Jakie są przyjęte parametry projektowe dla planowanego rozwiązania (szerokości, pasy bezpieczeństwa, separacja, skrajnie, odwodnienie), które skutkują zajęciem ok. 6 metrów – prosimy o przedstawienie rozbicia tej szerokości na elementy składowe w terenie.
18. Czy przed przyjęciem obecnej koncepcji zweryfikowano minimalne i zalecane parametry dla przyjętego typu infrastruktury – prosimy o wskazanie, jaki dokładnie typ infrastruktury przyjęto oraz jakie elementy składają się na finalne zajęcie terenu.
19. Czy wykonano analizę bezpieczeństwa ruchu dla ul. Żywieckiej po realizacji inwestycji, z uwzględnieniem: natężenia ruchu, ruchu ciężkiego, prędkości, licznych zjazdów oraz ryzyka kolizji – jeśli tak, prosimy o udostępnienie wyników.
20. Jakie rozwiązania bezpieczeństwa przewiduje projekt: czy ciąg będzie fizycznie separowany od jezdni (wyniesienie, pas zieleni, bariera, elementy ochronne), czy też ma funkcjonować w bezpośredniej bliskości jezdni bez realnej osłony?
21. Jak inwestor planuje ograniczyć konfliktowość i ryzyko w miejscach licznych zjazdów do posesji – prosimy o opis rozwiązań na przecięciach (widoczność, oznakowanie, wyniesienia, separatory, pierwszeństwo, uspokojenie).
22. Czy istnieje harmonogram i finansowanie dla brakujących odcinków, bez których obecna inwestycja nie zapewni spójnego i bezpiecznego połączenia ze Szczyrkiem – prosimy o przedstawienie planu etapowania wraz z terminami.

23. Z jakich przyczyn ciąg został zaplanowany po prawej stronie ul. Żywieckiej w kierunku jazdy na Żywiec, a nie po stronie lewej – prosimy o porównanie wariantów (prawa/lewa) pod kątem: liczby kolizji ze zjazdami, bezpieczeństwa, kosztów, zakresu ingerencji w nieruchomości oraz skutków dla mieszkańców.
24. Czy oceniono, która strona generuje mniejszą konfliktowość i mniejszą liczbę punktów niebezpiecznych – jeśli tak, prosimy o udostępnienie wyników.
25. Czy przeprowadzono rozmowy/konsultacje z mieszkańcami ul. Żywieckiej w zakresie zmiany rozwiązania (z chodnika na ciąg pieszo–rowerowy) oraz w zakresie zajęcia ok. 6 metrów terenu – prosimy o wskazanie formy, terminów oraz wniosków.
26. Prosimy o udostępnienie protokołu/raportu/notatki ze spotkania z mieszkańcami dotyczącego pasa/ciągu rowerowego (wraz z listą zgłoszonych uwag i sposobem ich rozpatrzenia).
27. Jakie działania zamierza podjąć Wójt wobec stanowczego sprzeciwu mieszkańców i narastających napięć społecznych związanych z planowaną ingerencją w prywatne nieruchomości?
28. Prosimy o udostępnienie pełnej treści porozumienia zawartego z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego dotyczącego tej inwestycji (wraz z załącznikami), w szczególności w zakresie: warunków finansowania, zobowiązań stron, zakresu rzeczowego, terminów oraz konsekwencji zmiany koncepcji inwestycji.
29. W jaki sposób projekt rozwiązuje kwestię odwodnienia terenów przyległych do ul. Żywieckiej – w szczególności przejęcia wód spływających z terenów wyżej położonych – oraz czy przewidziano rozwiązania umożliwiające bezpieczne odprowadzenie wód z sąsiadujących nieruchomości, aby nie doprowadzić do zalewania budynków i podtopień?
30. Jaki jest szczegółowy harmonogram przygotowania i realizacji inwestycji (etapy, terminy kluczowe, planowany termin ogłoszenia postępowań/wyboru wykonawcy, rozpoczęcia i zakończenia robót) oraz czy istnieją realne przesłanki, że inwestycja zostanie ukończona do końca 2028 roku?
31. Czy Wójt dopuszcza ryzyko, że tak duża inwestycja nie zostanie ukończona do końca 2028 roku, a jeżeli tak – czy w takiej sytuacji środki unijne/z projektu zewnętrznego mogą zostać utracone oraz jakie Gmina posiada zabezpieczenia (finansowe i formalne), aby nie doprowadzić do sytuacji pozostawienia inwestycji w stanie nieukończonym lub konieczności pokrycia kosztów z budżetu Gminy?
32. Jakie będą konsekwencje finansowe i organizacyjne dla Gminy w sytuacji niedotrzymania terminu końcowego (w tym ewentualny zwrot dofinansowania, uznanie wydatków za

niekwalifikowane, konieczność finansowania zadań z budżetu własnego) – prosimy o jednoznaczne wskazanie scenariuszy.

33. Czy przeprowadzono ocenę ryzyk dla tej inwestycji (w tym ryzyka wzrostu kosztów, braku wykonawców, unieważnienia przetargu, wydłużenia procedur, sporów odszkodowawczych) – i jaki jest plan działania na wypadek materializacji tych ryzyk?
34. Czy Wójt jest pewny, że w realiach rynku zamówień publicznych Gmina znajdzie wykonawcę w zakładanym czasie i cenie – prosimy o wskazanie podstaw tej oceny (analiza rynku, doświadczenia z ostatnich przetargów, liczba potencjalnych wykonawców).
35. Czy w budżecie Gminy i w WPF zabezpieczono wystarczające środki na wkład własny oraz na ewentualne przekroczenia kosztów (w tym odszkodowania, przebudowy kolizyjne, roboty dodatkowe) – prosimy o wskazanie pozycji budżetowych oraz wysokości zabezpieczenia.
36. Czy Wójt nie obawia się, że ze względu na mało atrakcyjną lokalizację wzdłuż ruchliwej drogi wojewódzkiej, w bezpośrednim sąsiedztwie hałasu i spalin, inwestycja nie będzie wykorzystywana przez mieszkańców Gminy, a w praktyce stanie się ciągiem dla przypadkowego ruchu tranzytowego – i czy wykonano prognozę liczby użytkowników (popytu) oraz analizę celowości w odniesieniu do potrzeb lokalnych?
37. Czy wykonano jakąkolwiek analizę funkcjonalną: skąd–dokąd mieszkańcy realnie mają korzystać z tej trasy (do szkoły, przystanków, usług, pracy), gdzie będą włączenia i bezpieczne dojścia/dojazdy z osiedli oraz czy zaprojektowano spójne połączenia z drogami gminnymi, aby trasa nie była „oderwanym odcinkiem”?
38. Jakie będą roczne koszty utrzymania ciągu po wybudowaniu (zimowe utrzymanie, odśnieżanie, posypywanie, sprzątanie, naprawy nawierzchni, oznakowanie, oświetlenie) oraz który podmiot będzie za to odpowiadał i z jakich środków?
39. Czy przeprowadzono ocenę wpływu bliskości intensywnego ruchu (hałas, spaliny, rozbryzg wody i błota, podmuchy od pojazdów ciężkich) na komfort i bezpieczeństwo pieszych oraz rowerzystów – i czy to nie jest kluczowy powód, dla którego mieszkańcy nie będą z tej infrastruktury korzystać?
40. Jakie wskaźniki efektu (mieralne) przyjęto dla tej inwestycji: ile osób ma z niej korzystać, jak ma poprawić bezpieczeństwo, jakie zdarzenia/kolizje ma ograniczyć – i w jaki sposób Gmina będzie weryfikować, czy inwestycja osiągnęła zakładane cele?

Mając na uwadze stanowczy sprzeciw mieszkańców, znaczną ingerencję w prywatne nieruchomości, wysokie ryzyko bezpieczeństwa przy ruchliwej drodze oraz wątpliwości co do spójności i sensu komunikacyjnego tej trasy w obecnym układzie, wnosimy o ponowną ocenę celowości inwestycji oraz

rozważenie powrotu do pierwotnych, bezpieczniejszych i bardziej racjonalnych rozwiązań – w tym w pierwszej kolejności budowy chodnika wzdłuż drogi, a w zakresie ruchu rowerowego: rozwiązań odseparowanych od intensywnego ruchu samochodowego, w tym wariantu wzdłuż S1 i stawów, który zapewniał logiczny przebieg i połączenie w kierunku Szczyrku.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi w ustawowym terminie.

Z poważaniem

KLUB RADNYCH FORUM LOKALNEJ WSPÓŁRPACY