

Zawiadomienie
Zawiadamia się mieszkańców, że LVI sesja Rady Gminy Pawłowice
odbędzie się 26 marca 2024 r. o godz. 15⁰⁰

w Urzędzie Gminy Pawłowice – sala narad Rady Gminy.

Sesja będzie transmitowana on-line za pomocą systemu eSesjaTV. Link do transmisji znajduje się na stronie: www.pawlowice.pl (widoczny na dole strony). Zapraszam do obserwowania obrad w formie zdalnej.

Przewodnicząca Rady
Bogusława Pietrek

Porządek obrad

1. Otwarcie i stwierdzenie prawomocności.
2. Przedstawienie porządku obrad.
3. Zatwierdzenie protokołu z LV sesji z dnia 27 lutego 2024 r.
4. Przedstawienie wykazu pism, jakie wpłynęły do Rady Gminy w okresie międzysesyjnym.
5. Informacja o działalności Urzędu Gminy i jednostek organizacyjnych w okresie międzysesyjnym.
6. Informacja o pracach komisji Rady Gminy w okresie międzysesyjnym.
7. Podjęcie uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Pawłowice na lata 2024-2028.
8. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały Nr LIII/528/2023 Rady Gminy Pawłowice w sprawie uchwalenia budżetu gminy Pawłowice na rok 2024.
9. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany Uchwały nr XLVI/463/2023 z dnia 28 marca 2023 roku o udzielenie pomocy finansowej Powiatowi Pszczyńskiemu na realizację zadania inwestycyjnego: "Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego".
10. Podjęcie uchwały w sprawie udzielenia dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków.
11. Podjęcie uchwały w sprawie przekazania środków finansowych dla policji /urządzenia do badania stanu trzeźwości/.
12. Podjęcie uchwały w sprawie przekazania środków finansowych dla policji /ponadnormatywne służby policjantów/.
13. Podjęcie uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Pszczyńskiemu z przeznaczeniem dla Szpitala Joannitas w Pszczynie.
14. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie udzielania spółkom wodnym dotacji celowej oraz trybu postępowania w sprawie udzielania dotacji i sposobu jej rozliczania.
15. Podjęcie uchwały w sprawie programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie Gminy Pawłowice w 2024 roku.
16. Podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na nabycie części nieruchomości położonej na terenie sołectwa Osiedle Pawłowice.
17. Podjęcie uchwały w sprawie określenia regulaminu otwartego konkursu ofert, oraz kryteriów wyboru ofert na zapewnienie możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice.
18. Podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.
19. Podjęcie uchwały w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Pawłowice.

20. Informacje Wójta i Przewodniczącego Rady.

21. Wolne głosy i wnioski.

22. Zakończenie obrad.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR LVI / /2024
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 26 marca 2024 r.

w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Pawłowice na lata 2024–2028

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zmianami) oraz art. 226, art. 227, art. 228, art. 229, art. 230 ust. 6, art. 232 oraz art. 242 - 243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1270 ze zmianami) po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisji Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. W uchwale nr LIII/527/2023 z dnia 19 grudnia 2023 roku w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Pawłowice na lata 2024- 2028 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik nr 1 „Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Pawłowice na lata 2024-2028” otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały,
- 2) załącznik nr 2 „Wykaz przedsięwzięć realizowanych w latach 2024-2028” otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały,
- 3) „Objaśnienia zmian wartości przyjętych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Pawłowice na lata 2024 - 2028 ” zawiera załącznik nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego ¹⁾

Ustalona na lata 2022–2025 relacja z art. 243 (poz. 8.3, 8.3.1, 8.4 i 8.4.1) została obliczona według średniej 3-letniej

Załącznik Nr 1 do Uchwały nr LVI / /2024 Rady Gminy Pawłowice z dnia 26 marca 2024 roku

Wyszczególnienie	Dochody ogółem ^x	z tego:										
		Dochody bieżące ^x	z tego:							Dochody majątkowe ^x	w tym:	
			dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych	dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych	z subwencji ogólnej	z tytułu dotacji i środków przeznaczonych na cele bieżące ^{x 3)}	pozostałe dochody bieżące ⁴⁾	w tym:	z podatku od nieruchomości		ze sprzedaży majątku ^x	z tytułu dotacji oraz środków przeznaczonych na inwestycje
Lp	1	1.1	1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.1.5.1	1.2	1.2.1	1.2.2	
2024	153 821 238,17	137 353 187,40	27 202 101,00	3 098 357,00	47 897 338,00	7 807 013,17	51 348 378,23	34 500 000,00	16 468 050,77	6 000,00	16 442 050,77	
2025	144 555 609,00	134 780 000,00	28 310 000,00	3 220 000,00	42 500 000,00	7 850 000,00	52 900 000,00	35 900 000,00	9 775 609,00	0,00	9 775 609,00	
2026	138 300 000,00	138 300 000,00	29 100 000,00	3 300 000,00	43 800 000,00	8 100 000,00	54 000 000,00	37 000 000,00	0,00	0,00	0,00	
2027	142 400 000,00	142 400 000,00	29 900 000,00	3 400 000,00	44 800 000,00	8 300 000,00	56 000 000,00	38 000 000,00	0,00	0,00	0,00	
2028	146 400 000,00	146 400 000,00	30 700 000,00	3 500 000,00	46 200 000,00	8 500 000,00	57 500 000,00	39 000 000,00	0,00	0,00	0,00	

¹⁾ Wzór może być stosowany także w układzie pionowym, w którym poszczególne pozycje są przedstawione w kolumnach, a lata w wierszach.

²⁾ Zgodnie z art. 227 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, wieloletnia prognoza finansowa obejmuje okres roku budżetowego oraz co najmniej trzech kolejnych lat. W sytuacji dłuższego okresu prognozowania finansowego wzór stosuje się dla lat wykraczających poza minimalny (4-letni) okres prognozy, wynikający z art. 227 ustawy.

³⁾ W pozycji wykazuje się dochody o charakterze celowym, które jednostka otrzymuje od podmiotów zewnętrznych. W szczególności pozycja obejmuje dotacje celowe z budżetu państwa na zadania bieżące oraz dotacje i środki na finansowanie wydatków bieżących na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy. W pozycji nie wykazuje się natomiast dochodów związanych ze szczególnymi zasadami wykonywania budżetu jednostki wynikającymi z odrębnych ustaw, o których mowa w art. 237 ust. 1 ustawy.

⁴⁾ W pozycji wykazuje się pozostałe dochody bieżące w szczególności kwoty podatków i opłat lokalnych.

Wyszczególnienie	Wydatki ogółem ^x	z tego:										
		Wydatki bieżące ^x	w tym:							Wydatki majątkowe ^x	w tym:	
			na wynagrodzenia i składki od nich naliczane	z tytułu poręczeń i gwarancji ^x	w tym:	wydatki na obsługę długu ^x	w tym:					
					gwarancje i poręczenia podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy ^x		odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, w terminie nie dłuższym niż 90 dni po zakończeniu programu, projektu lub zadania i otrzymaniu refundacji z tych środków (bez odsetek i dyskonta od zobowiązań na wkład krajowy) ^x	odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, z tytułu zobowiązań zaciągniętych na wkład krajowy ^x	pozostałe odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy ^x		Inwestycje i zakupy inwestycyjne, o których mowa w art. 236 ust. 4 pkt 1 ustawy	wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne
2.1	2.1.1	2.1.2	2.1.2.1	2.1.3	2.1.3.1	2.1.3.2	2.1.3.3	2.2	2.2.1	2.2.1.1		
Lp	2	2.1	2.1.1	2.1.2	2.1.2.1	2.1.3	2.1.3.1	2.1.3.2	2.1.3.3	2.2	2.2.1	2.2.1.1
2024	164 511 739,92	131 400 540,84	69 244 752,00	0,00	0,00	192 000,00	0,00	0,00	0,00	33 111 199,08	33 111 199,08	8 627 608,00
2025	143 770 316,00	127 300 000,00	66 200 000,00	0,00	0,00	115 000,00	0,00	0,00	0,00	16 470 316,00	16 470 316,00	2 818 209,00
2026	137 833 175,00	131 575 783,00	67 900 000,00	0,00	0,00	52 000,00	0,00	0,00	0,00	6 257 392,00	6 257 392,00	3 100 000,00
2027	142 245 817,50	135 523 057,00	69 500 000,00	0,00	0,00	3 000,00	0,00	0,00	0,00	6 722 760,50	6 722 760,50	2 300 000,00
2028	146 400 000,00	139 317 703,00	71 500 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7 082 297,00	7 082 279,00	1 800 000,00

Wyszczególnienie	Wynik budżetu ^x	w tym:	Przychody budżetu ^x	z tego:					
		Kwota prognozowanej nadwyżki budżetu przeznaczana na spłatę kredytów, pożyczek i wykup papierów wartościowych ⁵⁾		Kredyty, pożyczki, emisja papierów wartościowych ^x	w tym:	Nadwyżka budżetowa z lat ubiegłych ^{x 6)}	w tym:	Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy ^x	w tym:
					na pokrycie deficytu budżetu ^x		na pokrycie deficytu budżetu ^x		na pokrycie deficytu budżetu ^x
Lp	3	3.1	4	4.1	4.1.1	4.2	4.2.1	4.3	4.3.1
2024	-10 690 501,75	0,00	11 628 001,75	0,00	0,00	10 728 001,75	9 790 501,75	900 000,00	900 000,00
2025	785 293,00	785 293,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	466 825,00	466 825,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	154 182,50	154 182,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

⁵⁾ Inne przeznaczenie nadwyżki budżetowej wymaga określenia w objaśnieniach do wieloletniej prognozy finansowej.

⁶⁾ W pozycji należy ująć środki pieniężne znajdujące się na rachunku budżetu pochodzące z nadwyżek poprzednich budżetów, łącznie z niewykorzystanymi środkami, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 8 ustawy.

Wyszczególnienie	z tego:				Rozchody budżetu ^x	z tego:			
	Splaty udzielonych pożyczek w latach ubiegłych ^x	w tym:	Inne przychody niezwiązane z zaciągnięciem długu ^{x 7)}	w tym:		Splaty rat kapitałowych kredytów i pożyczek oraz wykup papierów wartościowych ^x	w tym:		
		na pokrycie deficytu budżetu ^x		na pokrycie deficytu budżetu ^x			łączna kwota przypadających na dany rok kwot ustawowych wyłączeń z limitu splaty zobowiązań ^x	z tego:	
								kwota przypadających na dany rok kwot wyłączeń określonych w art. 243 ust. 3 ustawy ^x	kwota przypadających na dany rok kwot wyłączeń określonych w art. 243 ust. 3a ustawy ^x
Lp	4.4	4.4.1	4.5	4.5.1	5	5.1	5.1.1	5.1.1.1	5.1.1.2
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	937 500,00	937 500,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	785 293,00	785 293,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	466 825,00	466 825,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	154 182,50	154 182,50	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

⁷⁾ W pozycji należy ująć w szczególności przychody pochodzące z prywatyzacji majątku jednostki samorządu terytorialnego.

Wyszczególnienie	Rozchody budżetu, z tego:						Kwota długu ^x	w tym:	Relacja zrównoważenia wydatków bieżących, o której mowa w art. 242 ustawy		
	łączna kwota przypadających na dany rok kwot ustawowych wyłączeń z limitu spłaty zobowiązań, z tego:					Inne rozchody niezwiązane ze spłatą długu ^x			kwota długu, którego planowana spłata dokona się z wydatków ^x	Różnica między dochodami bieżącymi a wydatkami bieżącymi ^x	Różnica między dochodami bieżącymi, skorygowanymi o środki ⁸⁾ a wydatkami bieżącymi ^x
	kwota wyłączeń z tytułu wcześniejszej spłaty zobowiązań, określonych w art. 243 ust. 3b ustawy	z tego:			kwota przypadających na dany rok kwot pozostałych ustawowych wyłączeń z limitu spłaty zobowiązań ^x						
środkami nowego zobowiązania		wolnymi środkami, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy	innymi środkami								
Lp	5.1.1.3	5.1.1.3.1	5.1.1.3.2	5.1.1.3.3	5.1.1.4	5.2	6	6.1	7.1	7.2	
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 406 300,50	0,00	5 952 646,56	17 580 648,31	
2025	x	x	x	x	0,00	0,00	621 007,50	0,00	7 480 000,00	7 480 000,00	
2026	x	x	x	x	0,00	0,00	154 182,50	0,00	6 724 217,00	6 724 217,00	
2027	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	6 876 943,00	6 876 943,00	
2028	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	7 082 297,00	7 082 297,00	

⁸⁾ Skorygowanie o środki dotyczy określonego w art. 242 ustawy powiększenia o odpowiednie dla roku prognozy przychody wskazane w art. 217 ust. 2 ustawy. Skutki finansowe wyłączeń ograniczenia, o którym mowa w art. 242 ustawy, zawarte w innych ustawach należy ująć w objaśnieniach dołączanych do wieloletniej prognozy finansowej zgodnie z art. 226 ust. 2a ustawy.

Wyszczególnienie	Wskaźnik spłaty zobowiązań						
	Relacja określona po lewej stronie nierówności we wzorze, o którym mowa w art. 243 ust. 1 ustawy (po uwzględnieniu zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego oraz po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń przypadających na dany rok) ^X	Relacja określona po prawej stronie nierówności we wzorze, o którym mowa w art. 243 ust. 1 ustawy, ustalona dla danego roku (wskaźnik jednoroczny) ^X		Dopuszczalny limit spłaty zobowiązań określony po prawej stronie nierówności we wzorze, o którym mowa w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczony w oparciu o plan 3 kwartału roku poprzedzającego pierwszy rok prognozy (wskaźnik ustalony w oparciu o średnią arytmetyczną z poprzednich lat) ^X	Dopuszczalny limit spłaty zobowiązań określony po prawej stronie nierówności we wzorze, o którym mowa w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczony w oparciu o wykonanie roku poprzedzającego pierwszy rok prognozy (wskaźnik ustalony w oparciu o średnią arytmetyczną z poprzednich lat) ^X	Informacja o spełnieniu wskaźnika spłaty zobowiązań określonego w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego oraz po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczonego w oparciu o plan 3 kwartałów roku poprzedzającego rok budżetowy ^X	Informacja o spełnieniu wskaźnika spłaty zobowiązań określonego w art. 243 ustawy, po uwzględnieniu zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego oraz po uwzględnieniu ustawowych wyłączeń, obliczonego w oparciu o wykonanie roku poprzedzającego rok budżetowy ^X
Lp	8.1	8.2		8.3	8.3.1	8.4	8.4.1
2024	0,87%	4,84%	4,85%	17,44%	22,14%	TAK	TAK
2025	0,71%	5,98%	x	9,99%	14,69%	TAK	TAK
2026	0,40%	5,21%	x	16,93%	18,95%	TAK	TAK
2027	0,12%	5,13%	x	13,10%	15,12%	TAK	TAK
2028	0,00%	5,14%	x	10,43%	12,44%	TAK	TAK

Ustalona na lata 2022–2025 relacja z art. 243 (poz. 8.3, 8.3.1, 8.4 i 8.4.1) została obliczona według średniej 3-letniej

Wyszczególnienie	Finansowanie programów, projektów lub zadań realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy								
	Dochody bieżące na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy ^x	w tym:		Dochody majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	w tym:		Wydatki bieżące na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy ^x	w tym:	
		Dotacje i środki o charakterze bieżącym na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy ^x	w tym:		Dochody majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	w tym:		Wydatki bieżące na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy ^x	w tym:
			środki określone w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy			środki określone w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy			środki określone w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy
Lp	9.1	9.1.1	9.1.1.1	9.2	9.2.1	9.2.1.1	9.3	9.3.1	9.3.1.1
2024	64 535,17	64 535,17	64 535,17	752 191,33	752 191,33	654 406,46	193 017,14	193 017,14	192 017,14
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00	1 000,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00	1 000,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,00	1 000,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	Informacje uzupełniające o wybranych kategoriach finansowych									
	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	w tym:		Wydatki objęte limitem, o którym mowa w art. 226 ust. 3 pkt 4 ustawy	z tego:		Wydatki bieżące na pokrycie ujemnego wyniku finansowego samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej	Wydatki na spłatę zobowiązań przejmowanych w związku z likwidacją lub przekształceniem samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej	Kwota zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego przypadających do spłaty w danym roku budżetowym, podlegająca doliczeniu zgodnie z art. 244 ustawy ^X	Kwota zobowiązań wynikających z przejęcia przez jednostkę samorządu terytorialnego zobowiązań po likwidowanych i przekształcanych samorządowych osobach prawnych
		Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	w tym:		bieżące	majątkowe				
			finansowane środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy							
Lp	9.4	9.4.1	9.4.1.1	10.1	10.1.1	10.1.2	10.2	10.3	10.4	10.5
2024	864 587,31	864 587,30	654 406,46	29 093 102,45	6 585 244,01	22 507 858,44	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	18 924 009,00	4 111 000,00	14 813 009,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	3 601 000,00	1 000,00	3 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	3 501 000,00	1 000,00	3 500 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	2 100 000,00	0,00	2 100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	Informacje uzupełniające o wybranych kategoriach finansowych											
	Splaty, o których mowa w poz. 5.1, wynikające wyłącznie z tytułu zobowiązań już zaciągniętych ^x	Wydatki zmniejszające dług ^x	w tym:				Wydatki bieżące podlegające wyłączeniu z limitu splaty zobowiązań ⁹⁾	Kwota wzrostu(+)/spadku(-) kwoty długu wynikająca z operacji niekasowych (m.in. umorzenia, różnice kursowe)	Wcześniejsza splata zobowiązań, wyłączona z limitu splaty zobowiązań, dokonywana w formie wydatków budżetowych	Wykup papierów wartościowych, splaty rat kredytów i pożyczek wraz z należnymi odsetkami i dyskontem, odpowiednio emitowanych lub zaciągniętych do równowartości kwoty ubytku w wykonanych dochodach jednostki samorządu terytorialnego będącego skutkiem wystąpienia COVID-19 ^x		
			splata zobowiązań wymagalnych z lat poprzednich, innych niż w poz. 10.7.3 ^x	splata zobowiązań zaliczanych do tytułu dłużnego – kredyt i pożyczka ^x	w tym:							wyplaty z tytułu wymagalnych poręczeń i gwarancji ^x
					zobowiązań zaciągniętych po dniu 1 stycznia 2019 r. ^x	dokonywana w formie wydatku bieżącego ^x						
Lp	10.6	10.7	10.7.1	10.7.2	10.7.2.1	10.7.2.1.1	10.7.3	10.8	10.9	10.10	10.11	
2024	937 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2025	785 293,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00	
2026	466 825,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00	
2027	154 182,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00	
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00	

⁹⁾ W pozycji należy ująć kwoty wydatków bieżących, o które zostają pomniejszone wydatki bieżące budżetu przy wyliczaniu limitu splaty zobowiązań określonego po prawej stronie nierówności we wzorze, o którym mowa w art. 243 ustawy, na podstawie odrębnych ustaw, bez wydatków bieżących na obsługę długu. W szczególności należy ująć wydatki poniesione w celu realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem COVID-19.

* Informacje zawarte w tej części wieloletniej prognozy finansowej, w tym o spełnieniu relacji określonej w art. 243 ustawy zostaną automatycznie wygenerowane przez aplikację wskazaną przez Ministra Finansów, o której mowa w § 4 ust. 1, na podstawie danych historycznych oraz prognozowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego. Automatyczne wyliczenia danych na podstawie wartości historycznych i prognozowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego dotyczą w szczególności także pozycji 8.3 – 8.3.1 i pozycji z sekcji 12.

^x - pozycje oznaczone symbolem „x” sporządza się na okres prognozy kwoty długu, zgodnie z art. 227 ust. 2 ustawy. Okres ten nie podlega wydłużeniu w sytuacji planowania wydatków z tytułu niewymagalnych poręczeń i gwarancji. W przypadku planowania wydatków z tytułu niewymagalnych poręczeń i gwarancji w okresie dłuższym niż okres, na który zaciągnięto oraz planuje się zaciągnąć zobowiązania dłużne, informację o wydatkach z tytułu niewymagalnych poręczeń i gwarancji, wykraczających poza wspomniany okres, należy zamieścić w objaśnieniach do wieloletniej prognozy finansowej.

Wykaz przedsięwzięć do WPF

Załącznik Nr 2 do Uchwały nr LVI / /2024 Rady Gminy Pawłowice z dnia 26 marca 2024 roku

kwoty w zł

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	Limit 2027	Limit 2028
			Od	Do						
1	Wydatki na przedsięwzięcia-ogółem (1.1+1.2+1.3)				84 590 720,67	29 093 102,45	18 924 009,00	3 601 000,00	3 501 000,00	2 100 000,00
1.a	- wydatki bieżące				18 055 060,47	6 585 244,01	4 111 000,00	1 000,00	1 000,00	0,00
1.b	- wydatki majątkowe				66 535 660,20	22 507 858,44	14 813 009,00	3 600 000,00	3 500 000,00	2 100 000,00
1.1	Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009.r. o finansach publicznych (Dz.U.Nr 157, poz.1240,z późn.zm.), z tego:				275 633,20	193 017,14	1 000,00	1 000,00	1 000,00	0,00
1.1.1	- wydatki bieżące				275 633,20	193 017,14	1 000,00	1 000,00	1 000,00	0,00
1.1.1.1	LIFE.Śląskie Przywracamy błękit - realizacja programu ochrony powietrza	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2027	81 800,31	1 000,00	1 000,00	1 000,00	1 000,00	0,00
1.1.1.2	ERASMUS+ Akredytacja - projekt na lata 2023-2024 - rozwój kompetencji uczniów	ZESPÓŁ SZKÓŁ OGÓLNOKSZTAŁCĄCYCH IM. JANA PAWŁA II W PAWŁOWICACH	2023	2024	193 832,89	192 017,14	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2	- wydatki majątkowe				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z umowami partnerstwa publiczno-prywatnego, z tego:				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.1	- wydatki bieżące				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.2	- wydatki majątkowe				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Wydatki na programy, projekty lub zadania pozostałe (inne niż wymienione w pkt 1.1 i 1.2),z tego				84 315 087,47	28 900 085,31	18 923 009,00	3 600 000,00	3 500 000,00	2 100 000,00
1.3.1	- wydatki bieżące				17 779 427,27	6 392 226,87	4 110 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1.1	Odbiór i zagospodarowanie odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zamieszkałych z terenu Gminy Pawłowice - prawidłowa gospodarka odpadami	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2025	17 325 700,40	6 250 000,00	3 800 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1.2	Sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego fragment obszaru pomiędzy ul. Spacerową a ul. Wyzwolenia - dostosowanie planów do	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2025	60 000,00	50 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1.3	Umowa dzierżawy terenu w Pielgrzymowicach na cele komunikacji lokalnej - poprawa komunikacji lokalnej	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2024	4 000,00	2 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1.4	Dostępna przestrzeń publiczna w OPS w Pawłowicach - zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych	OŚRODEK POMOCY SPOŁECZNEJ	2023	2024	89 726,87	89 726,87	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1.5	Sporządzenie planu ogólnego gminy Pawłowice - sprecyzowanie kierunków zagospodarowania przestrzennego	Urząd Gminy Pawłowice	2024	2025	300 000,00	0,00	300 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2	- wydatki majątkowe				66 535 660,20	22 507 858,44	14 813 009,00	3 600 000,00	3 500 000,00	2 100 000,00
1.3.2.1	Rozbudowa budynku GZK w Pawłowicach przy ul.Mickiewicza 28 A wraz z zagospodarowaniem - poprawa jakości przestrzeni publicznej oraz jakości usług komunalnych	Gminny Zespół Komunalny	2019	2024	4 012 894,39	1 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.2	Przebudowa ul.Jasnej w Pielgrzymowicach - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2018	2028	2 170 725,00	0,00	0,00	500 000,00	1 200 000,00	300 000,00

L.p.	Limit zobowiązań
1	57 219 111,45
1.a	10 698 244,01
1.b	46 520 867,44
1.1	196 017,14
1.1.1	196 017,14
1.1.1.1	4 000,00
1.1.1.2	192 017,14
1.1.2	0,00
1.2	0,00
1.2.1	0,00
1.2.2	0,00
1.3	57 023 094,31
1.3.1	10 502 226,87
1.3.1.1	10 050 000,00
1.3.1.2	60 000,00
1.3.1.3	2 500,00
1.3.1.4	89 726,87
1.3.1.5	300 000,00
1.3.2	46 520 867,44
1.3.2.1	1 000 000,00
1.3.2.2	2 000 000,00

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	Limit 2027	Limit 2028
			Od	Do						
1.3.2.3	Przebudowa ul.Podlesie w Pielgrzymowicach i ul.Bocznej w Jarząbkowicach - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2019	2024	10 132 114,90	2 800 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.4	Przebudowa ul.Pieczarkowej oraz budowa drogi gminnej równoległej do ul.Polnej w Pawłowicach - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2019	2025	10 851 454,00	5 000 000,00	5 594 800,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.5	Przebudowa odwodnienia ul. Generała Sikorskiego w Pielgrzymowicach na odcinku pomiędzy posesjami nr 20A a nr 38 - poprawa bezpieczeństwa	Urząd Gminy Pawłowice	2020	2024	200 000,00	200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.6	Przebudowa mostu w ciągu ul. Lipowej w Golasowicach - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2021	2024	500 000,00	330 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.7	Nabycie urządzeń kanalizacyjnych - budowa infrastruktury sanitacyjnej	Wodociągi Pawłowice	2022	2024	474 943,91	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.8	Nabycie urządzeń wodociągowych - budowa infrastruktury wodociągowej	Wodociągi Pawłowice	2022	2024	650 000,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.9	Przebudowa kanalizacji sanitarnej w sołectwie Osiedle Pawłowice - budowa kanalizacji sanitarnej	Wodociągi Pawłowice	2022	2026	649 728,80	150 000,00	200 000,00	200 000,00	0,00	0,00
1.3.2.10	Przebudowa systemu sieci wodociągowej p.poż. na terenie Gminy Pawłowice - poprawa bezpieczeństwa przeciwpożarowego	Wodociągi Pawłowice	2022	2026	1 390 000,00	590 000,00	50 000,00	350 000,00	0,00	0,00
1.3.2.11	Uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej -Kolej + - rozwój komunikacji kolejowej	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2028	7 204 763,00	50 718,00	1 200 000,00	1 900 000,00	1 900 000,00	1 800 000,00
1.3.2.12	Budowa Domu Ludowego w Krzyżowicach - poprawa warunków oranizacji bezpieczeństwa i usług społecznych	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2024	1 100 000,00	1 100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.13	Poprawa bezpieczeństwa przeciwpożarowego na terenie Gminy Pawłowice - poprawa bezpieczeństwa przeciwpożarowego mieszkańców	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2024	7 602 501,80	3 282 650,44	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.14	Projekt i zabudowa instalacji fotowoltaicznych na budynkach Gminy Pawłowice - poprawa efektywności energetycznej	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2024	1 507 935,40	1 450 100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.15	Budowa drogi z infrastruktura towarzyszącą pomiędzy DW933 ul. Pszczyńską i ul. zapłocie w Pawłowicach - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2024	300 000,00	300 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.16	Przebudowa odcinka ul. Mickiewicza wraz z budową drogi obsługującej tereny inwestycyjne w Pawłowicach - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2022	2024	300 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.17	Budowa drogi gospodarczej przy DK81 pomiędzy ul.Myśliwską i ul. Strumieńską wraz z przejściem przez DK 81 - poprawa układu komunikacyjnego	Urząd Gminy Pawłowice	2019	2024	305 000,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.18	Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego - poprawa warunków komunikacyjnych	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2024	1 385 000,00	675 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.19	Przebudowa dróg powiatowych w sołectwie Krzyżowice - poprawa bezpieczeństwa i usprawnienie komunikacji	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2024	387 580,00	387 580,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.20	Budowa sieci wodociągowej ul. 3 Maja Pawłowice - budowa sieci wodociągowej	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2024	2025	145 000,00	25 000,00	120 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.21	Budowa studni głębinowej odcinka sieci wodociągowej ul. Kolejowa Warszowice - budowa infrastruktury wodociągowej	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2023	2025	175 000,00	25 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.22	Przebudowa sieci wodociągowej ul. Krucza Pniówek - budowa infrastruktury wodociągowej	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2024	2025	220 000,00	20 000,00	200 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.23	Przebudowa budynku socjalno-technicznego ul. Orła 11 Krzyżowice - poprawa infrastruktury	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2024	2027	1 950 000,00	800 000,00	100 000,00	650 000,00	400 000,00	0,00

L.p.	Limit zobowiązań
1.3.2.3	2 800 000,00
1.3.2.4	10 594 800,00
1.3.2.5	200 000,00
1.3.2.6	330 000,00
1.3.2.7	150 000,00
1.3.2.8	100 000,00
1.3.2.9	550 000,00
1.3.2.10	990 000,00
1.3.2.11	6 850 718,00
1.3.2.12	1 100 000,00
1.3.2.13	3 282 650,44
1.3.2.14	1 450 100,00
1.3.2.15	300 000,00
1.3.2.16	150 000,00
1.3.2.17	50 000,00
1.3.2.18	675 000,00
1.3.2.19	387 580,00
1.3.2.20	145 000,00
1.3.2.21	175 000,00
1.3.2.22	220 000,00
1.3.2.23	1 950 000,00

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	Limit 2027	Limit 2028
			Od	Do						
1.3.2.24	Budowa kanalizacji sanitarnej ul. 3 Maja - poprawa infrastruktury kanalizacyjnej	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2024	2025	150 000,00	30 000,00	120 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.25	Przebudowa oczyszczalni mechaniczno-biologicznej Pniówek-Krzyżowice - poprawa infrastruktury kanalizacyjnej	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2023	2025	1 670 000,00	120 000,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.26	Budowa kanalizacji sanitarnej Kolonia Studzieńska-Pszczynska Pawłowice - poprawa infrastruktury sanitacyjnej	WODOCIĄGI PAWŁOWICE	2023	2024	431 000,00	250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.27	Budowa skateparku - poprawa infrastruktury sportowej	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2024	370 000,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.28	Trakt spacerowy wraz z zagospodarowaniem terenów przyległych - poprawa komunikacji	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2024	220 000,00	200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.29	Przebudowa instalacji wody użytkowej oraz hydrantowej w SP Pielgrzymowice - poprawa warunków sanitarnych	Urząd Gminy Pawłowice	2023	2024	400 000,00	220 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.30	Remont pokrycia dachu Kościoła pw. Św. Katarzyny Aleksandryjskiej w Pielgrzymowicach - odnowienie zabytku	Urząd Gminy Pawłowice	2024	2025	1 180 019,00	601 810,00	578 209,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.31	Budowa i przebudowa sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnych na terenie Gminy Pawłowice - poprawa infrastruktury	Urząd Gminy Pawłowice	2024	2025	8 500 000,00	2 100 000,00	6 400 000,00	0,00	0,00	0,00

L.p.	Limit zobowiązań
1.3.2.24	150 000,00
1.3.2.25	220 000,00
1.3.2.26	250 000,00
1.3.2.27	350 000,00
1.3.2.28	200 000,00
1.3.2.29	220 000,00
1.3.2.30	1 180 019,00
1.3.2.31	8 500 000,00

**Objaśnienia wartości przyjętych w Wieloletniej Prognozie Finansowej
Gminy Pawłowice na lata 2024-2028**

W załączniku nr 1 Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Pawłowice na lata 2024-2028 wprowadza się wartości liczbowe wynikające z:

zarządzeń Wójta Gminy Pawłowice:

- 1) OR.0050.0036.2024z dnia 28.02.2024 - zwiększenie dochodów i wydatków o kwotę 41 628,00zł,
- 2) OR.0050.0046.2024 z dnia 15.03.2024 - zwiększenie dochodów i wydatków o kwotę 16 000,00 zł,

z projektu uchwały Rady Gminy Pawłowice w sprawie zmian w budżecie przygotowanego na sesję 26.03.2024 r.

dochody – zwiększenie dochodów bieżących o kwotę 5 998 923,64 zł,

wydatki – zwiększenie wydatków bieżących ogółem o kwotę 5 766 213,63 zł, a wydatków majątkowych o kwotę 232 710,01 zł

Wprowadzone zmiany w dochodach i wydatkach nie zmieniły deficytu budżetowego.

W załączniku nr 2 - Wykaz przedsięwzięć do WPF wprowadzono zmiany

nr przedsięwzięcia	nazwa przedsięwzięcia / zmiany
1.3.2.7	Nabycie urządzeń kanalizacyjnych aktualizacja łącznych nakładów do kwoty 474 943,91, zwiększenie limitu wydatków w roku 2024 oraz limitu zobowiązań o kwotę 50 000,00 zł
1.3.2.9	Przebudowa kanalizacji sanitarnej w sołectwie Osiedle Pawłowice aktualizacja łącznych nakładów do kwoty 649 728,80, zmniejszenie limitu wydatków w roku 2024 oraz limitu zobowiązań o kwotę 50 000,00 zł
1.3.2.15	Budowa drogi z infrastruktura towarzyszącą pomiędzy DW933 ul. Pszczyńską i ul. Zapłocie w Pawłowicach zmniejszenie łącznych nakładów, limitu wydatków w roku 2024 oraz limitu zobowiązań o kwotę 200 000,00 zł
1.3.2.18	Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego zwiększenie łącznych nakładów, limitu wydatków w roku 2024 oraz limitu zobowiązań o kwotę 153 710,00 zł

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR LVI / /2024
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 26 marca 2024 r.

w sprawie zmiany uchwały Nr LIII/528/2023 Rady Gminy Pawłowice w sprawie uchwalenia budżetu gminy Pawłowice na 2024 rok

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 4, art. 51 ust. 1, art. 58 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zmianami) oraz art. 211, 212, 216, 217, 258 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1270 ze zmianami) oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisji Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. 1. Zwiększyć planowane dochody budżetu Gminy o kwotę **6 268 923,64 zł**, zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały, z tego:

1) dochody bieżące o kwotę 6 268 923,64 zł.

2. Zmniejszyć planowane dochody budżetu Gminy o kwotę **270 000,00 zł**, zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały, z tego:

1) dochody bieżące o kwotę 270 000,00 zł.

3. Łączna kwota planowanych dochodów budżetu Gminy po wprowadzeniu zmian, o których mowa w ust. 1 i 2 wynosi **153 821 238,17 zł** z tego:

1) dochody bieżące wynoszą 137 353 187,40 zł,

2) dochody majątkowe wynoszą 16 468 050,77 zł.

§ 2. 1. Zwiększyć planowane wydatki budżetu Gminy o kwotę **6 355 097,00 zł**, zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej uchwały, z tego:

1) wydatki bieżące o kwotę 5 789 213,63 zł,

2) wydatki majątkowe o kwotę 565 883,37 zł.

2. Zmniejszyć planowane wydatki budżetu Gminy o kwotę **356 173,36 zł**, zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej uchwały, z tego:

1) wydatki bieżące o kwotę 23 000,00 zł,

2) wydatki majątkowe o kwotę 333 173,36 zł.

3. Łączna kwota planowanych wydatków budżetu Gminy po wprowadzeniu zmian, o których mowa w ust. 1 i 2 wynosi **164 511 739,92 zł**, z tego:

1) wydatki bieżące wynoszą 131 400 540,84 zł,

2) wydatki majątkowe wynoszą 33 111 199,08 zł.

§ 3. 1. Zmienia się załącznik nr 3 – „Plan wydatków na zadania inwestycyjne realizowane w roku 2024”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały.

2. Zmienia się załącznik nr 4 – „Dochody i wydatki związane z realizacją zadań zleconych z zakresu administracji rządowej i innych zadań zleconych w 2024 roku”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 4 do niniejszej uchwały.

3. Zmienia się załącznik nr 10 – „Dochody z tytułu opłat za korzystanie ze środowiska i wydatki na realizację zadań związanych z ochroną środowiska w 2024 roku”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 5 do niniejszej uchwały.

4. Zmienia się załącznik **nr 11** – „Wykaz planowanych dotacji udzielanych z budżetu gminy w 2024 roku”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 6 do niniejszej uchwały.

5. Zmienia się załącznik **nr 12** – „Plan przychodów i kosztów zakładu budżetowego – Gminny Ośrodek Sportu na 2024 rok”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 7 do niniejszej uchwały.

6. Zmienia się załącznik **nr 13** – „Plan przychodów i kosztów zakładu budżetowego – Wodociągi Pawłowice – na 2024 rok”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 8 do niniejszej uchwały.

7. Zmienia się załącznik **nr 14** – „Plan wydatków na zadania wyodrębnione w funduszu sołectkim na 2024 rok”, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 9 do niniejszej uchwały.

§ 4. Po § 10 zmienianej uchwały dodaje się § 10¹ o treści: "Ustala się Plan dochodów i wydatków realizowanych z Funduszu Pomocy na 2024 rok" zgodnie z załącznikiem nr 17 do niniejszej uchwały", który otrzymuje brzmienie jak w załączniku nr 10 do niniejszej uchwały.

§ 5. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 6. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Dokonać zmian w planie dochodów budżetu Gminy na 2024 rok poprzez:

Dział	Wyszczególnienie	Zwiększyć	Zmniejszyć
600	Transport i łączność	302 000,00	-
	dochody bieżące, z tego:	302 000,00	-
	wpływy z opłat za zezwolenia, akredytacje oraz opłaty ewidencyjne, w tym opłaty za częstotliwości	302 000,00	-
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem	-	270 000,00
	dochody bieżące, z tego:	-	270 000,00
	wpływy z innych lokalnych opłat pobieranych przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie odrębnych ustaw	-	270 000,00
758	Różne rozliczenia	5 836 534,00	-
	dochody bieżące, z tego:	5 836 534,00	-
	subwencje ogólne z budżetu państwa	5 836 534,00	-
801	Oświata i wychowanie	10 743,69	-
	dochody bieżące, z tego:	10 743,69	-
	dotacja celowa w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich oraz środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 5 lit. a i b ustawy, lub płatności w ramach budżetu środków europejskich, realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego	10 743,69	-
900	Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	119 645,95	-
	dochody bieżące, z tego:	119 645,95	-
	wpływy z różnych opłat	119 645,95	-
	Razem	6 268 923,64	270 000,00

Dokonać zmian w planie wydatków budżetu Gminy na 2024 rok poprzez:

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	Zwiększyć	Zmniejszyć
010		Rolnictwo i łowiectwo	210 000,00	130 000,00
	01008	Melioracje wodne	30 000,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	30 000,00	-
		dotacje na zadania bieżące	30 000,00	-
	01044	Infrastruktura sanitacyjna wsi	180 000,00	130 000,00
		wydatki majątkowe, z tego:	180 000,00	130 000,00
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	180 000,00	-
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	-	130 000,00
600		Transport i łączność	153 710,00	200 000,00
	60014	Drogi publiczne powiatowe	153 710,00	-
		wydatki majątkowe, z tego:	153 710,00	-
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	153 710,00	-
	60016	Drogi publiczne gminne	-	200 000,00
		wydatki majątkowe, z tego:	-	200 000,00
		inwestycje i zakupy inwestycyjne	-	200 000,00
700		Gospodarka mieszkaniowa	50 000,00	7 000,00
	70005	Gospodarka gruntami i nieruchomościami	50 000,00	-
		wydatki majątkowe, z tego:	50 000,00	-
		inwestycje i zakupy inwestycyjne	50 000,00	-
	70095	Pozostała działalność	-	7 000,00
		wydatki bieżące, z tego:	-	7 000,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	-	7 000,00
750		Administracja publiczna	0,01	-
	75023	Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu)	0,01	-
		wydatki majątkowe, z tego:	0,01	-
		wydatki na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy, w tym wydatki budżetu środków europejskich	0,01	-
754		Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	6 000,00	-
	75404	Komendy wojewódzkie Policji	6 000,00	-
		wydatki majątkowe, z tego:	6 000,00	-
		inwestycje i zakupy inwestycyjne	6 000,00	-
801		Oświata i wychowanie	5 732 741,04	-
	80101	Szkoły podstawowe	3 636 741,04	-
		wydatki bieżące, z tego:	3 636 741,04	-
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	239 000,00	-
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	2 729 000,00	-

		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	668 741,04	-
80104		Przedszkola	715 500,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	565 500,00	-
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	36 000,00	-
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	425 500,00	-
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	104 000,00	-
		wydatki majątkowe, z tego:	150 000,00	-
		inwestycje i zakupy inwestycyjne	150 000,00	-
80107		Świetlice szkolne	191 500,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	191 500,00	-
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	13 500,00	-
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	166 000,00	-
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	12 000,00	-
80115		Technika	485 000,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	485 000,00	-
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	30 000,00	-
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	415 000,00	-
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	40 000,00	-
80117		Branżowe szkoły I i II stopnia	64 000,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	64 000,00	-
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	5 000,00	-
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	59 000,00	-
80120		Licea ogólnokształcące	640 000,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	640 000,00	-
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	50 000,00	-
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	555 000,00	-
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	35 000,00	-
851		Ochrona zdrowia	10 000,00	-
85111		Szpitala ogólne	10 000,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	10 000,00	-
		dotacje na zadania bieżące	10 000,00	-
900		Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	169 645,95	19 173,36
90004		Utrzymanie zieleni w miastach i gminach	66 472,59	16 000,00
		wydatki bieżące, z tego:	66 472,59	16 000,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	66 472,59	-
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	-	16 000,00
90005		Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	3 173,36	3 173,36
		wydatki majątkowe, z tego:	3 173,36	3 173,36
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	-	3 173,36
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	3 173,36	-
90015		Oświetlenie ulic, placów i dróg	100 000,00	-
		wydatki bieżące, z tego:	100 000,00	-
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	100 000,00	-

921		Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	23 000,00	-
	92195		23 000,00	-
		wydatki majątkowe, z tego:	23 000,00	-
		inwestycje i zakupy inwestycyjne	23 000,00	-
		Razem	6 355 097,00	356 173,36

PLAN WYDATKÓW NA ZADANIA INWESTYCYJNE REALIZOWANE W ROKU 2024

dział	rozdział	zadanie inwestycyjne	plan
010	ROLNICTWO I ŁOWIECTWO		520 000,00
	01043	Infrastruktura wodociągowa wsi	35 000,00
		<i>Budowa sieci wodociągowej ul. Mickiewicza- Nowa w Pawłowicach</i>	<i>30 000,00</i>
		<i>Budowa instalacji fotowoltaicznych na potrzeby obiektów wodociągowych</i>	<i>5 000,00</i>
	01044	Infrastruktura sanitacyjna wsi	485 000,00
		<i>budowa przydomowych oczyszczalni ścieków</i>	<i>50 000,00</i>
		<i>Budowa kanalizacji sanitarnej ul. Rydzów Warszowice</i>	<i>310 000,00</i>
		<i>Budowa kanalizacji sanitarnej ul. Słoneczna Pielgrzymowice</i>	<i>80 000,00</i>
		<i>Budowa kanalizacji sanitarnej ul. Boryńska-Miczka Warszowice</i>	<i>0,00</i>
		<i>Budowa sieci kanalizacyjnej ul. Mickiewicza- Nowa w Pawłowicach</i>	<i>40 000,00</i>
		<i>Budowa instalacji fotowoltaicznych na potrzeby obiektów kanalizacyjnych</i>	<i>5 000,00</i>
600	TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ		220 000,00
	60011	Drogi publiczne krajowe	50 000,00
		<i>Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu DK81 z drogami gminnymi ul. Gajową i Krótką</i>	<i>50 000,00</i>
	60016	Drogi publiczne gminne	120 000,00
		<i>Projekt chodnika oraz miejsc parkingowych przy drodze dojazdowej do Ośrodka Zdrowia</i>	<i>10 000,00</i>
		<i>Przebudowa ulicy Żytniej</i>	<i>30 000,00</i>
		<i>Budowa odcinka ul. 3 Maja w Pawłowicach</i>	<i>50 000,00</i>
		<i>Przebudowa ul. Leśnej wraz ze skrzyżowaniem z DW 938 w Pawłowicach</i>	<i>30 000,00</i>
	60095	Pozostała działalność	50 000,00
		<i>Budowa parkingu przy ul. Mickiewicza w Pawłowicach na działce nr 2491/25</i>	<i>50 000,00</i>
700	GOSPODARKA MIESZKANIOWA		827 029,13
	70005	Gospodarka gruntami i nieruchomościami	587 029,13
		<i>Remont i doposażenie kuchni, zaplecza kuchennego Domu Ludowego w Jarząbkowicach</i>	<i>36 248,87</i>
		<i>Doposażenie części infrastruktury w Domu Ludowym Pniówek przy ul. Kanarkowej 2</i>	<i>20 780,26</i>
		<i>Zakup klimatyzatorów do DL Pniówek</i>	<i>60 000,00</i>
		<i>Zamontowanie windy w DL Pniówek</i>	<i>50 000,00</i>
		<i>Zakup nieruchomości</i>	<i>420 000,00</i>
	70007	Gospodarowanie mieszkaniowym zasobem gminy	200 000,00
		<i>Modernizacja budynku komunalnego przy C.K. Norwida w Golasowicach</i>	<i>200 000,00</i>
	70095	Pozostała działalność	40 000,00
		<i>Ochrona różnorodności biologicznej na terenie dawnego parku w Golasowicach</i>	<i>40 000,00</i>
750	ADMINISTRACJA PUBLICZNA		1 044 587,31
	75023	Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu)	1 044 587,31
		<i>Zakupy inwestycyjne</i>	<i>180 000,00</i>
		<i>Wdrożenie kompleksowego systemu do zarządzania cyberbezpieczeństwem w Urzędzie Gminy Pawłowice</i>	<i>864 587,31</i>
754	Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa		6 000,00
	75404	Komendy wojewódzkie Policji	6 000,00
		<i>zakup alkomatu</i>	<i>6 000,00</i>

801	OŚWIATA I WYCHOWANIE		150 000,00
	80104	Przedszkola	150 000,00
		<i>Modernizacja pomieszczeń kuchennych w PP MO w Pawłowicach</i>	<i>150 000,00</i>
851	Ochrona zdrowia		380 000,00
	85111	Szpitala ogólne	30 000,00
		<i>pomoc finansowa dla Powiatu Pszczyńskiego na zakup defibrylatora do Szpitala Joannitas w Pszczynie</i>	<i>30 000,00</i>
	85121	Lecznictwo ambulatoryjne	350 000,00
		<i>Modernizacja ośrodka zdrowia przy ul. Kruczej w Pniówku</i>	<i>350 000,00</i>
900	GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA		1 090 224,20
	90005	Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	500 000,00
		<i>zakupy inwestycyjne - ochrona powietrza</i>	<i>500 000,00</i>
	90015	Oświetlenie ulic, placów i dróg	590 224,20
		<i>Projekt i wykonanie oświetlenia przy ul. Fredry z Golasowicach</i>	<i>63 112,10</i>
		<i>Projekt i budowa jednego punktu świetlnego na ul. Długiej w Golasowicach obok domu 25</i>	<i>12 000,00</i>
		<i>Projekt i budowa oświetlenia ulicy Mały Rynek w Pawłowicach</i>	<i>50 000,00</i>
		<i>Budowa oświetlenia ulicznego ul. Bukowej i Groblowej</i>	<i>75 112,10</i>
		<i>Modernizacja istniejącego oświetlenia na terenie Gminy Pawłowice</i>	<i>350 000,00</i>
		<i>Rozbudowa oświetlenia drogowego przy ul. Biskupa Pawłowskiego w Pawłowicach</i>	<i>40 000,00</i>
921	KULTURA I OCHRONA DZIEDZICTWA NARODOWEGO		3 175 500,00
	92120	Ochrona zabytków i opieka nad zabytkami	3 152 500,00
		<i>Roboty budowlane budynku Kościoła Ewangelicko - Augsburgskiego w Golasowicach</i>	<i>3 102 500,00</i>
		<i>Uzupełnienie złoceń i snycerki w ołtarzu głównym i ołtarzach bocznych w kościele parafialnym św. Michała Archanioła w Krzyżowicach</i>	<i>50 000,00</i>
	92195	Pozostała działalność	23 000,00
		<i>Zakup podestu scenicznego</i>	<i>23 000,00</i>
926	KULTURA FIZYCZNA		3 190 000,00
	92695	Pozostała działalność	3 190 000,00
		<i>Budowa budynku zaplecza sportowego boiska piłkarskiego w Warszowicach przy ul. Strażackiej</i>	<i>2 740 000,00</i>
		<i>Modernizacja boisk wielofunkcyjnych przy u. Sportowej 14 w Pawłowicach</i>	<i>450 000,00</i>
OGÓŁEM WYDATKI MAJĄTKOWE (jednoroczne)			10 603 340,64

**DOCHODY I WYDATKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ ZADAŃ ZLECONYCH Z ZAKRESU ADMINISTRACJI
RZĄDOWEJ I INNYCH ZADAŃ ZLECONYCH W 2024 ROKU**

DOCHODY

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	Plan
750		Administracja publiczna	130 802,00
	75011	Urzędy wojewódzkie	130 802,00
		dochody bieżące, z tego:	130 802,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	130 802,00
751		Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa	87 124,00
	75101	Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa	3 400,00
		dochody bieżące, z tego:	3 400,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	3 400,00
	75109	Wybory do rad gmin, rad powiatów i sejmików województw, wybory wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz referenda gminne, powiatowe i wojewódzkie	83 724,00
		dochody bieżące, z tego:	83 724,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	83 724,00
752		Obrona narodowa	2 313,00
	75212	Pozostałe wydatki obronne	300,00
		dochody bieżące, z tego:	300,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	300,00
	75224	Kwalifikacja wojskowa	2 013,00
		dochody bieżące, z tego:	2 013,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	2 013,00
851		Ochrona zdrowia	333,00
	85195	Pozostała działalność	333,00

		dochody bieżące, z tego:	333,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	333,00
852		Pomoc społeczna	80 612,00
	85219	Ośrodki pomocy społecznej	16 200,00
		dochody bieżące, z tego:	16 200,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	16 200,00
	85228	Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze	60 000,00
		dochody bieżące, z tego:	60 000,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	60 000,00
	85295	Pozostała działalność	4 412,00
		dochody bieżące, z tego:	4 412,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	4 412,00
855		Rodzina	5 686 060,00
	85502	Świadczenia rodzinne, świadczenie z funduszu alimentacyjnego oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia społecznego	5 657 330,00
		dochody bieżące, z tego:	5 657 330,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	5 657 330,00
	85503	Karta Dużej Rodziny	1 066,00
		dochody bieżące, z tego:	1 066,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	1 066,00
	85513	Składki na ubezpieczenie zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia rodzinne oraz za osoby pobierające zasiłki dla opiekunów	27 664,00
		dochody bieżące, z tego:	27 664,00
		<i>dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie (związkom gmin, związkom powiatowo-gminnym) ustawami</i>	27 664,00
RAZEM			5 987 244,00

Kwota dochodów do odprowadzenia do budżetu państwa § 2350, z tego: 154 041,00

rozdział 75011	531,00
rozdział 85228	3 500,00
rozdział 85502	150 000,00
rozdział 85503	10,00

WYDATKI

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	Kwota
750		Administracja publiczna	130 802,00
	75011	Urzędy wojewódzkie	130 802,00
		wydatki bieżące, z tego:	130 802,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	127 452,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	3 350,00
751		Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa	87 124,00
	75101	Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa	3 400,00
		wydatki bieżące, z tego:	3 400,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	3 400,00
	75109	Wybory do rad gmin, rad powiatów i sejmików województw, wybory wójtów, burmistrzów i prezydentów miast oraz referenda gminne, powiatowe i wojewódzkie	83 724,00
		wydatki bieżące, z tego:	83 724,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	36 274,00
		wydatki związane z realizacją statutowych zadań	47 450,00
752		Obrona narodowa	2 313,00
	75212	Pozostałe wydatki obronne	300,00
		wydatki bieżące, z tego:	300,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	300,00
	75224	Kwalifikacja wojskowa	2 013,00
		wydatki bieżące, z tego:	2 013,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	2 013,00
851		Ochrona zdrowia	333,00
	85195	Pozostała działalność	333,00
		wydatki bieżące, z tego:	333,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	239,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	94,00
852		Pomoc społeczna	80 612,00
	85219	Ośrodki pomocy społecznej	16 200,00
		wydatki bieżące, z tego:	16 200,00

		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	200,00
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	16 000,00
85228		Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze	60 000,00
		wydatki bieżące, z tego:	60 000,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	36 000,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	24 000,00
85295		Pozostała działalność	4 412,00
		wydatki bieżące, z tego:	4 412,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	4 412,00
855		Rodzina	5 686 060,00
85502		Świadczenia rodzinne, świadczenie z funduszu alimentacyjnego oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia społecznego	5 657 330,00
		wydatki bieżące, z tego:	5 657 330,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	566 011,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	36 248,00
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	5 055 071,00
85503		Karta Dużej Rodziny	1 066,00
		wydatki bieżące, z tego:	1 066,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	1 066,00
85513		Składki na ubezpieczenie zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia rodzinne oraz za osoby pobierające zasiłki dla opiekunów	27 664,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	27 664,00
RAZEM			5 987 244,00

**DOCHODY Z TYTUŁU OPŁAT ZA KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA
I WYDATKI NA REALIZACJĘ ZADAŃ ZWIĄZANYCH Z OCHRONĄ ŚRODOWISKA W 204 ROKU**

DOCHODY

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	Plan
900		GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA	262 623,01
	90019	Wpływy i wydatki związane z gromadzeniem środków z opłat i kar za korzystanie ze środowiska	262 623,01
		dochody bieżące, z tego:	262 623,01
		wpływy z różnych opłat	262 623,01
Razem			262 623,01

WYDATKI

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	Plan
010		ROLNICTWO I ŁOWIECTWO	50 000,00
	01044	Infrastruktura sanitacyjna wsi	50 000,00
		wydatki majątkowe, z tego:	50 000,00
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	50 000,00
900		GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA	509 449,65
	90004	Utrzymanie zieleni w gminach i miastach	184 449,65
		wydatki bieżące, z tego:	184 449,65
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	184 449,65
	90005	Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	300 000,00
		wydatki majątkowe, z tego:	300 000,00
		wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	300 000,00
	90019	Wpływy i wydatki związane z gromadzeniem środków z opłat i kar za korzystanie ze środowiska	25 000,00
		wydatki bieżące, z tego:	25 000,00
		dotacje na zadania bieżące	2 000,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	23 000,00
Razem			559 449,65

WYKAZ PLANOWANYCH DOTACJI UDZIELANYCH Z BUDŻETU GMINY W 2024 ROKU

dział	rozdział	Przeznaczenie dotacji	Rodzaj dotacji	Plan
DOTACJE DLA JEDNOSTEK SEKTORA FINANSÓW PUBLICZNYCH				17 697 798,00
dotacje na zadania bieżące				13 374 500,00
dotacje na zadania majątkowe				4 323 298,00
010	ROLNICTWO I ŁOWIECTWO			1 930 000,00
majątkowe				1 930 000,00
	01043	Finansowanie zadań inwestycyjnych w zakresie gospodarki wodociągowej - WODOCIĄGI PAWŁOWICE	celowa	795 000,00
	01044	Finansowanie zadań inwestycyjnych w zakresie gospodarki wodno-ściekowej - WODOCIĄGI PAWŁOWICE	celowa	1 135 000,00
600	TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ			7 228 298,00
bieżące				6 115 000,00
	60004	Komunikacja zbiorowa na terenie gminy - MZK Jastrzębie	celowa	5 710 000,00
	60014	Dotacja celowa na pomoc finansową dla Powiatu Pszczyńskiego – udział w remontach i w bieżącym utrzymaniu dróg	celowa	65 000,00
	60014	Dotacja celowa na pomoc finansową dla Powiatu Pszczyńskiego – Remont nawierzchni ulicy Śląskiej w Krzyżowicach i ul. Boryńskiej w Warszowicach	celowa	340 000,00
majątkowe				1 113 298,00
	60002	Dotacja celowa na pomoc finansową na realizację zadania Kolej+	celowa	50 718,00
	60014	Dotacja celowa na pomoc finansową dla Powiatu Pszczyńskiego - Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego	celowa	675 000,00
	60014	Dotacja celowa na pomoc finansową dla Powiatu Pszczyńskiego - Przebudowa dróg powiatowych w sołectwie Krzyżowice	celowa	387 580,00
750	ADMINISTRACJA PUBLICZNA			37 000,00
bieżące				37 000,00
	75023	Realizacja zadań z zakresu administracji publicznej – porozumienie z Starostwem Pszczyńskim	celowa	37 000,00
801	OŚWIATA I WYCHOWANIE			27 500,00
bieżące				27 500,00
	80101	Dotacja celowa przekazana gminie na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Żory	celowa	2 000,00
	80101	Dotacja celowa przekazana gminie na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Jastrzębie-Zdrój	celowa	8 000,00
	80104	Dotacja celowa przekazana gminie na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Żory	celowa	2 000,00

	80115	Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Powiat Pszczyński	celowa	3 000,00
	80115	Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Żory	celowa	2 000,00
	80115	Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Jastrzębie-Zdrój	celowa	3 000,00
	80117	Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Dębica	celowa	1 500,00
	80120	Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Powiat Pszczyński	celowa	3 000,00
	80120	Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Żory	celowa	3 000,00
851	OCHRONA ZDROWIA			125 000,00
bieżące				95 000,00
	85111	pomoc finansowa dla Powiatu Pszczyńskiego na zakup stojaków do Szpitala Joannitas w Pszczynie	celowa	10 000,00
	85154	Realizacja zadań w zakresie przeciwdziałania alkoholizmowi i narkomanii – dotacja dla instytucji kultury	celowa	70 000,00
	85158	Dotacja celowa przekazana gminie na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień – Miasto Bielsko-Biała	celowa	15 000,00
majątkowe				30 000,00
	85111	pomoc finansowa dla Powiatu Pszczyńskiego na zakup defibrylatora do Szpitala Joannitas w Pszczynie	celowa	30 000,00
900	GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA			800 000,00
majątkowe				800 000,00
	90001	Przebudowa budynku socjalno-technicznego ul. Orła 11 Krzyżowice	celowa	800 000,00
921	KULTURA I OCHRONA DZIEDZICTWA NARODOWEGO			4 500 000,00
bieżące				4 500 000,00
	92109	Prowadzenie działalności kulturalnej przez Gminny Ośrodek Kultury	podmiotowa	3 200 000,00
	92116	Prowadzenie działalności przez Gminną Bibliotekę Publiczną	podmiotowa	1 300 000,00
926	KULTURA FIZYCZNA			3 050 000,00
bieżące				2 600 000,00
	92695	Wspieranie i upowszechnianie kultury fizycznej i sportu – zadanie realizuje zakład budżetowy GOS	przedmiotowa	2 600 000,00
majątkowe				450 000,00
	92695	Dotacja celowa na wydatki inwestycyjne - zadanie realizuje zakład budżetowy GOS	celowa	450 000,00
DOTACJE DLA JEDNOSTEK SPOZA SEKTORA FINANSÓW PUBLICZNYCH				10 315 551,40
dotacje na zadania bieżące				6 011 241,40
dotacje na zadania majątkowe				4 304 310,00
010	ROLNICTWO I ŁOWIECTWO			200 000,00
bieżące				150 000,00
	01008	Realizacja zadań w zakresie utrzymania urządzeń melioracji wodnych na terenie gminy Pawłowice	celowa	150 000,00
majątkowe				50 000,00

	01044	Finansowanie zadań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej (ochrona środowiska) – dotacja na wydatki inwestycyjne dla mieszkańców z terenu gminy Pawłowice w oparciu o uchwałę Rady Gminy Pawłowice	celowa	50 000,00
754	BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE I OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA			60 000,00
bieżące				60 000,00
	75412	Realizacja zadań bieżących w zakresie ochrony przeciwpożarowej dotacja dla jednostek OSP	celowa	60 000,00
801	OŚWIATA I WYCHOWANIE			4 605 626,00
bieżące				4 605 626,00
801	80104	Realizacja zadań z oświaty – dotacja dla niepublicznych przedszkoli	podmiotowa	2 478 000,00
	80149	Realizacja zadań z oświaty – dotacja dla niepublicznych przedszkoli	podmiotowa	2 127 626,00
851	OCHRONA ZDROWIA			25 000,00
bieżące				25 000,00
	85121	Realizacja zadań w zakresie profilaktyki zdrowotnej – dotacja dla stowarzyszeń	celowa	5 000,00
	85154	Realizacja zadań w zakresie przeciwdziałania alkoholizmowi – dotacja dla stowarzyszeń	celowa	20 000,00
854	EDUKACYJNA OPIEKA WYCHOWAWCZA			110 615,40
bieżące				110 615,40
	85404	Realizacja zadań z oświaty – dotacja dla niepublicznych przedszkoli	podmiotowa	110 615,40
855	RODZINA			288 000,00
bieżące				288 000,00
	85516	Organizacja opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 – niepubliczny żłobek	celowa	288 000,00
900	GOSPODARKA KOMUNALNA I OCHRONA ŚRODOWISKA			502 000,00
bieżące				2 000,00
	90019	Realizacja zadań w zakresie ekologii i ochrony zwierząt oraz ochrony dziedzictwa przyrodniczego - dotacja na wydatki w oparciu o uchwałę Rady Gminy Pawłowice	celowa	2 000,00
majątkowe				500 000,00
	90005	Finansowanie zadań w zakresie ochrony środowiska (ochrona powietrza) – dotacja na wydatki inwestycyjne dla mieszkańców z terenu gminy Pawłowice w oparciu o uchwałę Rady Gminy Pawłowice	celowa	500 000,00
921	KULTURA I OCHRONA DZIEDZICTWA NARODOWEGO			3 764 310,00
bieżące				10 000,00
	92195	Realizacja zadań własnych w zakresie kultury przez stowarzyszenia	celowa	10 000,00
majątkowe				3 754 310,00
	92120	Dotacja dla Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego w Golasowicach	celowa	3 102 500,00
	92120	Dotacja dla Kościoła w Pielgrzymowicach	celowa	601 810,00
	92120	Dotacja dla Kościoła w Krzyżowicach	celowa	50 000,00
926	KULTURA FIZYCZNA			760 000,00
bieżące				760 000,00

92605	<i>Realizacja zadań w zakresie kultury fizycznej i sportu wśród dzieci i młodzieży na terenie gminy Pawłowice w oparciu o uchwały Rady Gminy Pawłowice</i>	celowa	760 000,00
OGÓŁEM DOTACJE			28 013 349,40
wydatki bieżące, z tego:			19 385 741,40
dotacje przedmiotowe			2 600 000,00
dotacje podmiotowe			9 216 241,40
dotacje celowe			7 569 500,00
wydatki majątkowe, z tego			8 627 608,00
dotacje celowe			8 627 608,00

PLAN PRZYCHODÓW I KOSZTÓW SAMORZĄDOWEGO ZAKŁADU BUDŻETOWEGO**"GMINNEGO OŚRODKA SPORTU" NA 2024 ROK**

I Stan środków na początek roku	250 000,00
II Przychody ogółem	6 959 000,00
w tym:	
- wpływy z usług	3 800 000,00
- pozostałe przychody	109 000,00
z tego 926-92695	3 909 000,00
- dotacje przedmiotowe z budżetu	2 600 000,00
z tego 926-92695	2 600 000,00
- dotacja celowa na zadania inwestycyjne	450 000,00
z tego 926-92695	450 000,00
Suma bilansowa (I + II)	7 209 000,00
III Koszty ogółem	6 959 000,00
w tym:	
- wydatki bieżące, z tego	6 509 000,00
dz. 926-92601	3 407 500,00
w tym:	
- wynagrodzenia i składki od nich naliczane	3 140 000,00
dz. 926-92695	3 101 500,00
- wydatki inwestycyjne, z tego	450 000,00
dz. 926-92695	450 000,00
IV Stan środków na koniec roku	250 000,00
Suma bilansowa (III + IV)	7 209 000,00

**PLAN PRZYCHODÓW I KOSZTÓW SAMORZĄDOWEGO ZAKŁADU BUDŻETOWEGO
"WODOCIĄGI PAWŁOWICE" NA 2024 ROK**

I. Stan środków obrotowych na początek roku			645 000,00
II. Przychody ogółem			20 378 000,00
w tym:			
	400-40002	z tego:	7 243 000,00
	<i>wpływy z usług</i>		7 190 000,00
	<i>pozostałe przychody</i>		53 000,00
	900 - 90001	z tego:	10 304 000,00
	<i>wpływy z usług</i>		10 275 000,00
	<i>pozostałe przychody</i>		29 000,00
	900 - 90095	z tego:	101 000,00
	<i>wpływy z usług</i>		100 000,00
	<i>pozostałe przychody</i>		1 000,00
	010-01043	z tego:	795 000,00
	<i>dotacje celowe na zadania inwestycyjne</i>		795 000,00
	010-01044	z tego:	1 135 000,00
	<i>dotacje celowe na zadania inwestycyjne</i>		1 135 000,00
	900-90001	z tego:	800 000,00
	<i>dotacje celowe na zadania inwestycyjne</i>		800 000,00
Suma bilansowa (I+II)			21 023 000,00
III. Koszty ogółem, w tym:			20 378 000,00
wydatki bieżące, w tym:			16 388 000,00
	400-40002		4 058 300,00
	<i>w tym wynagrodzenia i składki od nich naliczane</i>		2 700,00
	900-90017		5 936 100,00
	<i>w tym wynagrodzenia i składki od nich naliczane</i>		5 321 000,00
	900-90001		6 292 600,00
	900-90095		101 000,00
wydatki majątkowe, w tym:			3 990 000,00
	400-40002		635 000,00
	900-90001		1 425 000,00

010-01043	795 000,00
010-01044	1 135 000,00

IV. Stan środków obrotowych na koniec roku	645 000,00
---	-------------------

Suma bilansowa (I+II)	21 023 000,00
------------------------------	----------------------

PLAN WYDATKÓW NA ZADANIA WYODRĘBNIONE W FUNDUSZU SOŁECKIM NA 2024 ROK

dział	rozdział	Nazwa przedsięwzięcia	Plan
Sołectwo Golasowice			75 112,10
900	90015	Projekt i wykonanie oświetlenia przy ul. Fredry z Golasowicach	63 112,10
900	90015	Projekt i budowa jednego punktu świetlnego na ul. Długiej w Golasowicach obok domu 25 (lampa hybrydowa z panelem i turbiną)	12 000,00
Sołectwo Jarząbkowice			66 248,87
700	70005	Remont i doposażenie kuchni, zaplecza kuchennego Domu Ludowego w Jarząbkowicach	66 248,87
Sołectwo Krzyżowice			75 112,10
600	60016	Projekt chodnika oraz miejsc parkingowych przy drodze dojazdowej do Ośrodka Zdrowia	10 000,00
900	90015	Zakup i montaż iluminacji świątecznych	52 112,10
921	92195	Zakup grilla gazowego nierdzewnego wraz z wyposażeniem służącego mieszkańcom podczas spotkań integracyjnych	8 000,00
921	92195	Zakup nagłośnienia niezbędnego do organizacji imprez integracyjnych, pobudzania aktywności obywatelskiej oraz upowszechniania idei samorządowej	5 000,00
Sołectwo Osiedle Pawłowice			75 112,10
700	70095	Zakup kompletów stołów i ławek	0,00
700	70095	Zakup i zabudowa ławek parkowych	2 500,00
750	75095	Zakup i zabudowa tablicy ogłoszeniowej	4 500,00
900	90003	Zakup koszy na śmieci	2 500,00
900	90004	Zakup krzewu ozdobnego	612,10
900	90004	Zakup i zabudowa donic kwiatowych	0,00
900	90015	Zakup i montaż iluminacji świetlnych	7 000,00
921	92195	Zakup dwóch namiotów umożliwiających organizowanie imprez integracyjnych oraz pobudzanie aktywności obywatelskiej i upowszechnianie idei samorządowej	9 000,00
926	92695	Zakup wraz z montażem parasoli na „Wodny Plac Zabaw”	26 000,00
921	92195	Zakup podestu scenicznego	23 000,00
Sołectwo Pawłowice			75 112,10
700	70005	Wymiana okien i drzwi w budynku OSP Pawłowice	13 800,00
900	90015	Projekt i budowa oświetlenia ulicy Mały Rynek w Pawłowicach	50 000,00
900	90095	Organizacja konkursu pn.: „Najpiękniejsza posesja sołectwa Pawłowice”	2 000,00
921	92195	Zakup sprzętu estradowego potrzebnego do organizacji imprez kulturalnych	3 000,00

926	92695	Zakup wraz z zabudową urządzeń do siłowni na wolnym powietrzu	6 312,10
Sołectwo Pielgrzymowice			75 112,10
900	90015	Budowa oświetlenia ulicznego ul. Bukowej i Groblowej	75 112,10
Sołectwo Pniówek			53 780,26
700	70005	Doposażenie części infrastruktury w Domu Ludowym Pniówek przy ul. Kanarkowej 2	28 780,26
900	90004	Zagospodarowanie terenu w sołectwie	25 000,00
Sołectwo Warszawice			75 112,10
700	70005	Zagospodarowanie terenu wokół budynku OSP	10 400,00
921	92195	Zakup nagłośnienia	8 000,00
921	92195	Zakup dwóch namiotów umożliwiających organizowanie imprez integracyjnych oraz pobudzanie aktywności obywatelskiej i upowszechnianie idei samorządowej	13 217,10
801	80101	Wymiana płyt poliuretanowych na placu zabaw obok Szkoły Podstawowej w Warszawicach	43 495,00
WYDATKI OGÓŁEM NA ZADANIA FUNDUSZU SOŁECKIEGO			570 701,73

PLAN DOCHODÓW I WYDATKÓW REALIZOWANYCH Z FUNDUSZU POMOCY NA 2024 ROK**DOCHODY**

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	plan
758		Różne rozliczenia	78 821,00
	75814	Różne rozliczenia finansowe	78 821,00
		dochody bieżące, z tego:	78 821,00
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy	78 821,00
852		Pomoc społeczna	452,00
	85295	Pozostała działalność	452,00
		dochody bieżące, z tego:	452,00
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy	452,00
853		Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej	17 192,00
	85395	Pozostała działalność	17 192,00
		dochody bieżące, z tego:	17 192,00
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy	17 192,00
855		Rodzina	28 500,00
	85595	Pozostała działalność	28 500,00
		dochody bieżące, z tego:	28 500,00
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy	28 500,00
		Razem	124 965,00

WYDATKI

Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	plan
801		Oświata i wychowanie	78 821,00
	80195	Pozostała działalność	78 821,00
		wydatki bieżące, z tego:	78 821,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	78 821,00
852		Pomoc społeczna	452,00
	85295	Pozostała działalność	452,00
		wydatki bieżące, z tego:	452,00
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	452,00
853		Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej	17 192,00
	85395	Pozostała działalność	17 192,00
		wydatki bieżące, z tego:	17 192,00
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	17 080,00
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	112,00
855		Rodzina	28 500,00
	85595	Pozostała działalność	28 500,00
		wydatki bieżące, z tego:	28 500,00
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	27 655,00
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	845,00
		Razem	124 965,00

UZASADNIENIE

I. Zmiany w budżecie na 2024 rok

DOCHODY BIEŻĄCE

ZWIĘKSZENIA

KWOTA W ZŁ	ŹRÓDŁO	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
5 836 534,00	zwiększenie części oświatowej subwencji ogólnej - pismo nr ST3.4750.2.2024 Ministra Finansów z dnia 7.02.2024 r. o kwotach przyjętych w ustawie budżetowej na 2024 rok	75801 § 2920
10 743,69	Projekt pn. Erasmus+ Akredytacja dla kształcenia ogólnego- rozliczenie z roku 2023	80195 § 2051
119 645,95	środki z tytułu opłat za wycinkę drzew - kary za środowisko	90019 § 0690
302 000,00	opłata za zajęcie pasa drogowego- zmiana klasyfikacji budżetowej	60016 § 0620
6 268 923,64	Razem zwiększenia	

ZMNIJSZENIA

KWOTA W ZŁ	ŹRÓDŁO	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
270 000,00	opłata za zajęcie pasa drogowego- zmiana klasyfikacji budżetowej	75618 § 0490
270 000,00	Razem zmniejszenia	

DOCHODY MAJĄTKOWE

ZWIĘKSZENIA

KWOTA W ZŁ	ŹRÓDŁO	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
0,00	Razem zwiększenia	

ZMNIJSZENIA

KWOTA W ZŁ	ŹRÓDŁO	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
0,00	Razem zmniejszenia	

DOCHODY	ZWIĘKSZENIA	6 268 923,64
	ZMNIJSZENIA	270 000,00
	RÓŻNICA	5 998 923,64

WYDATKI BIEŻĄCE

ZWIĘKSZENIA

KWOTA W ZŁ	PRZEZNACZENIE	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
30 000,00	zwiększenie środków na dotacje do spółek wodnych	01008 § 2830
5 582 741,04	wydatki na oświatę w związku z podwyżkami dla nauczycieli i wzrostem ZFŚS	dział 801
10 000,00	pomoc finansowa dla Powiatu Pszczyńskiego na zakup stojaków do Szpitala Joannitas w Pszczynie	85111 § 2710
66 472,59	środki z kar na ochronę środowiska	90004 § 4300
100 000,00	wydatki na usługi oświetleniowe	90015 § 4300
5 789 213,63	Razem zwiększenia	

ZMNIJSZENIA

KWOTA W ZŁ	PRZEZNACZENIE	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
7 000,00	Zakup kompletów stołów i ławek - Fundusz Sołecki	70095 § 4210
16 000,00	Zakup i zabudowa donic kwiatowych - Fundusz Sołecki	90004 § 4210
23 000,00	Razem zmniejszenia	

WYDATKI MAJĄTKOWE

ZWIĘKSZENIA

KWOTA W ZŁ	PRZEZNACZENIE	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
50 000,00	Nabycie urządzeń kanalizacyjnych - dotacja do Wodociągów - środki z kar	01044 § 6210
6 000,00	środki dla Policji na alkomat -wplata na Fundusz Policji	75404 § 6170
130 000,00	Budowa kanalizacji sanitarnej ul. Rydzów Warszowice	01044 § 6210
150 000,00	Modernizacja pomieszczeń kuchennych w PP MO w Pawłowicach	80104 § 6050
3 173,36	zwiększenie środków na kotły z kar za środkowisko	90005 § 6230
153 710,00	Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego	60014 § 6300
23 000,00	Zakup podestu scenicznego - Fundusz Soleccki	92195 § 6060
0,01	Wdrożenie kompleksowego systemu do zarządzania cyberbezpieczeństwem w Urzędzie Gminy Pawłowice wkład własny Gminy	75023 § 6059
50 000,00	zakup nieruchomości	70005 § 6060
565 883,37		

ZMNIEJSZENIA

KWOTA W ZŁ	PRZEZNACZENIE	KLASYFIKACJA BUDŻETOWA
200 000,00	Budowa drogi z infrastruktura towarzyszącą pomiędzy DW933 ul. Pszczyńską i ul. Zapłocie w Pawłowicach	60016 § 6050
3 173,36	zmniejszenie środków na kotły z kar za środkowisko - środki własne gminy	90005 § 6230
80 000,00	Budowa kanalizacji sanitarnej ul. Boryńska-Miczka Warszowice	01044 § 6210
50 000,00	Przebudowa kanalizacji sanitarnej w solectwie Osiedle Pawłowice	01044 § 6210
333 173,36	Razem zmniejszenia	

WYDATKI	ZWIĘKSZENIA	6 355 097,00
	ZMNIEJSZENIA	356 173,36
	RÓŻNICA	5 998 923,64

ZMIANA DEFICYTU BUDŻETU	0,00
DOCHODY	5 998 923,64
WYDATKI	5 998 923,64

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

**w sprawie zmiany Uchwały nr XLVI/463/2023 z dnia 28 marca 2023 roku o udzielenie pomocy finansowej Powiatowi Pszczyńskiemu na realizację zadania inwestycyjnego:
"Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego"**

Na podstawie art. 10 ust.2 oraz art. 18 ust.1 ustawy z dnia 08 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz.40) w związku z art. 216 ust. 2 pkt 5, art. 220 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2023 poz. 1270 ze zmianami) oraz po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisję Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Zmianę § 1. Uchwały nr XLVI/463/2023 z dnia 28 marca 2023 roku, który otrzymuje brzmienie: "Udzielić z budżetu Gminy Pawłowice pomocy finansowej Powiatowi Pszczyńskiemu z przeznaczeniem na realizację zadania inwestycyjnego pn: "Przebudowa ul. Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od mostu nad rzeką Pielgrzymówką do granicy Powiatu Pszczyńskiego" w wysokości:
w roku 2023: 710.000,00 zł (słownie: siedemset dziesięć tysięcy złotych 00/100)
w roku 2024: 675.000,00 zł (sześćset siedemdziesiąt pięć tysięcy złotych 00/100)

§ 2. Szczegółowe warunki udzielenia pomocy finansowej, przeznaczenie i zasady rozliczenia środków określone zostaną w umowie pomiędzy Powiatem Pszczyńskim a Gminą Pawłowice.

§ 3. Wykonanie powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

W związku z wpływieniem pisma z Powiatowego Zarządu Dróg w Pszczynie o zwiększeniu pomocy finansowej dla Powiatu Pszczyńskiego na przedmiotowym zadaniu, spowodowanym wystąpieniem robót dodatkowych zapewniających prawidłową realizację zadania drogowego, zwiększa się udział Gminy o kwotę 153.710,00 zł.

UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE

z dnia 2024 r.

w sprawie udzielenia dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.), art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r. poz. 840 z późn. zm.), w związku z Uchwałą Rady Gminy Pawłowice nr XLVII/471/2023 z dnia 25 kwietnia 2023 roku w sprawie określenia zasad udzielania dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków (Dz. U. Woj. Śl. z dnia 27 kwietnia 2023 roku poz. 3551) oraz z Uchwałą Rady Gminy Pawłowice nr LII/523/2023 z dnia 28 listopada 2023 roku w sprawie zmiany uchwały nr XLVII/471/2023 z dnia 25 kwietnia 2023 roku w sprawie określenia zasad udzielania dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków (Dz. U. Woj. Śl. z dnia 01 grudnia 2023 roku poz. 8804) oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisji Działalności Społecznej.

Rada Gminy Pawłowice
uchwała

§ 1. Udzielić dotacji celowej na zadania dofinansowane z Rządowego Programu Odbudowy Zabytków:

1. Parafii Ewangelicko - Augsburskiej w Golasowicach w wysokości **3.102.500,00 zł** w roku 2024, na roboty budowlane budynku Kościoła Ewangelicko - Augsburskiego w Golasowicach, wpisanego do rejestru zabytków województwa śląskiego pod nr A/434/60 z dnia 18.03.1960 r. zgodnie z opisem inwestycji zawartym we wniosku o dofinansowanie z Rządowego Programu Odbudowy Zabytków nr **Edycja2RPOZ/2023/4129/PolskiLad**.

2. Parafii Rzymskokatolickiej św. Katarzyny w Pielgrzymowicach w łącznej wysokości **1.180.019,00 zł** z tego w roku 2024 w kwocie 601.810,00 zł, a w roku 2025 w kwocie 578.209,00 zł., na remont pokrycia dachu kościoła pw. św. Katarzyny Aleksandryjskiej w Pielgrzymowicach, wpisanego do rejestru zabytków województwa śląskiego pod nr A - 456/65 z dnia 14.12.1965 r. zgodnie z opisem inwestycji zawartym we wniosku o dofinansowanie z Rządowego Programu Odbudowy Zabytków nr **Edycja2RPOZ/2023/5415/PolskiLad**.

3. Parafii Rzymskokatolickiej pw. św. Michała Archanioła w Krzyżowicach, w wysokości **50.000,00 zł** w roku 2024, na uzupełnienie złoceń i snycerki w ołtarzu głównym i ołtarzach bocznych w kościele parafialnym św. Michała Archanioła w Krzyżowicach, wpisanej do rejestru zabytków województwa śląskiego pod nr A - 445/65 z dnia 14.12.1965 r. zgodnie z opisem inwestycji zawartym we wniosku o dofinansowanie z Rządowego Programu Odbudowy Zabytków nr **Edycja2RPOZ/2023/4143/PolskiLad**.

§ 2. Traci moc Uchwała Rady Gminy Pawłowice nr LV/558/2024 z dnia 27 lutego 2024 roku w sprawie udzielenia dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniemjęcia.

Przewodnicząca Rady

Bogusława Pietrek

Uzasadnienie

Uchwała Rady Gminy Pawłowice nr LV/558/2024 z dnia 27 lutego 2024 roku w sprawie udzielenia dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków wymaga uszczegółowienia podziału środków na poszczególne lata.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

w sprawie przekazania środków finansowych dla policji

Na podstawie art.18 ust.2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40), w związku z art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145) po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Działalności Społecznej oraz Komisji Gospodarki i Mienia Komunalnego

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Przekazać środki finansowe na Fundusz Wsparcia Policji w 2024 roku w wysokości 6.000,00 zł (słownie: sześć tysięcy złotych 00/100) na pokrycie kosztów zakupu przez Komendę Powiatową Policji w Pszczynie urządzenia do badania stanu trzeźwości.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

W dniu 12 lutego 2024 roku wpłynęło do Wójta Gminy Pawłowicach pismo z Komendy Powiatowej Policji w Pszczynie, sygn, L.dz. Rd-5371-4/306/2024, w którym to zwrócono się z prośbą o wspólne zaangażowanie się wszystkich gmin powiatu i udzielenie dofinansowania w kwocie 6 tys. złotych do zakupu urządzenia badającego stan trzeźwości. Urządzenie ma badać zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu metodą spektrometrii w podczerwieni. Docelowo urządzenie będzie zamontowane w oznakowanym radiowozie policyjnym tj. Ambulansie Pogotowia Ruchu Drogowego, wykorzystywanego w codziennej służbie przez policjantów Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej w Pszczynie.

Wskazano również, iż mobilność urządzenia pozwoli na wykorzystanie go w akcjach profilaktycznych na terenie całego powiatu w zakresie problematyki związanej z nietrzeźwymi kierującymi pojazdami oraz umożliwi dokonywanie sprawdzeń stanu trzeźwości osób znajdujących się w stanie zagrożenia życia i zdrowia w sytuacjach braku możliwości transportu osoby do miejsca, gdzie znajduje się stacjonarne urządzenie do badania stanu trzeźwości.

Wskazano, iż całkowity koszt zakupu ww urządzenia to 35 tysięcy złotych. Instytucjami dofinansującymi będą: wszystkie gminy z Powiatu Pszczyńskiego i Fundusz Wsparcia Policji.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

w sprawie przekazania środków finansowych dla policji

Na podstawie art.18 ust.2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40), w związku z art. 13 ust. 4a pkt 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145) po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Działalności Społecznej oraz Komisji Gospodarki i Mienia Komunalnego Rada Gminy Pawłowice uchwała

§ 1. Przekazać środki finansowe w wysokości 40.000,00 zł (słownie: czterdzieści tysięcy złotych 00/100) na rekompensatę pieniężną za ponadnormatywne służby policjantów Komisariatu Policji w Pawłowicach oraz Wydziału Ruchu Drogowego KPP Pszczyna, realizujących zadania z zakresu służby prewencyjnej celem zwiększenia bezpieczeństwa na terenie Gminy Pawłowice.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Do Wójta Gminy Pawłowice, końcem roku 2023, podczas planowania wydatków budżetowych w kolejnym roku 2024, wpłynęło pismo od Komendanta Komendy Powiatowej Policji w Pszczynie z prośbą o zabezpieczenie środków finansowych w budżecie gminy pozwalających na rekompensatę pieniężną za realizowanie ponadnormatywnej służby policjantów realizujących zadania z zakresu prewencji, celem zwiększenia bezpieczeństwa na terenie gminy Pawłowice. W piśmie tym wskazano stawkę godzinową rekompensaty pieniężnej w wysokości 45,00 zł, jako stawkę ujednoliconą we wszystkich gminach, gdzie realizowane są służby ponadnormatywne przez policjantów.

W planowanym i przyjętym budżecie uwzględniono powyższą prośbę Komendanta Powiatowego Policji w Pszczynie i zabezpieczono w budżecie gminy na ten cel kwotę 40.000,00 zł.

Podjęcie uchwały w sprawie przekazania środków policji, a co za tym idzie podpisanie porozumienia jest kolejnym krokiem pozwalającym realizować ponadnormatywne służby policjantów na terenie gminy Pawłowice, a tym samym zwiększyć bezpieczeństwo na jej terenie..

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Pszczyńskiemu.

Na podstawie art.10 ust. 2 w związku z art.18 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 40 ze zmianami) oraz art. 216 ust.2 pkt. 5 i art. 220 ust.1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r, poz.1279 ze zmianami), po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Działalności Społecznej oraz Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Udzielić pomocy finansowej w kwocie 10.000,00zł. w postaci dotacji celowej ze środków budżetu Gminy Pawłowice na rok 2024 Powiatowi Pszczyńskiemu z przeznaczeniem dla Szpitala Joannitas w Pszczynie.

§ 2. Szczegółowe warunki udzielenia pomocy finansowej oraz przeznaczenie i zasady rozliczenia środków określone zostaną w umowie pomiędzy Gminą Pawłowice udzielającą pomocy finansowej a Powiatem Pszczyńskim.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 4. Uchwała wchodzi z życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Dyrektor Szpitala Joannitas w Pszczynie samorządowej spółki z o.o. w restrukturyzacji zwróciła się o udzielenie wsparcia finansowego w zakupie 13 stojaków z listwami zasilającymi do oddziałów szpitalnych. Stojaki pozwalają zamontować bezpośrednio na nich dodatkowe urządzenia wymagające podłączenia do prądu jak np. pompy infuzyjne, które umożliwiają w bezpieczny i kontrolowany sposób podawanie pacjentowi małych, precyzyjnie odmierzonych dawek leków. Ze względu na trudną sytuację finansową Szpital nie jest w stanie z własnych środków zakupić urządzeń.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

**w sprawie zmiany uchwały w sprawie udzielania spółkom wodnym dotacji celowej oraz trybu postępowania
w sprawie udzielania dotacji i sposobu jej rozliczania.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 oraz art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r., poz. 40 z późn. zm.), art. 443 ust. 2–6 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2023 r., poz. 1478 z późn. zm.) oraz art. 250, 251 i 252 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009r. o finansach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.), po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego i Komisję Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. W uchwale nr XXVI/282/2021 Rady Gminy Pawłowice z dnia 27 kwietnia 2021 r. w sprawie zasady udzielania spółkom wodnym dotacji celowej oraz tryb postępowania w sprawie udzielania dotacji i sposób jej rozliczania, wprowadzić następującą zmianę:

1. § 1 ust. 4 który otrzymuje brzmienie: "Udzielona dotacja dla jednej spółki wodnej w roku budżetowym nie może przekroczyć kwoty 50.000,00 złotych."

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Uzasadnienie

W związku ze wzrostem kosztów utrzymania rowów melioracyjnych przez Spółki Wodne działające na terenie gminy Pawłowice istnieje konieczność zmiany kwoty maksymalnej jaką mogą spółki otrzymywać z gminy Pawłowice zgodnie z obowiązującą uchwałą nr XXVI/282/2021 Rady Gminy Pawłowice z dnia 27 kwietnia 2021 r. w sprawie zasad udzielania spółkom wodnym dotacji celowej z budżetu Gminy Pawłowice oraz trybu postępowania w sprawie udzielania dotacji i sposobu jej rozliczania. Obecnie udzielona dotacja dla jednej spółki wodnej w roku budżetowym nie może przekroczyć kwoty 40.000,00 złotych proponuje się zmianę tej kwoty do wysokości 50.000,00 złotych.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

w sprawie programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie gminy Pawłowice w 2024 roku

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15, art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.), art. 11 ust. 1 i 3 oraz art. 11a ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz. 1580 z późn. zm.), po zaopiniowaniu przez Powiatowego Lekarza Weterynarii w Pszczynie, organizacji społecznych, których statutowym celem jest ochrona zwierząt, działające na terenie Gminy Pawłowice tj.: Komitet Pomocy dla Zwierząt w Tychach, Stowarzyszenie Przyjaciół Zwierząt Dużych i Małych „Cztery Łapy” w Jastrzębiu Zdroju, Fundacja „Zwierzęca Arkadia” z Jankowic i Fundacja dla kociąt osieroconych CaliMali z Sosnowca, a także dzierżawców i zarządców obwodów łowieckich tj.: Koła Łowieckiego „OSTOJA”, Koła Łowieckiego „REMIZA”, Koła Łowieckiego „LAS”, Koła Łowieckiego „BAŻANIEC”, Koła Łowieckiego „LEŚNIK”, oraz przez Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego i Komisję Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Przyjąć do realizacji „Program opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie gminy Pawłowice w 2024 roku” w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Program opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie gminy Pawłowice w 2024 roku

§ 1. 1. Celem programu jest zmniejszenie powstawania bezdomności zwierząt oraz zapewnienia właściwej opieki nad bezdomnymi zwierzętami na terenie gminy Pawłowice.

2. Ilekroć w programie jest mowa o:

- 1) zwierzętach bezdomnych – rozumie się przez to zwierzęta, o których mowa w art. 4 pkt 16 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz. 1580 z późn. zm.),
- 2) zwierzętach domowych - należy przez to rozumieć zwierzęta, o których mowa w art. 4 pkt 17 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz. 1580 z późn. zm.),
- 3) zwierzętach gospodarskich - rozumie się przez to zwierzęta gospodarskie w rozumieniu przepisów o organizacji hodowli i rozrodzie zwierząt gospodarskich z dnia 10 grudnia 2020 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 36),
- 4) zwierzętach wolno żyjących (dzikich) – rozumie się przez to zwierzęta, o których mowa w art. 4 pkt 21 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz. 1580 z późn. zm.),
- 5) schronisku dla zwierząt – rozumie się przez to miejsce przeznaczone do opieki nad zwierzętami domowymi, o których mowa w art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jednolity Dz.U. z 2023 r. poz. 1580 z późn. zm.),

Opieka nad bezdomnymi zwierzętami

§ 2. 1. Gmina Pawłowice zapewnia corocznie miejsce dla bezdomnych zwierząt w schronisku dla zwierząt.

2. Bezdomne zwierzęta domowe: psy i koty przewożone będą do Schroniska dla Bezdomnych Zwierząt przy ul. Norwida 50 w Jastrzębiu-Zdroju prowadzonym przez Jastrzębski Zakład Komunalny z siedzibą przy ul. Dworcowej 17D w Jastrzębiu-Zdroju. Realizacja transportu i lokowania w wymienionym schronisku będzie realizowana przez podmiot prowadzący usługę „Wyłapywania oraz zapewnienie opieki bezdomnym zwierzętom z terenu gminy Pawłowice”. Realizacją transportu i lokowania bezdomnych zwierząt w schronisku będzie wykonywała firma „Rapido” Marek Niżnik, z siedzibą w Jastrzębiu – Zdroju, ul. Turystyczna 47/39.

3. Pozostałe bezdomne zwierzęta domowe nie wymienione w ust. 2, będą przekazywane do schroniska dla zwierząt „Leśne Pogotowie Jacka Wąsińskiego” przy ul. Kościuszki 70 w Mikołowie.

4. Gmina Pawłowice, poprzez wskazanie gospodarstwa rolnego, zapewnia odpowiednie miejsce dla zwierząt gospodarskich i w razie konieczności i zaistniałej sytuacji przekaże zwierzęta gospodarskie Stowarzyszeniu Komitet Pomocy dla Zwierząt w Tychach ul. Bałuckiego 7/37, posiadającym gospodarstwo rolne w Ćwiklicach przy ul. Kombatantów 134 na podstawie podpisanej każdorazowo umowy, po wcześniejszym uzgodnieniu co do możliwości ich przyjęcia, uwzględniając gatunek i ilość zwierząt przekazywanych.

§ 3. 1. Odławianie bezdomnych zwierząt na terenie gminy Pawłowice realizowane jest przez podmiot prowadzący usługę „Wyłapywania oraz zapewnienia opieki bezdomnym zwierzętom z terenu gminy Pawłowice”. Odławianiem bezdomnych zwierząt będzie zajmowała się firma „Rapido” Marek Niżnik, z Jastrzębia – Zdroju, ul. Turystyczna 47/39.

2. Odławianie bezdomnych zwierząt na terenie gminy Pawłowice ma charakter stały i odbywa się w dni robocze od poniedziałku do soboty w godzinach od 8.00 do 20.00. W pozostałych godzinach w dniach roboczych od poniedziałku do soboty oraz w święta i w dni ustawowo wolne od pracy odbywa się tylko dojazd i wyłapywanie zwierząt, które ucierpiały przy wypadkach drogowych lub w sytuacjach zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzi. Odławianie w dniach podanych powyżej będzie podejmowane przez podmiot wymieniony w ust. 1 na każdorazowe zgłoszenie Wójta Gminy Pawłowice.

3. Zgłoszenie potrzeby odławiania zwierząt bezdomnych ze strony mieszkańców przyjmuje Wójt Gminy Pawłowice. Potrzebę odłowienia zwierząt bezdomnych można zgłosić telefonicznie pod numerem: 32 47 56 300 lub 47 855 25 10.

4. Podmiot prowadzący usługę odławiania ma obowiązek zapewnienia bezdomnemu zwierzęciu opieki weterynaryjnej oraz przetransportowania go do schroniska dla zwierząt.

5. Po ulokowaniu bezdomnego zwierzęcia w schronisku, podmiot o którym mowa w ust. 1 ma obowiązek poddać je:

- 1) szczepieniu przeciw wściekliźnie i chorobom zakaźnym,
- 2) odrobaczeniu,
- 3) obowiązkowej sterylizacji lub kastracji,
- 4) znakowaniu elektronicznemu,
- 5) w razie potrzeby skrócenia jego cierpień w przypadku choroby poddać je uśmierceniowi przez podmiot wymieniony w § 4 ust. 1. Konieczność uśmiercenia zwierzęcia powinna być potwierdzona każdorazowo przez lekarza weterynarii.

§ 4. 1. Zapewnienie całodobowej opieki weterynaryjnej dla odłowionych bezdomnych zwierząt, kotów wolno żyjących oraz w przypadkach zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt realizują całodobowo lekarze weterynarii Bartosz Libucha lub Agata Małysz w Przychodni Weterynaryjnej Lima Vet w Jastrzębiu-Zdroju przy ul. 11 Listopada 52. Przychodnia Weterynaryjna Lima Vet posiada odpowiedni sprzęt diagnostyczny w zakresie udzielania pomocy zwierzętom w tym opieki weterynaryjnej w przypadkach zdarzeń drogowych.

2. Zgłoszenie potrzeby uśpienia ślepych miotów ze strony mieszkańców przyjmuje Wójt Gminy Pawłowice. Odbiór i transport ślepych miotów do uśpienia realizowane jest przez podmiot prowadzący usługę odławiania bezdomnych zwierząt. Usypianie ślepych miotów realizowane będzie przez podmiot wymieniony w § 4 ust. 1.

§ 5. 1. Sprawowanie opieki nad kotami wolno żyjącymi oraz zgłoszenia mieszkańców o konieczności zapewnienia opieki nad kotami wolnożyjącymi przyjmuje do realizacji Wójt Gminy Pawłowice. Wójt Gminy Pawłowice współpracuje z zarządcami nieruchomości terenów otwartych, na których przebywają koty wolno żyjące w celu zapewnienia im jak najlepszej opieki.

2. Opieka nad kotami wolno żyjącymi realizowana jest poprzez:

- 1) zakup i wydawanie karmy społecznym opiekunom (karmicielom) kotów wolno żyjących, wskazanych przez zarządcę nieruchomości, którzy zapewnią im bezpośredni nadzór, opiekę i dokarmianie. W razie braku społecznych opiekunów dokarmianie realizowane jest przez Wójta Gminy Pawłowice,
- 2) zapewnienie opieki weterynaryjnej przez podmiot wymieniony w § 4 ust. 1 dla kotów wolno żyjących, w tym rannych lub chorych oraz wykonanie sterylizacji i kastracji. Odbiór i transport kotów wolnożyjących potrzebujących pomocy weterynaryjnej realizowany jest przez podmiot prowadzący usługę odławiania bezdomnych zwierząt.

§ 6. 1. Poszukiwanie nowych właścicieli dla bezdomnych zwierząt realizuje:

- 1) Schronisko dla zwierząt wymienione w § 2 ust. 2 i 3 poprzez prowadzenie działań zmierzających do pozyskiwania nowych właścicieli i oddawania do adopcji bezdomnych zwierząt osobom zainteresowanym, przez zamieszczenie informacji na stronach internetowych,
- 2) Wójt Gminy Pawłowice poprzez podawanie informacji dla mieszkańców na stronie www.pawlowice.pl o wyłapaniu zwierząt bezdomnych i możliwości ich adopcji w schronisku dla zwierząt, wymienionym w § 2.

Ograniczenie zjawiska bezdomności zwierząt

§ 7. 1. Ograniczenie populacji bezdomnych zwierząt będzie realizowane poprzez:

- 1) sterylizację i kastrację zwierząt bezdomnych psów i kotów oraz kotów dziko żyjących przez podmiot wymieniony w § 4 ust. 1, zgłoszenia takiej potrzeby przyjmuje do realizacji Wójt Gminy Pawłowice.
- 2) prowadzenie elektronicznego znakowania tzw. czipowania bezdomnych zwierząt wyłapanych i przekazanych do schroniska.
- 3) dofinansowanie do sterylizacji i kastracji kotów posiadających właściciela w wysokości 50% kosztów, ale nie więcej niż 100,00 zł w przeliczeniu na jednego kota, które będzie realizowane na następujących zasadach:
 - a) maksymalna ilość kotów podlegająca dofinansowaniu na rok na nieruchomość to 2 sztuki,

- b) dofinansowanie realizowane jest do wysokości zabezpieczonej kwoty w budżecie gminy w 2024 roku tj. 10.000,00 zł.,
- c) z dofinansowania mogą korzystać mieszkańcy gminy Pawłowice, którzy złożą wniosek do Wójta Gminy Pawłowice,
- d) po zatwierdzeniu wniosku wnioskodawca otrzyma skierowanie do lecznicy weterynaryjnej w której będzie przeprowadzony zabieg sterylizacji lub kastracji kotów,
- e) na podstawie skierowania lekarz weterynarii dokona kwalifikacji zgłoszonego do zabiegu kota, zabieg może zostać wykonany tylko zwierzęciu zakwalifikowanemu,
- f) wnioskodawca dokona zapłaty pozostałej należności za wykonaną usługę według ceny ustalonej przez lecznicę weterynaryjną pomniejszoną o wysokość otrzymanego dofinansowania,
- g) w skierowaniu zostanie podany adres lecznicy weterynaryjnej, z którą Gmina Pawłowice zawrze odrębną umowę na realizację zabiegów sterylizacji lub kastracji kotów.

2. Ogłaszaniu Wójta Gminy Pawłowice na stronie internetowej www.pawlowice.pl informacji o wyłapanych zwierzętach bezdomnych w celu możliwości odbioru przez ich właścicieli w schronisku dla zwierząt, o którym mowa w § 2 ust. 2 i 3, w terminie 14 dni od ich wyłapania.

§ 8. 1. Środki finansowe na realizację zadań wynikających z niniejszego Programu zabezpieczone są w budżecie Gminy Pawłowice.

2. Wysokość środków zabezpieczonych na zadania wymienione w niniejszym programie są następujące:

- 1) Gotowość do wyłapywania, wyłapywanie bezdomnych zwierząt wraz z transportem do schroniska lub do lecznicy weterynaryjnej kwota 67.896,00 zł.
- 2) Usługa związana z przyjęciem do schroniska bezdomnych psów wraz z odebraniem przez jego właściciela w terminie do 14 dni kwota 7.075,00 zł.
- 3) Usługa związana z przyjęciem do schroniska bezdomnych psów i nie odebraniem ich przez jego właściciela w terminie dłuższym niż 14 dni 35.400,00 zł.
- 4) Usługa związana z opieką weterynaryjną wyłapanych i przekazanych do schroniska bezdomnych psów w tym: odrobaczeniu, szczepieniu przeciw wściekliźnie i chorobom zakaźnym, oznakowania elektronicznie chipem wraz z sterylizacją kwota 7.000,10 zł, w tym: środki przeznaczone na: sterylizację kwota 5.500,10 zł, oznakowanie elektroniczne czipem kwota 400,00 zł.
- 5) Usługa związana z opieką weterynaryjną wyłapanych i przekazanych do schroniska bezdomnych psów w tym: odrobaczeniu, szczepieniu przeciw wściekliźnie i chorobom zakaźnym, oznakowania elektronicznie chipem, wraz z kastracją kwota 6.750,00 zł, w tym: środki przeznaczone na kastrację kwota 4.500,00 zł, oznakowanie elektroniczne czipem kwota 600,00 zł.
- 6) Usługa związana z pomocą weterynaryjną zwierzętom, które ucierpiały w przypadkach zdarzeń drogowych w zakresie prześwietlenia RTG, podania leków i/lub szycia ran kwota 1.200,00 zł.
- 7) Usługa związana z pomocą weterynaryjną zwierzętom, które ucierpiały przy wypadkach drogowych w zakresie wewnętrznej operacji chirurgicznej wraz z opieką po operacji kwota 1.230,00 zł.
- 8) Usługa związana z koniecznością uśpienia zwierząt, w tym ślepych miotów, wraz z ich utylizacją kwota 2.560,04 zł, w tym środki przeznaczone na uśpienie ślepych miotów kwota 1.920,03 zł.
- 9) Usługa związana z opieką weterynaryjną w tym: odrobaczeniu, sterylizacji lub kastracji kotów wolnożyjących kwota 5.166,00 zł
- 10) Usługa związana z przyjęciem do schroniska wraz z odebraniem kota przez jego właściciela w terminie do 14 dni kwota 3.390,00 zł.
- 11) Usługa związana z nie odebraniem kota przyjętego do schroniska przez jego właściciela w terminie 14 dni kwota 10.185,00 zł.
- 12) Usługa związana z opieką weterynaryjną w tym: odrobaczeniu, szczepieniu przeciw wściekliźnie i chorobom zakaźnym, oznakowania elektronicznie chipem, wraz z kastracją i sterylizacją bezdomnych kotów kwota 5.250,65 zł w tym: środki przeznaczone na kastrację i sterylizację kwota 2.500,00 zł, oznakowanie elektroniczne czipem kwota 375,00 zł.
- 13) Dokarmianie kotów wolno żyjących kwota 2.952,00 zł.
- 14) Opieka i utrzymanie w gospodarstwach rolnych zwierząt gospodarskich kwota 2.952,00 zł.

- 15) Usługa związana z przyjęciem do schroniska dla bezdomnych zwierząt domowych, za wyjątkiem psów i kotów, kwota 20.000,00 zł.
- 16) Dofinansowanie sterylizacji i kastracji kotów posiadających właściciela kwota 10.000,00 zł.
- 17) Poszukiwanie właścicieli dla bezdomnych zwierząt odbywa się bezkosztowo poprzez zamieszczenie ogłoszenia na własnej stronie internetowej, którego zamieszczenie nie generuje dodatkowych kosztów.

3. Środki finansowe zabezpieczone w budżecie wymienione w ust 2 wydatkowane będą w razie potrzeby poprzez już podpisaną umowę lub zlecenie usług i zadań wymienionych w niniejszym Programie zgodnie z odrębnymi przepisami.

Uzasadnienie

Na podstawie ustawy o ochronie zwierząt Rada Gminy zobowiązana jest do określania w drodze uchwały, corocznie do dnia 31 marca, programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt. W związku z powyższym przygotowany został Program opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie Gminy Pawłowice w 2024 roku, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały. Projekt programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi oraz zapobiegania bezdomności zwierząt przygotowuje Wójt, który przed jego uchwaleniem przez Radę Gminy Pawłowice do dnia 1 lutego przekazany został do zaopiniowania Powiatowemu Lekarzowi Weterynarii w Pszczynie, dzierżawcom lub zarządcom obwodów łowieckich oraz organizacjom społecznym, których statutowym celem działania jest ochrona zwierząt, działającym na obszarze gminy. Na przekazany projekt programu wpłynęła jedna opinia z uwagami.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 26 marca 2024 r.

w sprawie wyrażenia zgody na nabycie części nieruchomości położonej na terenie sołectwa Osiedle Pawłowice

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. a ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (jednolity tekst Dz. U. z 2023r., poz. 40 ze zmianami) w związku z uchwałą Rady Gminy Pawłowice nr XIII/166/2008 z dnia 14.03.2008r. ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego nr 78 poz. 1714 z dnia 29.04.2008r. w sprawie zasad nabywania, zbywania i obciążania nieruchomości oraz ich wydzierżawiania lub wynajmowania na czas oznaczony dłuższy niż 3 lata lub na czas nieoznaczony, po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisję Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Wyrazić zgodę na nabycie na rzecz Gminy Pawłowice północnej części o powierzchni ok. 0,03 ha z nieruchomości obejmującej działki nr 547/61 arkusz 5 obręb Pniówek i nr 377/57 arkusz 5 obręb Pawłowice.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Według uchwały Rady Gminy Pawłowice nr XIII/166/2008 z dnia 14.03.2008r. w sprawie zasad nabywania, zbywania i obciążania nieruchomości oraz ich wydzierżawiania lub wynajmowania na czas oznaczony dłuższy niż 3 lata lub na czas nieoznaczony; Wójt nie może bez zgody Rady Gminy Pawłowice nabywać nieruchomości, których cena dla pojedynczej nieruchomości przekracza kwotę 10.000 zł.

Południowa granica nieruchomości gminnej na której zlokalizowany jest Dom Kultury Osiedle Pawłowice przebiega po ścianie przedmiotowego budynku.

Proponuję się powiększenie nieruchomości gminnej o 4 metry w kierunku południowym.

Cena nabycia północnej części działek nr 547/61 arkusz 5 obręb Pniówek i 377/57 arkusz 5 obręb Pawłowice o łącznej powierzchni ok. 0,03 ha przekracza kwotę 10.000 zł.

Biorąc pod uwagę powyższe, Wójt Gminy przedkłada Radzie Gminy niniejszą uchwałę, celem wyrażenia zgody na nabycie nieruchomości z przeznaczeniem na powiększenie gminnej nieruchomości sąsiedniej składającej się z działek nr 548/61 i 378/57.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

w sprawie określenia regulaminu otwartego konkursu ofert, oraz kryteriów wyboru ofert na zapewnienie możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 40 ze zmianami) oraz na podstawie art. 22 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 27 października 2017 r. o finansowaniu zadań oświatowych (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1400 ze zmianami), po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Regulamin otwartego konkursu ofert na realizację zadania pod nazwą: „Zapewnienie możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice”, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 3. Traci moc uchwała Nr XXXVI/355/2018 Rady Gminy Pawłowice z dnia 27 marca 2018 r. w sprawie określenia regulaminu otwartego konkursu ofert, oraz kryteriów wyboru ofert na zapewnienie dzieciom zamieszkałym na terenie gminy Pawłowice możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

**Regulamin otwartego konkursu ofert na realizację zadania pod nazwą:
„Zapewnienie dzieciom zamieszkałym na terenie gminy Pawłowice możliwości korzystania z wychowania
przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice”.**

§ 1. Ilekroć w niniejszym regulaminie jest mowa bez bliższego określenia o:

- 1) ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 października 2017 r. o finansowaniu zadań oświatowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1400 ze zmianami),
- 2) konkursie – należy przez to rozumieć otwarty konkurs ofert, o którym mowa w art. 22 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 27 października 2017 r. o finansowaniu zadań oświatowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1400 ze zmianami),
- 3) gminie – należy przez to rozumieć gminę Pawłowice,
- 4) Wójta Gminy – należy przez to rozumieć Wójta Gminy Pawłowice,
- 5) Radzie – należy przez to rozumieć Radę Gminy Pawłowice,
- 6) organie prowadzącym – należy przez to rozumieć inną niż jednostka samorządu terytorialnego osobę fizyczną lub prawną prowadzącą na terenie gminy Pawłowice przedszkole niepubliczne
- 7) urzędzie – należy przez to rozumieć Urząd Gminy Pawłowice,
- 8) zadaniu – należy przez to rozumieć zapewnienie dzieciom możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu na zasadach określonych dla publicznych przedszkoli prowadzonych przez gminę Pawłowice,
- 9) niepublicznym przedszkolu – należy przez to rozumieć przedszkole prowadzone przez inną niż jednostka samorządu terytorialnego osobę fizyczną lub prawną, wpisane do ewidencji szkół i placówek niepublicznych prowadzonej przez gminę Pawłowice,

§ 2. Regulamin określa kryteria wyboru ofert oraz tryb przeprowadzenia otwartego konkursu na realizację wychowania przedszkolnego poprzez zagwarantowanie dzieciom miejsc w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice.

§ 3. 1. Wójt Gminy, zamierzający powierzyć realizację zadania publicznego pod nazwą: „Zapewnienie możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice” ogłasza konkurs.

2. Przystępując do otwartego konkursu ofert organ prowadzący niepubliczne przedszkole składa zobowiązanie do przestrzegania warunków, o których mowa odpowiednio w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 27 października 2017 r. o finansowaniu zadań oświatowych oraz podaje informację o planowanej liczbie uczniów.

3. Przewidywany okres realizacji zadania dotyczącego wychowania przedszkolnego o którym mowa w art. 17 ust. 1 obejmuje okres od 1 września 2024 r. do 31 sierpnia 2027 r.

4. Miejscem w których uczniowie będą kontynuowali wychowanie przedszkolne po zakończeniu wychowania przedszkolnego o którym mowa w art. 17 ust. 1 będą placówki publiczne na terenie gminy Pawłowice:

1. Publiczne Przedszkole w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Golasowicach,
2. Publiczne Przedszkole w Pielgrzymowicach,
3. Publiczne Przedszkole nr 1 w Pawłowicach,
4. Publiczne Przedszkole w Modrzewiowym Ogrodzie w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Pawłowicach,
5. Publiczne Przedszkole w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Krzyżowicach,
6. Publiczne Przedszkole w Warszowicach.

§ 4. 1. Ogłoszenie konkursu powinno zawierać informacje o:

- 1) rodzaju zadania,

- 2) wysokości środków publicznych przeznaczonych na realizację zadania, w tym o planowanej wysokości dotacji na jedno dziecko objęte wychowaniem przedszkolnym, które będzie przysługiwało podmiotom realizującym zadanie,
- 3) zasadach przyznawania dotacji,
- 4) terminie, miejscu i warunkach realizacji zadania,
- 5) sposobie i terminie składania ofert,
- 6) trybie i kryteriach stosowanych przy wyborze ofert oraz terminie dokonania wyboru ofert,
- 7) zrealizowanych przez organ administracji publicznej w roku ogłoszenia otwartego konkursu ofert i w roku poprzednim zadaniach publicznych tego samego rodzaju i związanych z nimi kosztami, ze szczególnym uwzględnieniem wysokości dotacji przekazanych organizacjom pozarządowym i podmiotom, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie(tekst jednolity Dz.U. z 2023 r., poz. 571 ze zmianami).

2. Termin do składania ofert nie może być krótszy niż 21 od daty ogłoszenia konkursu, o którym mowa w ust. 1.

3. Szczegółowe zasady otwartego konkursu ofert zostaną przedstawione w ogłoszeniu o konkursie ofert.

4. Konkurs ogłasza się w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Pawłowice, informację o konkursie umieszcza się na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Pawłowice, na stronie internetowej Urzędu Gminy Pawłowice oraz na tablicy ogłoszeń Gminnego Zespołu Oświaty w Pawłowicach.

§ 5. 1. Do rozpatrzenia i oceny ofert złożonych przez podmioty uprawnione Wójt Gminy powołuje w drodze zarządzenia pięcioosobową Komisję Konkursową, zwaną dalej komisją.

2. Pracami komisji kieruje przewodniczący wskazany przez Wójta Gminy.

3. Komisja podejmuje decyzje w składzie, co najmniej trzech członków, w tym przewodniczącego.

4. Do zadań komisji należy ocena ofert pod względem formalnym i merytorycznym oraz wskazanie ofert, które rokują najwyższą jakość wykonania zadania.

5. Obsługę administracyjną komisji zapewnia Gminny Zespół Oświaty w Pawłowicach.

§ 6. 1. Ocena formalna ofert polega na porównaniu ofert z wymaganiami formalnymi zawartymi w ogłoszeniu.

2. W przypadku oferty niespełniającej wymogów formalnych komisja może wezwać oferenta do uzupełnienia braków w wyznaczonym terminie.

3. Komisja może zwrócić się do oferenta o złożenie dodatkowych dokumentów, udzielenie dodatkowych wyjaśnień lub informacji.

4. Nieuzupełnienie oferty bądź nie dokonanie czynności we wskazanym przez komisję terminie skutkuje odrzuceniem oferty.

5. W postępowaniu konkursowym odrzuca się oferty, które:

- 1) złożone zostały po terminie wskazanym w ogłoszeniu,
- 2) podpisane zostały przez osoby nieuprawnione do reprezentowania oferenta,
- 3) nie zawierają informacji umożliwiających ich merytoryczną ocenę,
- 4) nie spełniają wymagań formalnych.

6. Oferty pozytywnie ocenione pod względem formalnym przekazywane są do oceny merytorycznej.

§ 7. 1. Ocena merytoryczna ofert odnosi się do możliwości wykonania zadania przez oferenta zgodnie z aktualnymi potrzebami w zakresie zapewnienia dzieciom w wieku przedszkolnym zamieszkałym na terenie gminy możliwości odbycia obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego lub prawa do korzystania z wychowania przedszkolnego.

2. Komisja dokonuje oceny merytorycznej ofert, stosując następujące kryteria:

- 1) możliwość organizacji wychowania przedszkolnego zgodnie z aktualnymi potrzebami gminy,
- 2) atrakcyjność realizowanych programów dydaktycznych, wychowawczych i opiekuńczych,
- 3) organizację przedszkola pod kątem zapewnienia dzieciom bezpiecznych i higienicznych warunków nauki,

- 4) możliwość zapewnienia dzieciom pomocy psychologiczno-pedagogicznej,
- 5) sposób organizacji zajęć dodatkowych,
- 6) kwalifikacje osób zajmujących stanowiska pedagogiczne,
- 7) sposób zarządzania jednostką i sprawowania nadzoru pedagogicznego,
- 8) doświadczenie w realizacji zadań związanych z organizowaniem wychowania i opieki dla dzieci w wieku przedszkolnym.

§ 8. 1. Członkowie komisji dokonują oceny przedstawionej przez oferenta oferty w oparciu o kryteria określone w § 7 ust. 2 z uwzględnieniem punktacji w skali od 0 do 10.

2. Do protokołu wpisuje się średnią liczbę punktów przyznanych przez poszczególnych członków komisji.
3. Członkowie komisji wskazują oferty rokujące najwyższą jakość wykonania zadania.
4. Przy równej liczbie punktów uzyskanych przez kilka ofert decyduje głos przewodniczącego komisji.
5. Komisja może wykonywać swoje obowiązki nawet wtedy, gdy w wyniku ogłoszenia konkursu zgłoszono tylko jedną ofertę, o ile spełnia ona kryteria formalne i merytoryczne.
6. Wójt Gminy po zapoznaniu się z wynikami obrad komisji określa w drodze zarządzenia podmiot, którym zostanie zlecona realizacja zadania.
7. Decyzja Wójta Gminy jest ostateczna.

§ 9. Z przeprowadzonego postępowania konkursowego komisja sporządza protokół, który zawiera:

- 1) listę obecności członków komisji,
- 2) listę ofert złożonych w odpowiedzi na ogłoszenie,
- 3) informację podsumowującą ocenę formalną ofert,
- 4) informację podsumowującą ocenę merytoryczną ofert,
- 5) wskazanie ofert, które rokują najwyższą jakość wykonania zadania.

§ 10. 1. Wyniki otwartego konkursu ofert podaje się do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Pawłowice,

2. Oferenci, biorący udział w konkursie mają prawo uzyskania informacji na piśmie o przyczynach wyboru i odrzucenia ich ofert w terminie 7 dni od dnia wpływu wniosku złożonego w terminie 10 dni od dnia podania wyników konkursu do publicznej wiadomości.

Uzasadnienie

W stosunku do obowiązującej uchwały Nr XXXVII//355/2018 Rady Gminy Pawłowice z dnia 27 marca 2018 r, w sprawie określenia regulaminu otwartego konkursu ofert, oraz kryteriów wyboru ofert na zapewnienie możliwości korzystania z wychowania przedszkolnego w niepublicznym przedszkolu w gminie Pawłowice zostały wprowadzone zmiany § 3 dopisano ust. 3 i 4.

Zmiany podyktowane są nowelizacją ustawy o finansowaniu zadań oświatowych, które weszły w życie po 1 stycznia 2019 r.

W art. 22 ust. 3 dopisano pkt 1 i 2, który wprowadza wymóg określenia okresu funkcjonowania placówki oraz miejsca gdzie będzie możliwość kontynuowania wychowania przedszkolnego.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR LVI/ /2024
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 2024 r.

w sprawie przyjęcia dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 i 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 r. poz. 40, 572, 1463 i 1688) po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisję Działalności Społecznej.

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. Przyjąć dokument „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”, zgodnie z treścią załącznika nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Dobra mobilność



30/50

wersja 1.0
Katowice - Gliwice 2023



Górnośląsko
-Zagłębiowska
Metropolia



Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego

Dobra mobilność



30/50

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

wersja 1.0
Katowice - Gliwice 2023



Górnośląsko
-Zagłębiowska
Metropolia



Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego

Spis treści

Co to jest mobilność i czym są plany mobilności?	6
Laboratorium mobilności: plan stworzony przez praktyków!	7
ROZDZIAŁ I Jak napisaliśmy plan?	8
Dla jakiego obszaru stworzyliśmy plan?	11
Jak powstawał plan?	12
Jak współpracowaliśmy z różnymi partnerami?	15
ROZDZIAŁ II Na jakich danych bazuje plan?	30
Przed jaką szansą obecnie stoimy?	33
Co nam dziś zagraża?	35
Dlaczego warto podjąć trud zmian?	41
ROZDZIAŁ III Jakie działania kontynuujemy?	42
W jaki sposób plan związany jest ze strategiami?	45
W jaki sposób plan związany jest z Regionalnym Planem Transportowym Województwa Śląskiego?	46
W jaki sposób plan odnosi się do działań kolejowych?	46
ROZDZIAŁ IV Na jakich zasadach oparliśmy nasz plan?	48
Jakie scenariusze działań braliśmy pod uwagę?	51
Według jakiego modelu chcemy porządkować system?	54
Jaki kształt będzie miał szkielet transportowy?	56
ROZDZIAŁ V Do czego i jak dążymy?	60
Jakie stawiamy sobie cele?	62
Jakie zadania zrealizujemy?	69
ROZDZIAŁ VI Jak zrealizujemy zadania priorytetowe?	74
Czym są pakiety zadań?	77
ROZDZIAŁ VII Jak będziemy sprawdzać postępy prac?	86
Jaka jest rola badań w naszej pracy?	89
Jakie wskaźniki będziemy uwzględniać?	90
W jakim rytmie będziemy sprawdzać realizację planu?	91
ROZDZIAŁ VIII Kto tworzył plan?	92

Co to jest mobilność i czym są plany mobilności?

Często spotykamy się z poglądem, że mobilność to kluczowa cecha współczesnego świata. Ograniczenia w jej zakresie mogą rodzić różne życiowe trudności i niedogodności: skutkować mniejszymi możliwościami zdobycia atrakcyjnej pracy, utrudniać dostęp do terenów rekreacji i wypoczynku, pogarszać warunki dla podtrzymywania kontaktów społecznych. Zajmowanie się tymi kwestiami wymaga więc zrozumienia, co oznacza termin „mobilność”. Obejmuje on zagadnienia dotyczące przemieszczania się ludzi oraz wszelkich uwarunkowań z tym związanych. Istotne jest, aby te kwestie w pierwszej kolejności były opisywane z indywidualnej perspektywy użytkownika. Rozważania mobilnościowe nie są więc skupione wyłącznie na infrastrukturze, ale też na aspektach ekonomicznych, społecznych i psychologicznych. Odnosi się je do doświadczenia człowieka, sposobów jego myślenia i emocji, które kryją się za konkretnymi wyborami i utrwalonymi nawykami. Gra toczy się o to, by na te wybory i nawyki skutecznie wpływać!

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. *SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan*) to pomysł na rozwiązanie wskazanych powyżej problemów. W jego centrum znajdują się ludzie, a nie inżynieria ruchu. Ze względu na specyfikę jego przedmiotu, nie można treści tego dokumentu analizować w oderwaniu od procesu, w którym powstaje. Istotne jest to, że stanowi dzieło wielu instytucji i osób pragnących usprawnić funkcjonowanie swojego otoczenia.

KIM MY JESTEŚMY I CO ODDAJEMY W TWOJE RĘCE?

Niniejsze opracowanie zostało przygotowane przez zespół Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, dwóch ściśle ze sobą współpracujących instytucji. Dotychczas udało nam się stworzyć publikację pt. „Dobra Mobilność - od przeszkód do rozwiązań”. Po-

ruszone w niej zagadnienia urzędnicy związani z Metropolią GZM rozwijali i rozwijają nadal w wyjątkowej w skali kraju formule Metropolitalnych Szkół Prototypowania, o których przeczytasz poniżej. Jeden z procesów został wyróżniony przez Komisję Europejską nominacją do nagrody *MOBILITYACTION Award* odnoszącej się do najważniejszych wydarzeń towarzyszących Europejskiemu Tygodniowi Mobilności w danym roku. Kolejny, przeprowadzony na kampusie Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, w 2023 roku otrzymał tytuł najważniejszego i najlepszego działania w zakresie zrównoważonej mobilności w Unii Europejskiej.

W oparciu o przyjęte założenia zaprogramowaliśmy narzędzie do koordynacji dalszych wysiłków dotyczących mobilności mieszkańców obszaru metropolitalnego i jego otoczenia funkcjonalnego. W ten sposób powstał niniejszy plan, składający się z kilku części. W pierwszej zrekonstruowaliśmy jego genezę i towarzyszące pracom projektowym działania partycypacyjne. W drugim rozdziale umieściliśmy podsumowanie diagnozy, a w trzecim – analizę powiązań dokumentu ze strategiami rozwoju i koncepcją kolei metropolitalnej. Czwarty zawiera rozważania o scenariuszach alternatywnych i szczegółowe informacje o scenariuszu wybranym do realizacji. W piątej części znajdziesz opis wizji, celów, zadań i ich pakietów, natomiast w szóstej – pomysłu na ocenę efektów wdrożenia planu.

Nazwa dokumentu wskazuje na dwie perspektywy czasowe związane z polityką unijną: lata 2030 i 2050. Odnoszą się one do dwóch okresów: realizacji wszystkich działań planu oraz obserwacji efektów tej aktywności. Twoją uwagę chcemy też skierować na prostą rzecz o charakterze symbolicznym: pożądanę z punktu widzenia pieszych obniżenie prędkości ruchu samochodowego w terenie zurbanizowanym z 50 do 30 km/godz. powoduje spadek śmiertelności ofiar potencjalnych wypadków o ponad 80%.

Laboratorium mobilności: plan stworzony przez praktyków!

Ważną częścią procesu tworzenia niniejszego planu były Metropolitalne Szkoły Prototypowania – działania analityczne, projektowe i partycypacyjne podejmowane przez urzędników z miast tworzących Metropolię GZM, pracowników Urzędu Metropolitalnego, zewnętrznych ekspertów i członków społeczności lokalnych w celu rozwiązania konkretnej kwestii mobilnościowej. W ramach Szkół staraliśmy się sprawdzać, w jaki sposób w konkretnej lokalizacji będzie można wykorzystać możliwości, które wykreuje w przyszłości realizacja koncepcji Kolei Metropolitalnej, zwiększająca dostępność transportową. Ponadto zastanawialiśmy się, jakie projekty powinny towarzyszyć jej wdrożeniu, by zwiększyć efektywność komunikacji szynowej.

Dotychczas wspólnie zajmowaliśmy się:

- kameralizacją układu drogowego na obszarze śródmiejskim (Bytom);
- programowaniem polityki parkingowej (Tychy);
- wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych;
- rozwojem siatki połączeń komunikacji zbiorowej w dzielnicy (Sosnowiec);
- zwiększaniem dostępności pieszej centrum miasta (Katowice).

Za każdym razem rozpoczynaliśmy od przeglądu dostępnych dokumentów oraz przygotowania i zrealizowania badań inżynierskich i społecznych. Na tej podstawie konstruowaliśmy koncepcję rozwiązania docelowego, a czasem również testowaliśmy jego wdrożenie w formie tymczasowej i konsultowaliśmy wyniki eksperymentu. Pozwalało nam to zidentyfikować ewentualne błędy. Ich korekta po realizacji trwałej byłaby przecież kosztowna.

Po zakończeniu każdej z Metropolitalnych Szkół Prototypowania pozostały grupy osób wzajemnie wspierających się w codziennej pracy oraz pod-ręczniki do prowadzenia podobnych transformacji w innych miastach.

Żeby skutecznie realizować wyznaczone w planie zadania, będziemy tworzyć kolejne Szkoły. Pozwoli nam to dopasowywać różne pomysły projektowe do lokalnych warunków, ale też wzmacniać poczucie odpowiedzialności wszystkich partnerów za sukces wdrożeniowy.

Zobowiązujemy się ponadto do kontynuowania współpracy międzynarodowej, by proces samokształcenia urzędników obejmował również badanie praktyk z całego świata!

Fot. 1 Zespół Metropolitalnej Szkoły prototypowania w Bytomiu, fot. Paweł Jaworski.



ROZDZIAŁ I

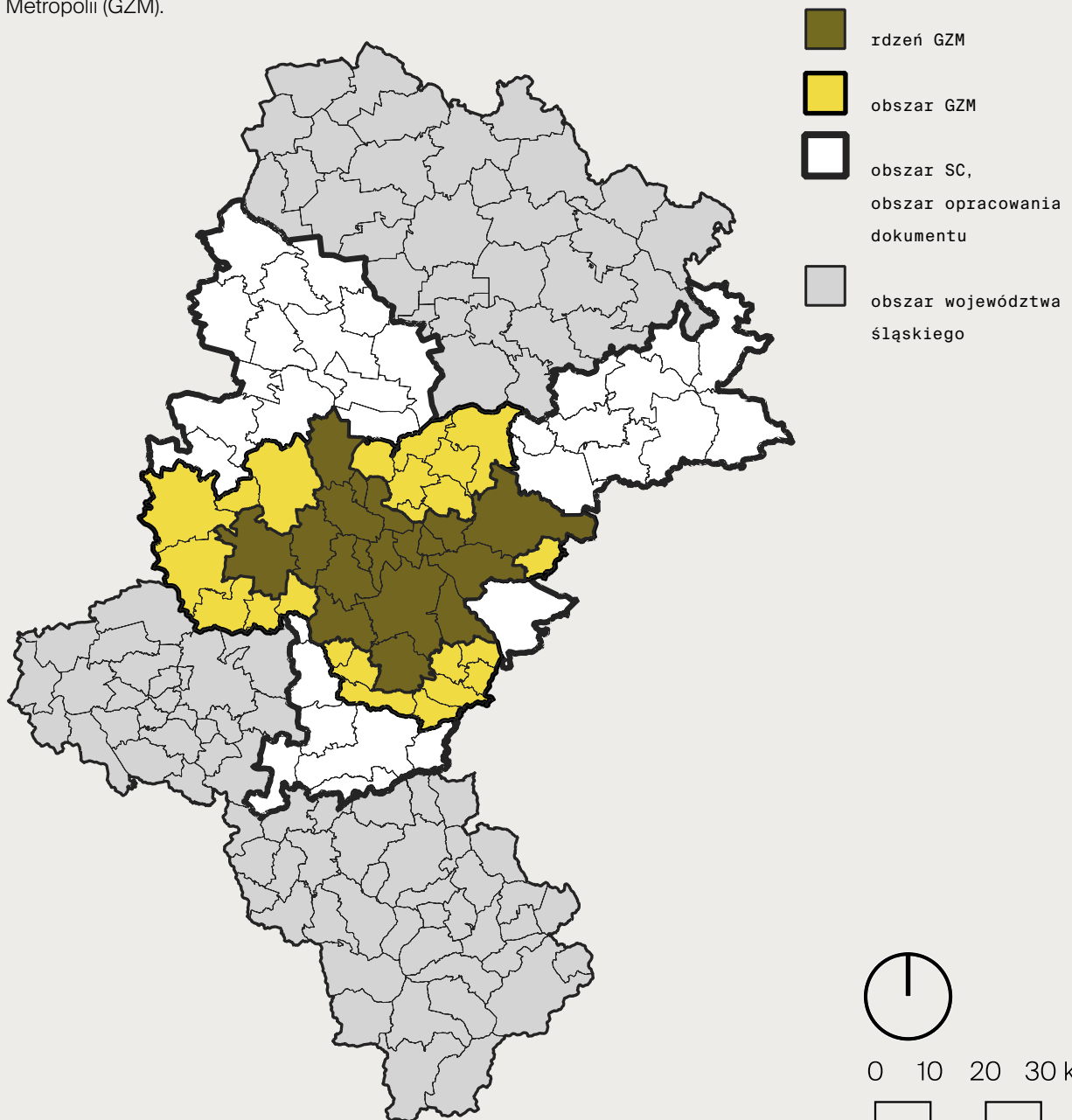
Jak napisaliśmy plan?

Proces powstawania planu był wieloetapowy i partycypacyjny. Opowiemy o tym w niniejszym rozdziale, ale najpierw przedstawimy, jakim obszarem się zajmowaliśmy podczas przygotowywania tego dokumentu.

Dla jakiego obszaru stworzyliśmy plan?

Stworzony przez nas plan mobilności obejmuje gminy i powiaty Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (SC), w tym obszar Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM).

Mapa 1 Obszar, dla którego opracowywany jest plan mobilności, opracowanie własne.



Jak powstawał plan?

Plan mobilności przygotowaliśmy zgodnie z następującymi wytycznymi Komisji Europejskiej:

- plan powinien być stworzony dla całego obszaru funkcjonalnego, a nie dla pojedynczego miasta;
- powinniśmy pracować wykraczając poza granice swojej instytucji;
- powinniśmy angażować mieszkańców i innych interesariuszy;
- powinniśmy zdefiniować długofalową wizję i plan działania;
- powinniśmy planować system transportowy w sposób integrujący i nadający określone role poszczególnym środkom transportu;
- powinniśmy zapewnić monitoring i ewaluację;
- powinniśmy zapewnić wysoką jakość dokumentu;
- powinniśmy zaplanować kontrolę realizacji celów.

Kierowaliśmy się również wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi planowania i ewaluacji planu mobilności. Oczywiście te rekomendacje dopasowaliśmy do lokalnych warunków.

W naszym przypadku system pracy wyglądał następująco. Dwuletnie działania przygotowawcze rozpoczęliśmy w 2018 r. Wówczas przeprowadziliśmy pierwsze rozmowy z różnymi instytucjami i osobami na temat kwestii transportowych, a także nawiązaliśmy strategiczny kontakt ze spółką PKP PLK, kluczową z punktu widzenia niniejszego planu. W ten sposób przystąpiliśmy do tworzenia koncepcji Kolei Metropolitalnej, odwołującej się do historycznych projektów kolei regionalnej, których nigdy nie udało się zrealizować w pełnym kształcie – ze szkodą dla prawidłowego funkcjonowania całego obszaru zurbanizowanego. Równocześnie Metropolia GZM przygotowała dokumenty standaryzujące rozwiązania infrastrukturalne dla ruchu rowerowego i pieszego, a także zbadała rynek usług mobilności współdzielonej.

Zasadnicze prace nad planem zainicjowaliśmy już w 2020 r. Zrealizowaliśmy badania dotyczące zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz zebraliśmy informacje od różnych interesariuszy dotyczące problemów, które napotykają w trakcie codziennych podróży. Następnie przeprowadziliśmy szereg analiz eksperckich z użyciem dostępnych zbiorów danych przestrzennych lub opracowań branżowych. Zwieńczeniem tego procesu były raporty diagnostyczne oraz przywoływana już publikacja pt. „*Dobra Mobilność - od przeszkód do rozwiązań*”, stanowiąca załącznik do niniejszego dokumentu.

Idee zapisane w *Dobrej Mobilności...* w latach 2021-2022 testowaliśmy w Metropolitalnych Szkołach Prototypowania, ale też weryfikowaliśmy społecznie w trakcie działań partycypacyjnych, które opisaliśmy w kolejnym podrozdziale. W ten sposób staraliśmy się doskalować system pracy nad projektami uzupełniającymi rozwiązania kolejowe, o czym pisaliśmy już we wstępie. Równolegle budowaliśmy strategię rozwoju dla Metropolii GZM oraz Subregionu Centralnego. Dzięki temu zdefiniowaliśmy wizję przyszłości regionu i rolę mobilności w tej wizji.

Dzięki Ministerstwu Funduszy i Polityki Regionalnej prawie od początku mogliśmy cieszyć się pomocą Inicjatywy JASPERS Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W późniejszym etapie dostaliśmy również wsparcie od Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Schemat 1 Zalecany przez Komisję Europejską sposób realizacji planów mobilności, opracowanie własne na podstawie Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej.



Co będzie szkieletem systemu transportowego regionu?

Wiele razy na terenie dzisiejszej Metropolii próbowano stworzyć system szybkiego transportu szynowego. Ostatnim przykładem była Kolej Ruchu Regionalnego, której realizacja rozpoczęła się pod koniec lat 80. XX w. Ten projekt przegrał jednak z kryzysem ekonomicznym i konkurencyjną Drogową Trasą Średnicową.

W 2012 r. udało się uruchomić Szybką Kolej Regionalną między stacją Katowice i przystankiem Tychy Lodowisko oraz wprowadzić wspólny bilet na przejazd komunikacją miejską w granicach Tychów i podróżowanie pociągiem we wskazanej relacji. Poszerzenie tego systemu stało się priorytetem działań Metropolii GZM. Zaczęliśmy od sporządzenia Koncepcji Kolei Metropolitalnej, obecnie realizujemy Wstępne Studium Wykonalności oraz bierzemy udział w pracach projektowych dotyczących budowy nowych linii i rozbudowy istniejących.

Naszym największym dotychczasowym sukcesem jest pozyskanie dofinansowania w wysokości ponad 1,1 mld zł na realizację 6 projektów w ramach rządowego programu Kolej+. Wkład własny Metropolii GZM w tym projekcie to ponad 300 mln zł. Równolegle z działaniami na rzecz modernizacji infrastruktury już od kilku lat mamy swój wkład w rozwój oferty przewozowej w Metropolii GZM poprzez dotowanie połączeń kolejowych kursujących na istniejących liniach. W tym procesie wspieramy Marszałka Województwa Śląskiego, który jest organizatorem przewozów kolejowych w naszym regionie. Kwota dofinansowania do uruchamiania pociągów w granicach Metropolii GZM rośnie w kolejnych latach począwszy od 2019 r.:

- 2019 r. – 1,2 mln zł
- 2020 r. – 6 mln zł
- 2021 r. – 9,2 mln zł
- 2022 r. – 15 mln zł
- 2023 r. – 21 mln zł

Połączenia te pełnią istotną funkcję w systemie transportowym Metropolii GZM – przede wszystkim wpływają na polepszenie obsługi transportowej wszystkich największych miast naszego okręgu (o ludności powyżej 100 tys.). Dzięki naszemu zaangażowaniu od grudnia 2021 r. znów zaczęły kursować pociągi pomiędzy Bytomiem a Gliwicami. Inne krótkie połączenia o charakterze aglomeracyjnym planujemy uruchamiać w miarę uzupełniania sieci kolejowej o nowe odcinki (m.in.: z Katowic do Tarnowskich Gór, z Katowic do Pyskowic, z Bytomia do Rudy Śląskiej i Katowic). Wspólnie z miastami i gminami członkowskimi Metropolii GZM uczestniczymy w ciągłej dyskusji o dogęszczaniu sieci przystanków kolejowych w ramach różnych działań inwestycyjnych, a także o lepszym połączeniu podsystemu kolejowego z pozostałymi podsystemami naszej sieci transportowej w oparciu o węży przesiadkowe.

Fot. 2 5 grudnia 2022 r.: podpisanie umów na realizację założeń Programu Kolej +, fot. Krzysztof Malinowski.



Jak współpracowaliśmy z różnymi partnerami?

Na każdym etapie procesu współpracowaliśmy ze wszystkimi jednostkami samorządowymi. Razem w 2020 r. zbieraliśmy informacje o podstawowych problemach w zakresie przemieszczania się mieszkańców gmin, natomiast w 2021 r. tworzyliśmy założenia wizji mobilności przyszłości, a w 2022 r. ustalaliśmy kształt szkieletu sieci transportowej.

Interakcję z mieszkańcami rozpoczęliśmy od napisania z organizacjami pozarządowymi podręcznika pt. *Nie trać czasu na dojazdy*. Następnie, podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności w 2020 r. przeprowadziliśmy wywiady z różnymi osobami w podróży – w autobusie, tramwaju, pociągu, a także na parkingach. Ich kontynuacją była geoankietowa ewaluacja funkcjonowania metrolinii (2021 r.) oraz badania społeczne towarzyszące Metropolitalnym Szkołom Prototypowania (lata 2021-2022).

W trakcie prac nad strategiami rozwoju dla Metropolii GZM i Subregionu Centralnego w 2021 r. zorganizowaliśmy warsztaty dla mieszkańców chętnych podzielić się swoimi refleksjami dotyczącymi przyszłości tego obszaru i samej mobilności.

Nie zapomnieliśmy o ciągłej obserwacji i uczestnictwie w dyskusji w mediach społecznościowych. Doprowadziło nas to do nowej formuły kontaktu z mieszkańcami Metropolii GZM pod marką Transport GZM.

Podsumowując: podczas pracy nad planem udało nam się przeprowadzić ponad 1000 wywiadów! Większość rozmów pod okiem socjologów zrealizowali urzędnicy, którzy w ten sposób wzmocnili swoje kompetencje.

Szczegółową rozpiskę działań partycypacyjnych zawiera tabela, którą umieściliśmy na następnych stronach.

FAZA			NAZWA DZIAŁANIA	ROK	GRUPY				
1	2	3			A	B	C	D	E
			zbieranie w trybie ciągłym uwag od członków otwartej grupy <i>Transport Zbiorowy Metropolia i Okolice</i>	2018>					
			ciągła współpraca międzyinstytucjonalna z PKP PLK S.A. w obszarze powstawania kolei metropolitalnej	2019>					
			konsultacje z organizacjami pozarządowymi dotyczące metropolitalnej polityki rowerowej	2019>					
			konsultacje towarzyszące opracowaniu dokumentu pt. <i>Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej na terenie GZM</i>	2020>					
			konsultacje towarzyszące opracowaniu dokumentu pt. <i>Standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej</i>	2018					
			konsultacje towarzyszące opracowaniu dokumentu pt. <i>Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii</i>	2019					
			konsultacje towarzyszące opracowaniu dokumentu pt. <i>Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów</i>	2019					
			warsztaty i debata <i>Pracownia Miast. Kolej na metropolię</i>	2019					
			debata <i>Okrągłe Stoły 2019. Prawo czy usługa? Czym powinien być wjazd autem do centrum?</i>	2019					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei w Katowicach. Nadjeżdża tramawaj na południe</i>	2019					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Nowoczesna mobilność w Metropolii</i>	2019					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Chodzić po mieście</i>	2019					
			warsztaty i debata <i>400 hulajnóg w Katowicach, kto zadba o porządek?</i>	2019					
			wyjazd studyjny dla przedstawicieli gmin Metropolii GZM do Kopenhagi	2019					
			współpraca z członkami Rady ds. Nowoczesnej Mobilności działającej przy Metropolii GZM	2019-2021					
			jakościowe, eksploracyjne badania społeczne dotyczące sposobów przemieszczania się po GZM i doświadczeń z tym związanych	2020					

FAZY PROCESU:

- 1 przygotowanie i analiza
- 2 opracowanie strategii
- 3 planowanie działań

GRUPY INTERESARIUSZY:

- | | |
|---|--|
| A | politycy i urzędnicy z gmin Metropolii GZM |
| B | politycy i urzędnicy z gminy i powiatów Subregionu Centralnego |
| C | przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego |
| D | organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego |
| E | zarządcy infrastruktury komunikacyjnej |
| F | mieszkańcy Subregionu Centralnego |

Y INTERESARIUSZY									PORUSZONE TEMATY
F	G	H	I	J	K	L	M		
									bariery i wyzwania rozwoju transportu zbiorowego, jakość funkcjonowania i siatka połączeń, rozwiązania taryfowe, integracja z koleją
									przebieg linii kolei metropolitalnej, lokalizacje stacji i układów torowych w ich obrębach, dostępności kolei w miastach
									metropolitalna polityka rowerowa, rozwiązania infrastrukturalne dotowane przez Metropolię GZM
									warianty kolei metropolitalnej
									bariery i wyzwania rozwoju systemu rowerowego, wytyczne do projektów technicznych dla infrastruktury rowerowej
									bariery i wyzwania rozwoju systemu komunikacji pieszej, dostępność piesza z uwzględnieniem szczególnych potrzeb w zakresie mobilności
									rozwój systemu kolejowego, warianty kolei metropolitalnej
									rozwój systemu kolejowego, warianty kolei metropolitalnej
									polityka parkingowa, zarządzanie obszarem śródmiejskim w Katowicach
									rozwój sieci tramwajowej w Katowicach
									bariery i wyzwania rozwoju mobilności zrównoważonej, zasady współpracy wszystkich organizatorów transportu oraz firm zajmujących się miejską mobilnością
									bariery i wyzwania rozwoju ruchu pieszego na terenie miast Metropolii GZM
									uporządkowanie funkcjonowania usługi hulajnóg na minuty w Katowicach i miastach Metropolii GZM
									rozwiązania w zakresie komunikacji miejskiej, transportu rowerowego, kolei i elektromobilności
									rozwój usług związanych z elektromobilnością, paliwami alternatywnymi, mobilnością współdzieloną oraz innowacyjnych form transportu
									sposoby przemieszczania się, nawyki codziennej mobilności, przeszkody i ograniczenia komunikacyjne w Subregionie Centralnym i Metropolii GZM

- G osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności
H lokalne organizacje pozarządowe
I przedsiębiorcy, w tym podmioty zajmujące się technologiami mobilności
J jednostki naukowe i badawcze, organizacje branżowe i zewnętrzni eksperci
K organy odpowiedzialne za ochronę środowiska
L organy odpowiedzialne za promocję turystyki
M stowarzyszenia samorządów innych obszarów metropolitalnych w Polsce i na świecie

FAZA			NAZWA DZIAŁANIA	ROK	GRUPY				
1	2	3			A	B	C	D	E
			konsultacje towarzyszące opracowaniu dokumentu pt. <i>Koncepcja Roweru Metropolitalnego dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii</i>	2020					
			warsztaty diagnostyczne dla przedstawicieli gmin Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	2020					
			HARMONY workshop <i>Latające taksówki? Drony jako składnik nowoczesnej mobilności miejskiej</i>	2020					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Jak parkować w Katowicach?</i>	2020					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Przyszłość komunikacji w miastach Metropolii</i>	2020					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Przesiadka do nowoczesnej mobilności</i>	2020					
			warsztaty i konferencja dla przedstawicieli gmin Metropolii GZM <i>Chodzi o pieszych</i>	2020					
			opracowanie narzędziownika <i>Nie trać czasu na dojazdy</i>	2020					
			konsultacje w ramach mikrowydarzeń na Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (projekt <i>Dobra Mobilność</i>)	2021					
			konsultacje towarzyszące opracowaniu dokumentu pt. <i>Wytyczne dotyczące infrastruktury publicznego transportu zbiorowego</i>	2021					
			Metropolitalna Szkoła Prototypowania w Bytomiu	2021					
			badanie geoankietowe służące ewaluacji metropolitalnych linii autobusowych	2021					
			Warsztaty i konferencja dla przedstawicieli gmin Metropolii GZM <i>Uspokajanie ruchu</i>	2021					
			konsultacje projektów opracowanych w ramach Programu <i>Kolej +</i>	2021					
			konsultacje z interesariuszami instytucjonalnymi dotyczące założeń planu mobilności i zasad finansowania zadań	2021					

FAZY PROCESU:

- 1 przygotowanie i analiza
- 2 opracowanie strategii
- 3 planowanie działań

GRUPY INTERESARIUSZY:

- A politycy i urzędnicy z gmin Metropolii GZM
- B politycy i urzędnicy z gminy i powiatów Subregionu Centralnego
- C przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego
- D organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego
- E zarządcy infrastruktury komunikacyjnej
- F mieszkańcy Subregionu Centralnego

Y INTERESARIUSZY										PORUSZONE TEMATY
F	G	H	I	J	K	L	M			
										zasięg geograficzny i zasady funkcjonowania systemu, dobór rowerów
										podstawowe problemy związane z mobilnością mieszkańców w gminach i powiatach, plany i wyzwania inwestycyjne, problemy operacyjne i finansowe
										akceptacja społeczna usług dronowych, przyszłość bezzałogowych statków powietrznych
										polityka parkingowa i zarządzanie obszarem śródmiejskim w Katowicach
										zachowania mobilnościowe mieszkańców Metropolii GZM i motywacja wyboru środka transportu
										funkcjonowanie węzłów przesiadkowych i zasady ich realizacji
										bariery i wyzwania rozwoju ruchu pieszego, zasady regulowania dostępności transportu samochodowego w obszarach śródmiejskich
										zasady zwiększania efektywności przemieszczania się po terenie Metropolii GZM
										zachowania mobilnościowe mieszkańców Metropolii GZM i motywacja wyboru środka transportu
										zasady projektowania przystanków, wiat i węzłów przesiadkowych
										sposób zagospodarowania i funkcjonowania ulic w centrum Bytomia, wpływ kameralizacji infrastruktury drogowej na jakość życia
										sposób funkcjonowania linii metropolitalnych, problemy z dostępnością i efektywnością, jakość obsługi, stan taboru
										uspokajanie ruchu w miastach, bezpieczeństwo ruchu drogowego
										lokalizacja linii i przystanków kolejowych, zagrożenia i szanse związane z reaktywacją nieczynnych odcinków
										wpływ planu mobilności na sposób przyznawania środków finansowych

- G osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności
H lokalne organizacje pozarządowe
I przedsiębiorcy, w tym podmioty zajmujące się technologiami mobilności
J jednostki naukowe i badawcze, organizacje branżowe i zewnętrzni eksperci
K organy odpowiedzialne za ochronę środowiska
L organy odpowiedzialne za promocję turystyki
M stowarzyszenia samorządów innych obszarów metropolitalnych w Polsce i na świecie

FAZA			NAZWA DZIAŁANIA	ROK	GRUPY				
1	2	3			A	B	C	D	E
			warsztaty scopingowe dla przedstawicieli gmin Subregionu Centralnego	2021					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Nowe zasady parkowania w centrum Katowic</i>	2021					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Miejska mobilność w nowej odsłonie</i>	2021					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Drony nad miastem. Szanse i zagrożenia</i>	2021					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Nowe przestrzenie dla pieszych</i>	2021					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. W mieście nie musisz się spieszyć</i>	2021					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Czy nasze miasta muszą się rozwijać? I co to w ogóle znaczy?</i>	2021					
			Dronowa Szkoła Prototypowania	2022					
			<i>World Urban Forum</i> - warsztaty dla mieszkańców i przedstawicieli gmin Metropolii GZM i wymiana doświadczeń z Gilem Peñalosa	2022					
			publiczna prezentacja wyników diagnozy na 9. Forum Praktyków Partycypacji w Dąbrowie Górniczej	2022					
			Metropolitalna Szkoła Prototypowania w Tychach	2022					
			Metropolitalna Szkoła Prototypowania w Sosnowcu	2022					
			Metropolitalna Szkoła Prototypowania na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach	2022					
			warsztaty dla przedstawicieli gmin Metropolii GZM i instytucji centralnych dotyczące głównych założeń planu mobilności	2022					
			spotkanie ze Śląskim Ruchem Klimatycznym dotyczące polityki taryfowej	2022					
			konsultacje z przedstawicielami gmin Metropolii GZM dotyczące założeń planu mobilności	2022					

FAZY PROCESU:

- 1 przygotowanie i analiza
- 2 opracowanie strategii
- 3 planowanie działań

GRUPY INTERESARIUSZY:

- A politycy i urzędnicy z gmin Metropolii GZM
- B politycy i urzędnicy z gmin i powiatów Subregionu Centralnego
- C przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego
- D organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego
- E zarządcy infrastruktury komunikacyjnej
- F mieszkańcy Subregionu Centralnego

Y INTERESARIUSZY									PORUSZONE TEMATY
F	G	H	I	J	K	L	M		
									analiza potrzeb i oczekiwań samorządów tworzących Subregion Centralny
									polityka parkingowa i zarządzanie obszarem śródmiejskim w Katowicach
									nowa polityka mobilności miasta Dąbrowa Górnicza
									wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych
									tworzenie przestrzeni wygodnych i bezpiecznych dla pieszych, przekształcenia przestrzeni publicznych w śródmieściu Katowic
									kameralizacja układu drogowego w centrum miasta, przekształcenia przestrzeni publicznych w śródmieściu Bytomia
									mobilność jako element polityki rozwoju
									zarządzanie przestrzenią powietrzną, inwentaryzacja przeszkód w ruchu powietrznym
									analiza sposobów przemieszczania się po terenie Metropolii GZM, zestawienie lokalnych problemów z rozwiązaniami światowymi
									wyniki diagnozy towarzyszącej pracom nad planem mobilności
									problemy i zachowania parkingowe mieszkańców, przedsiębiorców i użytkowników miasta
									sposoby przemieszczania się wewnątrz i na zewnątrz dzielnicy Kazimierz Górniczy
									tworzenie przestrzeni wygodnych i bezpiecznych dla pieszych, przekształcenia przestrzeni publicznych w śródmieściu Katowic
									założenia planu mobilności, ocena efektywności linii kolejowych
									rozwiązania taryfowe komunikacji zbiorowej
									dostępność transportu kolejowego w korytarzach transportowych

- G osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności
H lokalne organizacje pozarządowe
I przedsiębiorcy, w tym podmioty zajmujące się technologiami mobilności
J jednostki naukowe i badawcze, organizacje branżowe i zewnętrzni eksperci
K organy odpowiedzialne za ochronę środowiska
L organy odpowiedzialne za promocję turystyki
M stowarzyszenia samorządów innych obszarów metropolitalnych w Polsce i na świecie

FAZA			NAZWA DZIAŁANIA	ROK	GRUPY				
1	2	3			A	B	C	D	E
			Metropolitalny Zespół ds. Spójnej Polityki Parkingowej	2022					
			debata <i>Zawsze po drodze. Jaka komunikacja w Metropolii?</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei. Zmieniamy ruchliwą ulicę w Katowicach w deptak</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Metropolia Idei. Miasto w kwadrans!</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Metropolia Idei w Gliwicach. Ulice będą kameralne i dla wszystkich</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei w Jaworznie. Co dalej z ulicą "Kocią"?</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei w Tychach. W poszukiwaniu nowego centrum</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei w Dąbrowie Górniczej. W stronę lepszej komunikacji</i>	2022					
			spacer i debata <i>Metropolia Idei. Dobra przestrzeń dla nauki</i>	2022					
			warsztaty i debata <i>Miasta Idei w Katowicach. Co z tym parkowaniem?</i>	2022					
			konsultacje rozbudowy układu torowego w korytarzu zachodnim (odcinek Katowice-Gliwice)	2022-2023					

FAZY PROCESU:

- 1 przygotowanie i analiza
- 2 opracowanie strategii
- 3 planowanie działań

GRUPY INTERESARIUSZY:

- | | |
|---|--|
| A | politycy i urzędnicy z gmin Metropolii GZM |
| B | politycy i urzędnicy z gminy i powiatów Subregionu Centralnego |
| C | przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego |
| D | organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego |
| E | zarządcy infrastruktury komunikacyjnej |
| F | mieszkańcy Subregionu Centralnego |

Y INTERESARIUSZY										PORUSZONE TEMATY
F	G	H	I	J	K	L	M			
										miejska polityka mobilności, polityka parkingowa, funkcjonowanie stref płatnego parkowania
										zachowania komunikacyjne mieszkańców Metropolii GZM
										tworzenie przestrzeni wygodnych i bezpiecznych dla pieszych, przekształcenia przestrzeni publicznych w śródmieściu Katowic
										kształtowanie przestrzeni publicznych zgodnie z ideą <i>miasta 15-minutowego</i>
										idea współdzielenia przestrzeni ulic miejskich, przekształcenia przestrzeni publicznych w śródmieściu Gliwic
										zarządzanie ulicą handlową w centrum miasta
										mobilność w obszarze centrum miasta, przekształcenia przestrzeni publicznych w śródmieściu Tychów
										zachowania mobilnościowe mieszkańców Metropolii GZM i motywacja wyboru środka transportu
										przekształcenia przestrzeni publicznych kampusów uniwersyteckich
										bariery dla rozwoju skutecznej polityki parkingowej w miastach Metropolii GZM wynikające z zachowań użytkowników
										szanse i zagrożenia związane z rozbudową układu torowego, dostępność do peronów, minimalizacja ryzyka akustycznego

- G osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności
H lokalne organizacje pozarządowe
I przedsiębiorcy, w tym podmioty zajmujące się technologiami mobilności
J jednostki naukowe i badawcze, organizacje branżowe i zewnętrzni eksperci
K organy odpowiedzialne za ochronę środowiska
L organy odpowiedzialne za promocję turystyki
M stowarzyszenia samorządów innych obszarów metropolitalnych w Polsce i na świecie

Jak powiązać dzielnice miejskie ze szkieletem kolejowym?

METROPOLITALNA SZKOŁA PROTOTYPOWANIA W SOSNOWCU

Interdyscyplinarny zespół Szkoły w Sosnowcu składał się z przedstawicieli wydziałów planowania przestrzennego, transportu i edukacji urzędów różnych miast, pracowników Kolei Śląskich, Zarządu Transportu Metropolitalnego, Tramwajów Śląskich, a także osób kierujących pojazdami. Wspólnie zastanawialiśmy się nad tym, w jaki sposób powinna być ukształtowana siatka połączeń komunikacji zbiorowej w dzielnicy miejskiej, by w maksymalnym stopniu wykorzystać potencjał podsystemu kolejowego, a jednocześnie zwiększyć jego efektywność. Lokalizacją testową był dla nas Kazimierz Górniczy.

Po wyłonieniu głównych grup społecznych zainteresowanych przekształceniami przeprowadziliśmy z nimi rozmowy. Realizowaliśmy je w formie wywiadów indywidualnych i warsztatów diagnostycznych (z uczniami szkół podstawowych oraz seniorami). Pozyskane w ten sposób informacje zestawiliśmy z wynikami analiz urbanistycznych i inżynierskich dotyczących polityki przestrzennej, demografii i potoków ruchu pasażerskiego. Dzięki temu zidentyfikowaliśmy potencjalne skutki braku synchronizacji sieci kolejowej i autobusowej, a także bariery instytucjonalne związane z koordynacją planów różnych organizatorów transportu w regionie.

Na koniec przygotowaliśmy koncepcję nowej obsługi dzielnicy, ale też opis metodyki pracy analityczno-projektowej nad lokalnymi planami mobilności, którą wykorzystamy w przyszłości w miastach położonych przy korytarzach kolejowych.

Fot. 3 Zespół Metropolitalnej Szkoły prototypowania w Sosnowcu, fot. Marcin Domański.



Jak przygotować się do porządkowania śródmieść?

METROPOLITALNA SZKOŁA PROTOTYPOWANIA W TYCHACH

Do wspólnej pracy zaprosiliśmy urzędników nadzorujących strefy płatnego parkowania w różnych miastach oraz ludzi odpowiedzialnych w Tychach za planowanie przestrzenne, zarządzanie terenami publicznymi oraz pasem drogowym. Razem rozważaliśmy, w jaki sposób należy moderować dostępność motoryzacyjną obszarów śródmiejskich, do których sprawny dojazd zapewni kolej metropolitalna. Poszukiwaliśmy rozwiązań inżynierskich i prawnych, które sprawią, że docieranie pociągiem na taki teren będzie bardziej atrakcyjne niż korzystanie w tym celu z własnego samochodu. Na warsztat wzięliśmy strefę płatnego parkowania we wspomnianej gminie.

Najpierw dokonaliśmy przeglądu dostępnych dokumentów i danych miejskich, a następnie opracowaliśmy analizę interesariuszy. Z mieszkańcami szeroko rozumianego centrum miasta, przedsiębiorcami, osobami odwiedzającymi lokale użytkowe oraz klientami jednego z parkingów funkcjonujących w systemie *Park&Ride* przeprowadziliśmy wywiady. Zebrane na formularzach informacje zestawiliśmy z wynikami analiz inżynierskich, przygotowanych na podstawie inwentaryzacji i obliczeń wskaźników parkowania. W ten sposób zebraliśmy wiedzę o zachowaniach kierowców, ich motywacjach, ale też społeczne wytyczne do przekształcania przestrzeni publicznej. Ponadto zidentyfikowaliśmy problemy, na które natrafią samorządy przy planowaniu podobnych interwencji.

Na koniec przygotowaliśmy koncepcję nowej polityki mobilności i wytyczne do uchwały w sprawie reformy strefy płatnego parkowania, ale też instrukcję metodyczną w tym zakresie. Ten podręcznik przejął zespół Szkoły, powiększony do grupy roboczej zajmującej się przygotowaniem spójnej, metropolitalnej polityki parkingowej.

Fot. 4 Zespół Metropolitalnej Szkoły prototypowania w Tychach z samochodem dokonującym inwentaryzacji parkowania, fot. Marcin Domański.



Jak ukształtować ulicę śródmiejską?

METROPOLITALNA SZKOŁA PROTOTYPOWANIA W BYTOMIU

Grupa bytomska składała się ze specjalistów od partycypacji społecznej, inżynierii ruchu oraz rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszej, na co dzień zatrudnionych w różnych samorządach. Wspólnie pracowaliśmy nad ideą kameralizacji ulic, która będzie możliwa do szerszego wdrożenia po uruchomieniu kolei metropolitalnej oraz reformie sposobu zarządzania dostępnością transportu indywidualnego na obszarach śródmiejskich. Testy prowadziliśmy na historycznej ulicy Miarki w Bytomiu, która pełni przede wszystkim funkcję tranzytową pomimo staromiejskiej lokalizacji.

Pracę rozpoczęliśmy od identyfikacji sposobu postrzegania ulicy i społecznej oceny jej funkcjonowania. Z tego powodu przeprowadziliśmy rozmowy z mieszkańcami i użytkownikami przestrzeni publicznej. Zebrane informacje zestawiliśmy z wynikami obserwacji zachowań pieszych i rowerzystów, pomiarów wielkości potoków ruchu i prędkości przemieszczania się pojazdów oraz obserwacji parkowania. Dzięki temu nazwaliśmy problemy dotyczące komfortu akustycznego i bezpieczeństwa oraz sposobu funkcjonowania miejsc postojowych.

Następnie stworzyliśmy i wdrożyliśmy testowo projekt czasowej zmiany organizacji ruchu zakładający zawężenie jezdni, wyesowanie toru jazdy, usunięcie parkowania z chodników i wprowadzenie dodatkowego przejścia dla pieszych. Efektywność tego pomysłu sprawdziliśmy dzięki kolejnym badaniom społecznym i inżynierskim, rozszerzonym o analizę opóźnień autobusów.

Na koniec przygotowaliśmy koncepcję przekształceń docelowych na tej ulicy oraz metropolitalne wytyczne do przebudowy podobnych obszarów. W najbliższym czasie opracujemy stosowny podręcznik!

Fot. 5 Ulica Miarki w Bytomiu w trakcie testów realizowanych w ramach Metropolitalnej Szkoły Prototypowania, fot. Paweł Jaworski.



Jak ukształtować większy obszar centralny o specyficznej funkcji?

METROPOLITALNA SZKOŁA PROTOTYPOWANIA W KATOWICACH

Zespół Szkoły łączył urzędników metropolitalnych i miejskich zajmujących się transportem lub urbanistyką oraz pracowników Uniwersytetu Śląskiego. Grupa zajmowała się dostępnością pieszą fragmentu obszaru śródmiejskiego, którą będzie można zwiększać, jeżeli zostaną przeprowadzone kompleksowe zmiany mobilnościowe (uruchomienie nowych przystanków kolei metropolitalnej, poszerzenie i reforma konstrukcji strefy płatnego parkowania). Eksperymentem objęliśmy kampus uniwersytecki w Katowicach.

Na początku przyjrzelśmy się temu, jakie grupy użytkują teren projektu, a później przeprowadziliśmy wywiady z ich przedstawicielami. Dane społeczne skonfrontowaliśmy z własnymi obserwacjami urbanistycznymi oraz analizą danych przestrzennych, które ujawniły trudności związane z zarządzaniem obszarem łączącym pasy dróg publicznych i wewnętrznych. Następnie udało nam się wypracować społeczne wytyczne do zmian.

W kolejnym kroku przygotowaliśmy i zbudowaliśmy prototyp urbanistyczny zakładający zamknięcie części jezdni ul. Pańki i likwidację otaczającego ją parkingu. W jego miejscu i na deptaku przed rektorem ustawiliśmy meble miejskie oraz społecznościowo zbudowaliśmy donice, w których później wspólnie zasadziliśmy zieleń. O tym, że ludzie związani z przekształcanym kampusem akceptują transformację, dowiedzieliśmy się dzięki wywiadam i spacerom badawczym. Jeden z obchodów był realizowany w towarzystwie osoby głuchoniewidomej, która zwracała uwagę na kwestie ważne z perspektywy jej potrzeb.

Zebrane informacje posłużyły nam do zaprogramowania koncepcji zmian docelowych oraz przygotowania instrukcji dla podobnych przekształceń mobilnościowych.

Fot. 6 Budowa tymczasowej aranżacji przestrzeni na kampusie Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach w ramach Metropolitalnej Szkoły Prototypowania, fot. Krzysztof Malinowski.



Jak zapewnić transport ładunków krytycznych?

DRONOWA SZKOŁA PROTOTYPOWANIA

Proces dotyczący bezzałogowych statków powietrznych realizowaliśmy pod patronatem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wspólnie z 50 urzędnikami z gmin tworzących Metropolię GZM zajmowaliśmy się kwestią, z którą przyjdzie zmierzyć się samorządom po ograniczeniu dostępności transportu samochodowego w obszarach śródmiejskich. Zastanawialiśmy się, jak w takich warunkach zapewnić skuteczny i bezpieczny przewóz ładunków krytycznych, obejmujących na przykład materiał biologiczny czy sanitarny.

Urzednicy poznali krajowe i unijne aspekty prawne dotyczące bezzałogowych statków powietrznych, a także zasady obowiązujące w ochronie danych osobowych i ochrony prywatności, co jest ściśle związane z obawami społeczeństwa przez pojawianiem się dronów na większą skalę. Ważnym elementem było praktyczne szkolenie uczestników z pilotowania dronami, które skończyło się nadaniem podstawowych uprawnień pilotów bezzałogowych statków powietrznych. Kluczowym zadaniem dla uczestników Szkoły był prototyp fragmentu miasta i przestrzeni nad nim, w którym nauczono się określać ryzyko i kategoryzowania obiektów w tym kontekście. W konsekwencji wyznaczono pierwsze korytarze powietrzne z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań miejskich.

Te działania pokazały, że temat jest we wczesnej fazie inkubacji i dlatego wymaga dalszych analiz.

Fot. 7 Urzednicy podczas szkoleń praktycznych w ramach Dronowej Szkoły Prototypowania, fot. Krzysztof Malinowski.



Jak ukształtować większy obszar centralny o specyficznej funkcji?

SZKOLNA ULICA W TYCHACH

Z inicjatywy Oficera Pieszego Miasta Tychy podczas Europejskiego Tygodnia Mobilności w 2022 r. przeprowadziliśmy pilotażowy projekt ulicy szkolnej przy Szkole Podstawowej nr 5 w tej gminie. Przez cały tydzień ulica Czarnieckiego była zamykana dla ruchu samochodów w godzinach porannych i popołudniowych. Pierwszego dnia wspólnie ze społecznością placówki zorganizowaliśmy festyn dla uczniów. Dzieci wówczas pokazały, jak alternatywnie można zagospodarować przestrzeń na co dzień przeznaczoną dla aut.

Po zakończeniu testów uznaliśmy, że w przyszłości chcemy rozwijać tę ideę systemowo. Przygotowania do kolejnej Metropolitalnej Szkoły Prototypowania rozpoczęliśmy już w 2023 r.

Zorganizowaliśmy spotkanie diagnostyczne z urzędnikami z kilku miast Metropolii GZM, które pozwoliło nam rozpoznać skalę i specyfikę zagadnienia. Przyjrzelśmy się otoczeniu placówek zlokalizowanych w śródmieściach, na osiedlach wielorodzinnych i na terenach obrzeżnych. Później wyspecyfikowaliśmy problemy w zakresie bezpieczeństwa, z którymi muszą się mierzyć dzieci i młodzież, ale też określiliśmy różne typy interwencji urbanistycznych i inżynierskich. Teraz pora na kompleksowe badania i planowanie całego procesu!

Fot. 8 Tymczasowa aranżacja ul. Czarnieckiego w Tychach w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności w 2022 r., fot. Marcin Domański.



ROZDZIAŁ II

Na jakich danych bazuje plan?

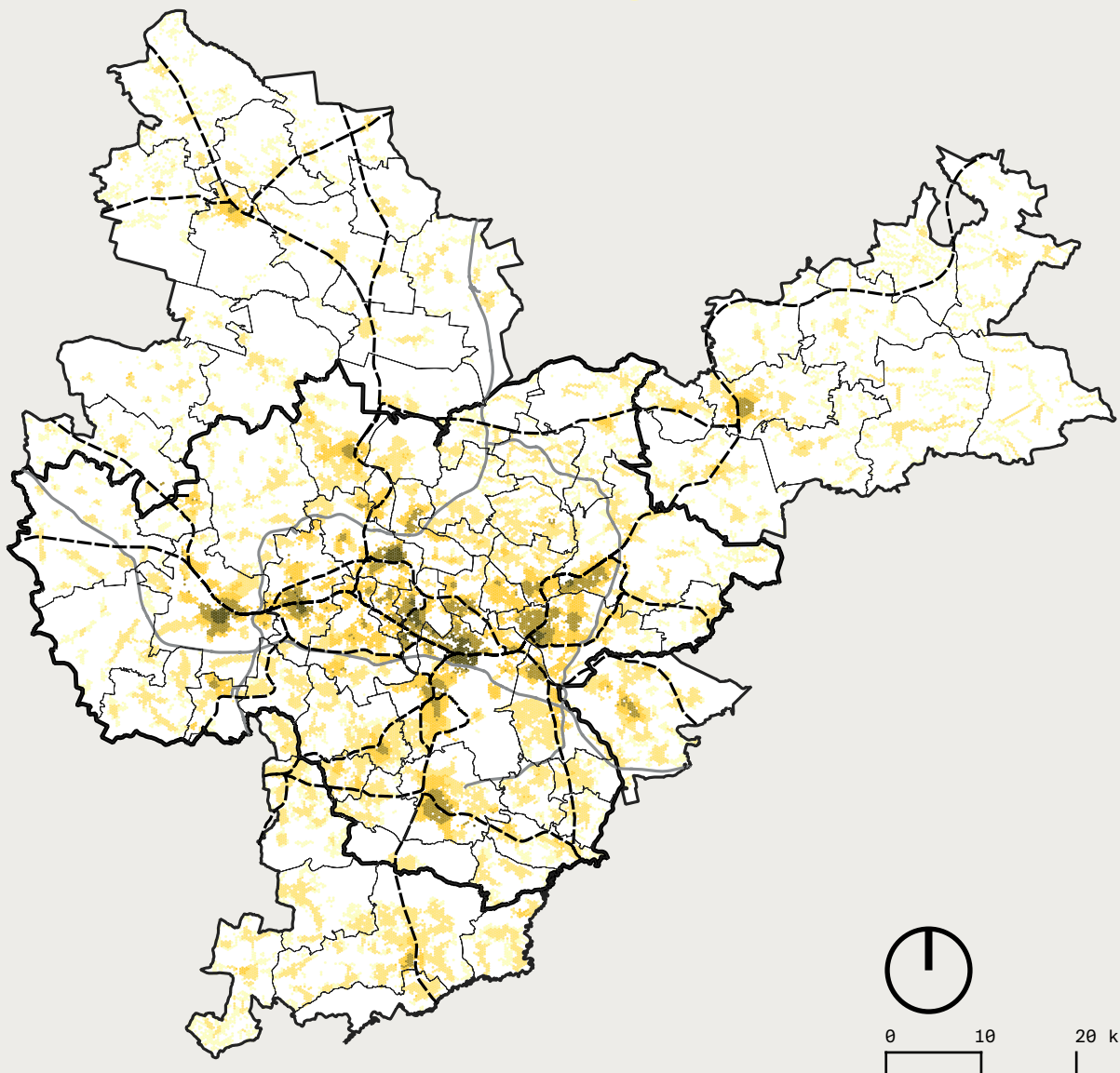
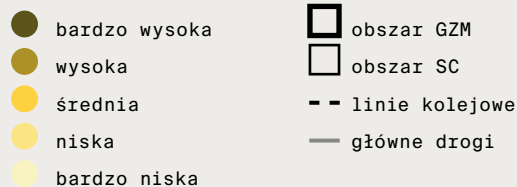
Wyniki szczegółowej diagnozy zapisaliśmy w raporcie pt. *Dobra Mobilność - (nie)wykorzystane możliwości*, stanowiącym załącznik do niniejszego planu. Poniżej przedstawiamy najważniejsze wnioski z tego opracowania.

PRZED JAKĄ SZANSĄ OBECNIE STOIMY?

Największa w Subregionie Centralnym i na terenie Metropolii GZM intensywność zabudowy, głównie wielorodzinnej, występuje w otoczeniu najważniejszych linii kolejowych, będących elementem najszerzej w skali kraju rozwiniętej sieci. Z tego powodu infrastruktura kolejowa może stać się podstawowym środkiem komunikacji na tym obszarze, a jednocześnie szkieletem sprawnie i efektywnie działającego systemu transportowego.










Mapa 2 Rozkład przestrzenny wskaźnika intensywności zabudowy na terenie Subregionu Centralnego, opracowanie własne na podstawie dokumentu *Ocena warunków zamieszkiwania i zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*, Heksagon Research, Poznań 2022.

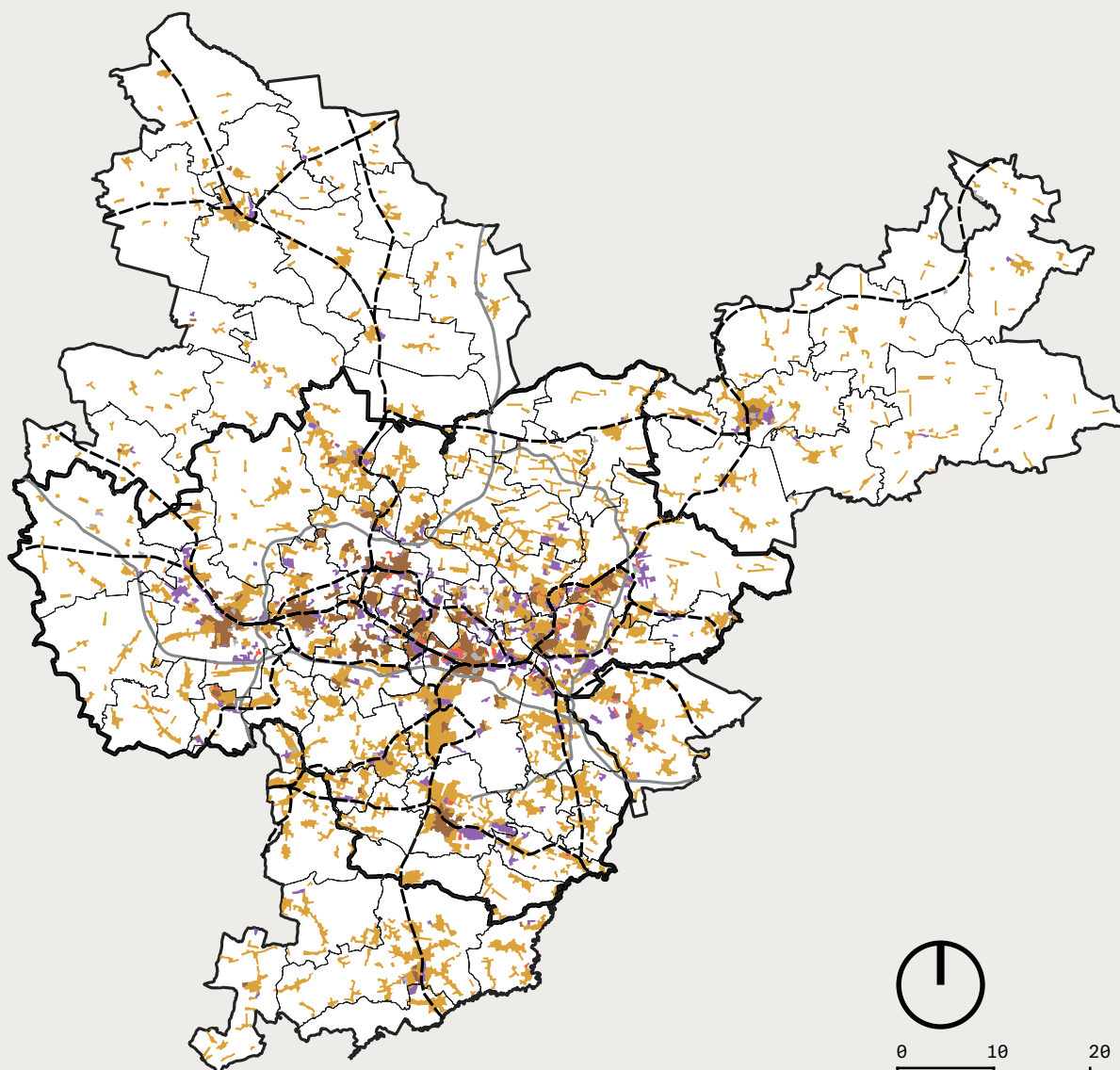
Intensywność zabudowy:



Mapa 3 Rozkład przestrzenny terenów o różnym dominującym sposobie użytkowania na terenie Subregionu Centralnego, opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

Funkcja terenu:

- | | | | |
|---|----------------------|---|----------------|
|  | wielorodzinna |  | obszar GZM |
|  | jednorodzinna |  | obszar SC |
|  | przemysłowo-składowa |  | linie kolejowe |
|  | handlowo-usługowa |  | główne drogi |
|  | inna | | |



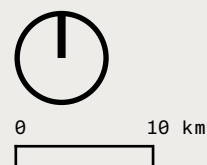
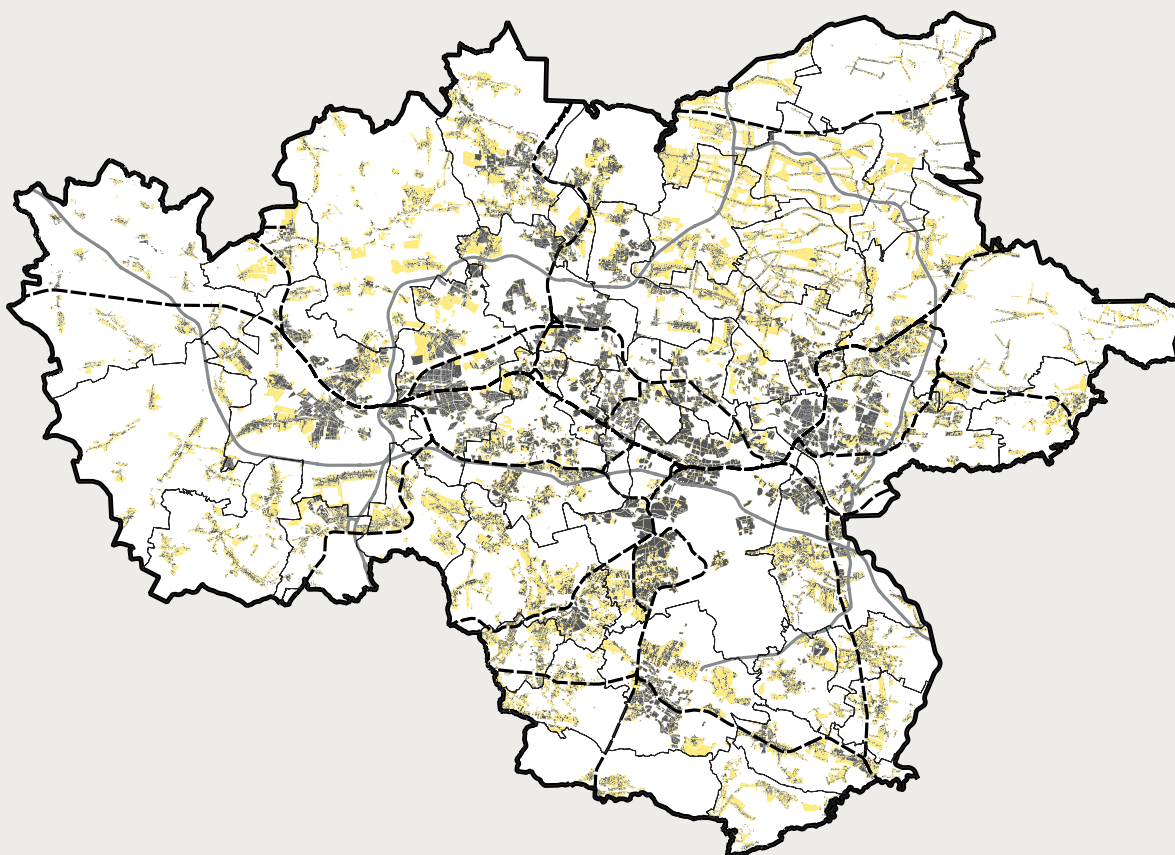
CO NAM DZIŚ ZAGRAŻA?

Negatywnym trendem inwestycyjnym jest jednak stopniowe pojawianie się nowej zabudowy (przede wszystkim jednorodzinnej) z dala od głównych ciągów komunikacyjnych, głównie kolei. Powstaje w ten sposób presja na rozwój komunikacji indywidualnej oraz autobusowej w każdym kierunku, która jest mało efektywna ekonomicznie.

Mapa 4 Lokalizacja terenów pod zabudowę mieszkaniową w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego na terenie Metropolii GZM, opracowanie własne na podstawie dokumentu *Bilans i chłonność demograficzna terenów mieszkaniowych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*, IRMiR, Warszawa-Kraków 2022.

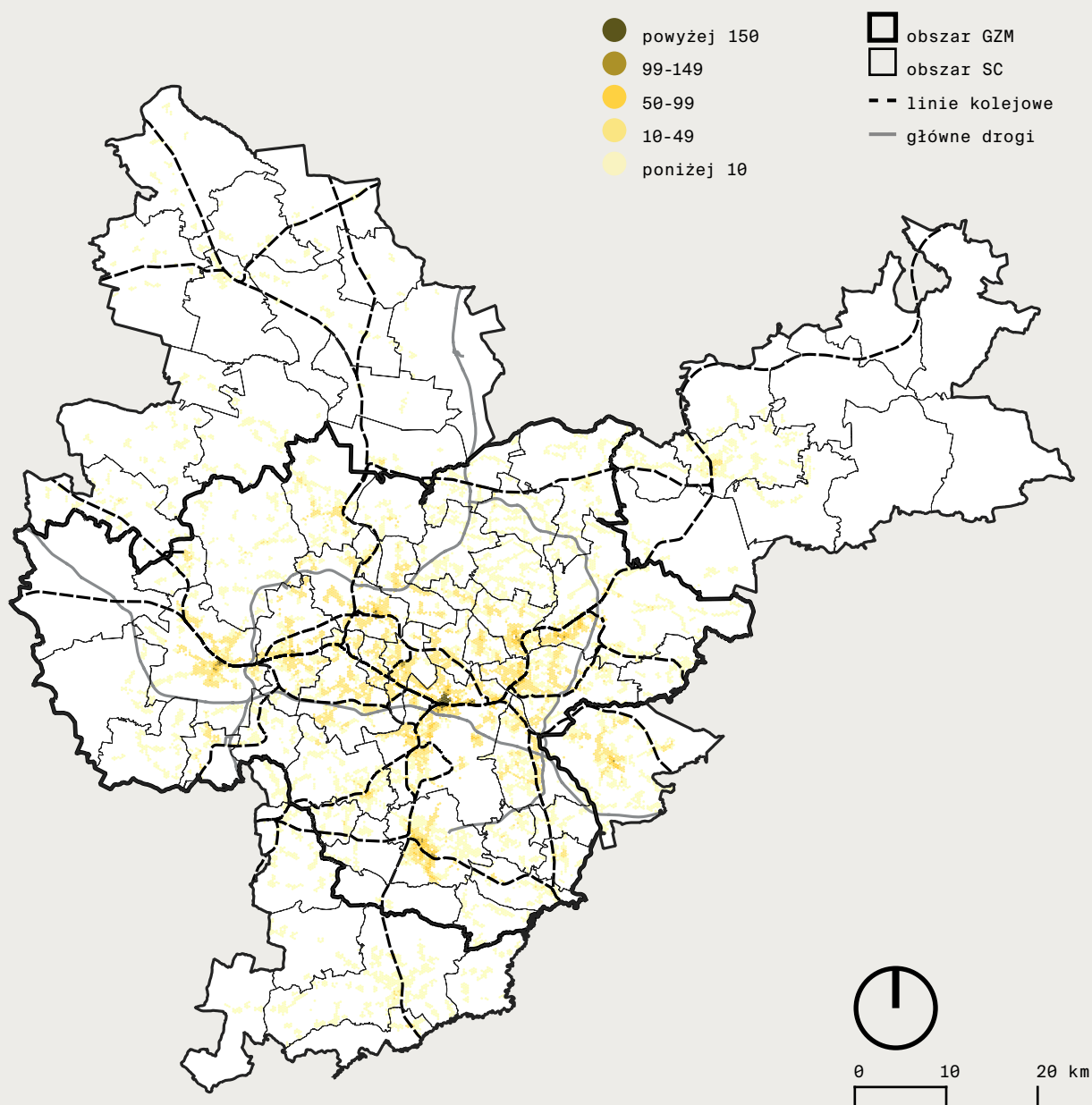
Tereny pod zabudowę mieszkaniową:

- | | |
|--------------------|--------------------|
| ● zainwestowane | □ obszar GZM |
| ● niezainwestowane | - - linie kolejowe |
| | — główne drogi |



Mapa 5 Częstotliwość odjazdów z przystanków transportu zbiorowego w godzinach szczytu w zasięgu 400 m od miejsc zamieszkania, opracowanie własne na podstawie dokumentu *Ocena warunków zamieszkiwania i zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*, Heksagon Research, Poznań 2022.







Liczba odjazdów w ciągu jednej godziny w dni robocze:

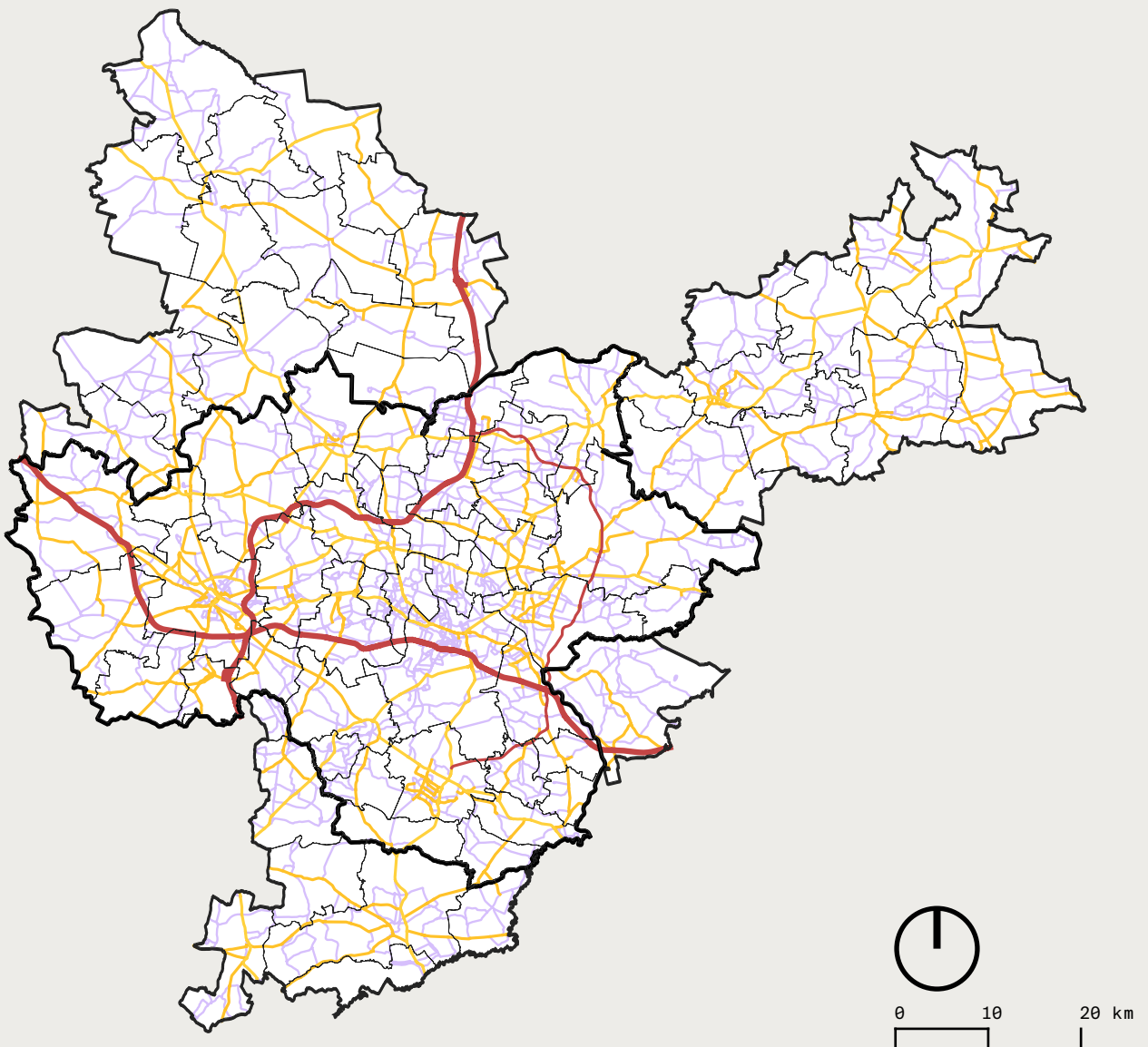


Podsystemy komunikacji miejskiej i powiatowej można zintegrować w system oparty na kręgosłupie kolejowym. Obecnie kolej nie jest jednak traktowana jako pełnoprawna część tej struktury. Transport między różnymi ośrodkami Metropolii GZM zapewniają głównie autobusy, a duża część linii prowadzona jest trasami dublującymi przebieg linii kolejowych i tramwajowych. Na zewnątrz Metropolii możemy korzystać z kolei regionalnej, jednak na terenach peryferyjnych często brakuje połączeń zapewniających dojazd do stacji i przystanków oraz miast powiatowych.

Mapa 6 Lokalizacja dróg różnych klas na terenie Subregionu Centralnego, opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

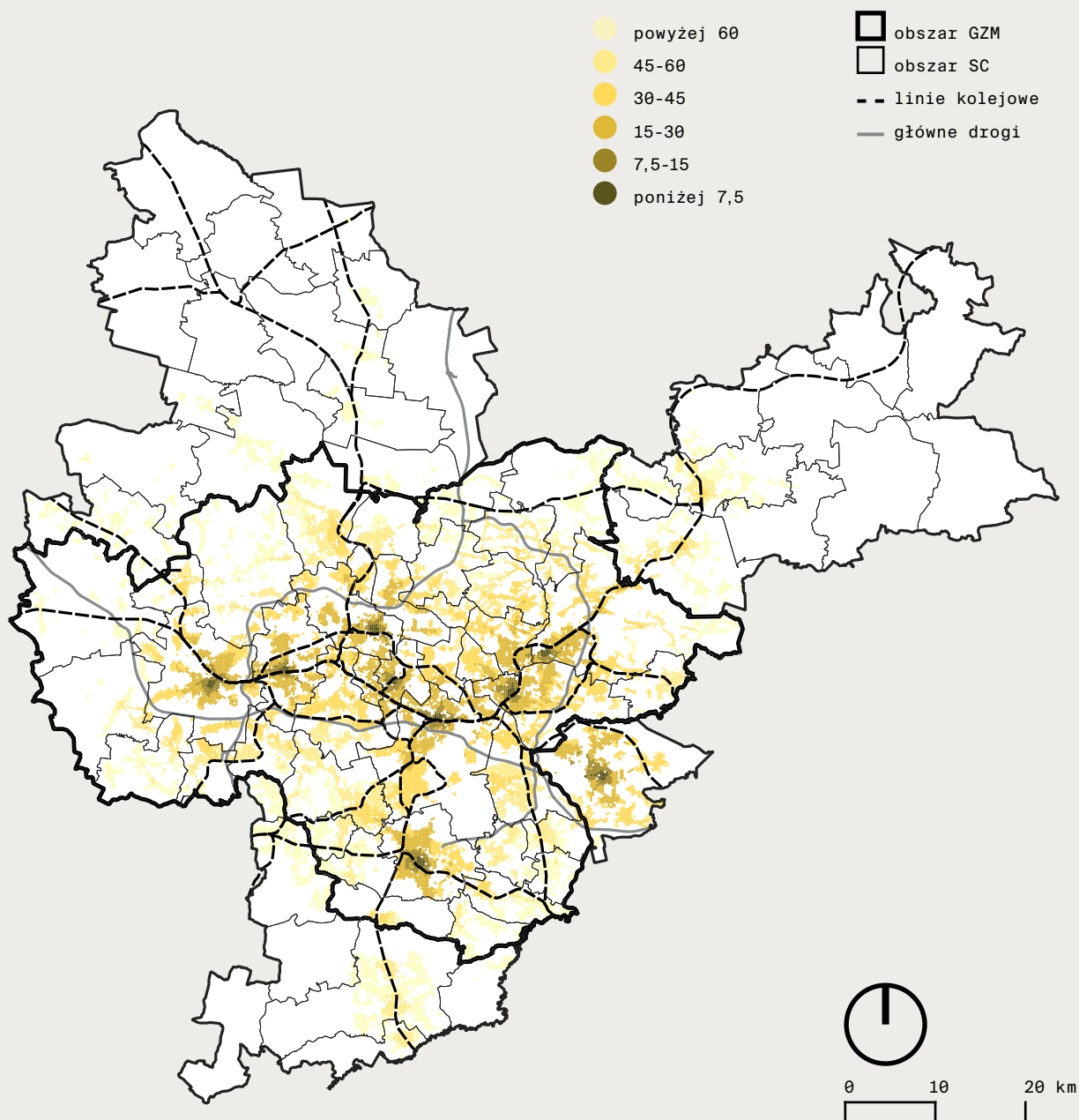
Klasa drogi:

- | | | | |
|---|---------------------|---|------------|
|  | autostrady |  | obszar GZM |
|  | ekspresowe |  | obszar SC |
|  | drogi klas: GP i G | | |
|  | drogi klas: Z, L, D | | |



Mapa 7 Czas dojazdu transportem zbiorowym (w minutach) do centrów największych miast Metropolii GZM, opracowanie własne na podstawie dokumentu *Ocena warunków zamieszkiwania i zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*, Heksagon Research, Poznań 2022.

Czas dojazdu transportem zbiorowym w minutach:



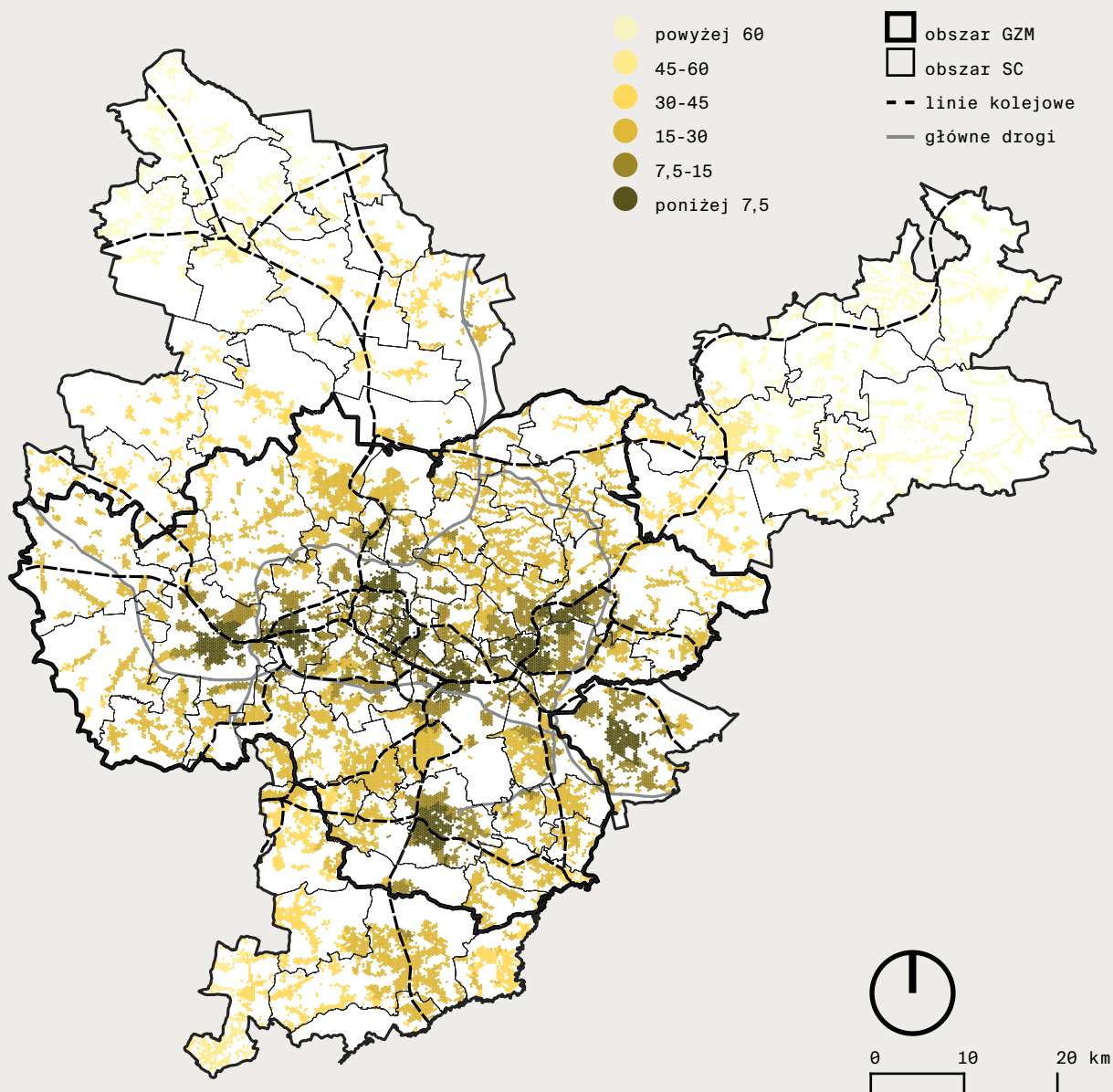
Najszerzej w skali kraju rozwinięta sieć kolejowa, po latach niedoinwestowania, nie posiada odpowiedniej przepustowości, żeby obsłużyć wzmożony ruch aglomeracyjny. Co więcej, linie pasażerskie pojawiają się jedynie w wybranych miastach – w niektórych ośrodkach w ogóle nie ma stacji czy przystanku, albo jest ich niewiele w stosunku do potrzeb wynikających z rozmieszczenia ludności.

Lepsze parametry ma za to rozbudowana sieć drogowa. Najmniejsze w skali głównych miast w kraju zakorkowanie sprawia, że samochód staje się pierwszym wyborem w codziennych podróżach na terenie Subregionu Centralnego: 44% wykonywanych jest autem, przy czym

w podróżach do pracy aż 58%. Z tego powodu w śródmieściach pojawia się coraz więcej prywatnych pojazdów.

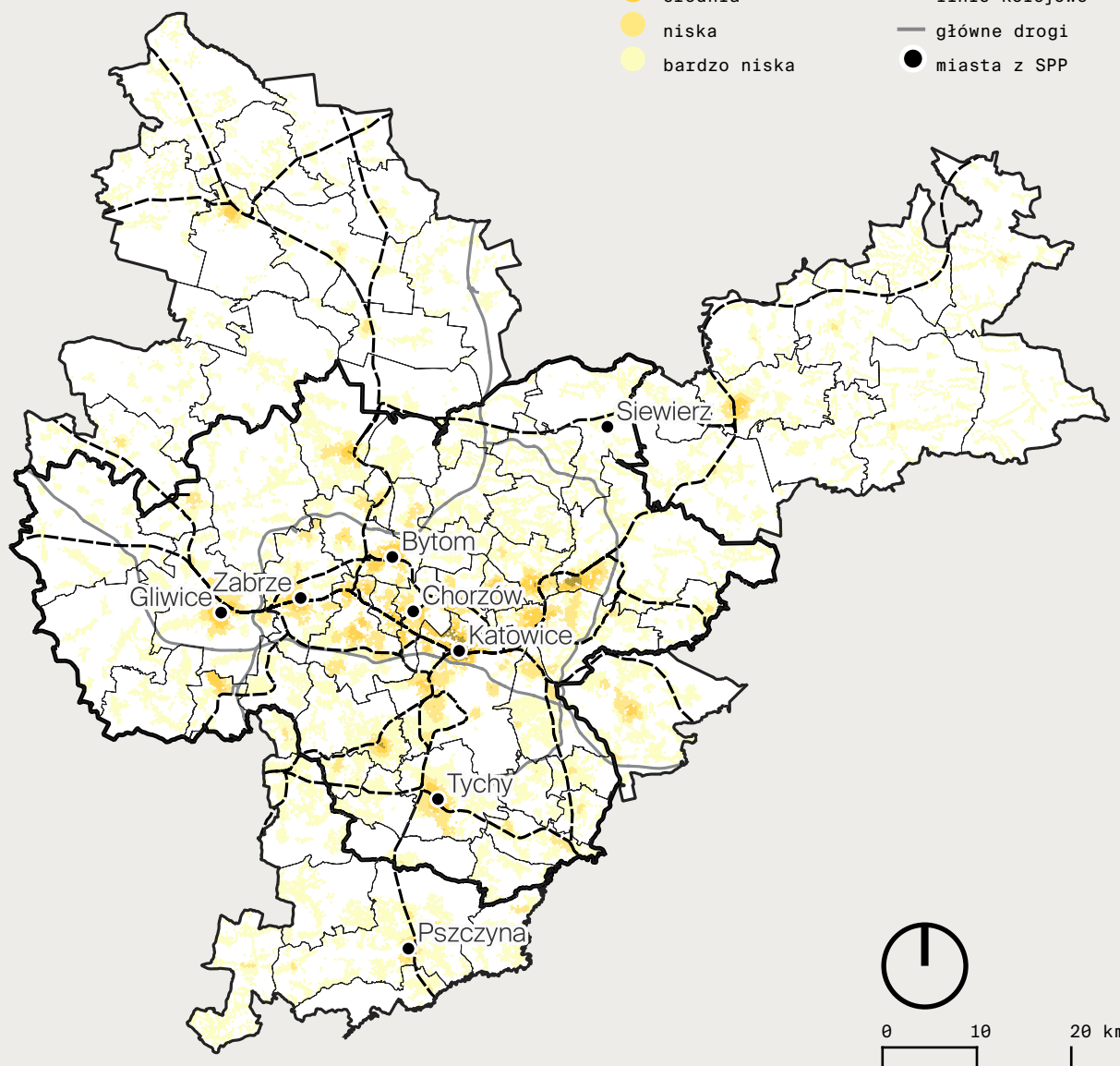
Mapa 8 Czas dojazdu samochodem (w minutach) do centrów największych miast Metropolii GZM, opracowanie własne na podstawie dokumentu *Ocena warunków zamieszkania i zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*, Heksagon Research, Poznań 2022.

Czas dojazdu samochodem
w minutach:



Mapa 9 Zestawienie dostępności pieszej usług z miejsca zamieszkania z lokalizacją obszarów objętych strefami płatnego parkowania na terenie miast Subregionu Centralnego, opracowanie własne na podstawie dokumentu *Ocena warunków zamieszkania i zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*, Heksagon Research, Poznań 2022.

Dostępność piesza usług:



DLACZEGO WARTO PODJĄĆ TRUD ZMIAN?

Komunikację miejską „przyspieszymy” dzięki kolei metropolitalnej. W ten sposób zaoferujemy pasażerom usługę publiczną konkurencyjną wobec rozwiązań opartych na motoryzacji indywidualnej. Mamy nadzieję, że przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości środowiska oraz przestrzeni publicznej. A jest o co walczyć! W 2018 r. transport w Subregionie Centralnym generował aż 3 megatony dwutlenku węgla (tyle co największa elektrownia w regionie), odpowiadał za prawie 40% emisji tlenków azotu, a korzystający z niego ludzie zabili około 100 osób.

Nie akceptujemy przedstawionego stanu rzeczy, dlatego podejmujemy wysiłek na rzecz transformacji mobilnościowej Subregionu Centralnego.

Fot. 9 Centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowym w Pszczynie, fot. Wojciech Lesiak.



ROZDZIAŁ III

Jakie działania kontynuujemy?

Plan mobilności nie powstał w próżni! Ta ogólna uwaga zyskuje na wartości, gdy przyjrzymy się dotychczasowym działaniom Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego oraz Metropolii GZM, a także naszych partnerów. Część podjętych dotychczas inicjatyw jest dla nas wiążąca.

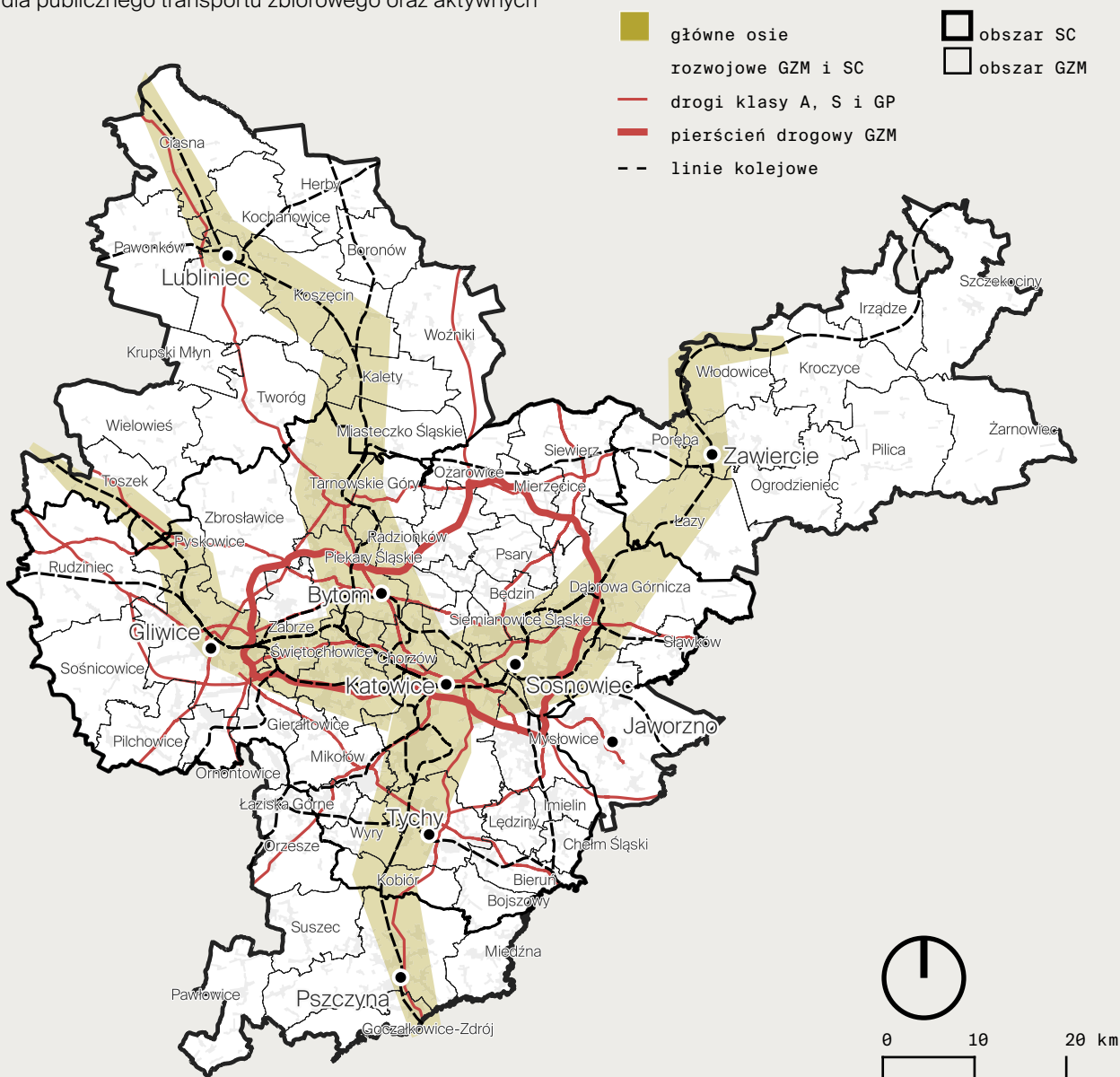
W JAKI SPOSÓB PLAN ZWIĄZANY JEST ZE STRATEGIAMI ROZWOJU?

Podstawowe ramy planu mobilności wyznaczają ustalenia zawarte w strategiach rozwoju Metropolii GZM i Subregionu Centralnego, w szczególności zasady zapisane w modelach struktury funkcjonalno-przestrzennej. Ich dokładna analiza pozwoliła nam wysnuć następujące wnioski geograficzne.

Drogowy pierścień metropolitalny, złożony z autostrad A1 i A4 oraz drogi ekspresowej S1, stanowi symboliczną granicę obszaru, wewnątrz którego obowiązuje priorytet dla publicznego transportu zbiorowego oraz aktywnych

form mobilności. Najbliższe okolice tego pierścienia są terenami pożądanymi z punktu widzenia inwestycji związanych z logistyką i w taki sposób prawdopodobnie będą użytkowane w przyszłości. Obszar Subregionu Centralnego rozwija się wokół czterech głównych osi, które zbiegają się w pobliżu Katowic i formują się w kształt przekrzywionej litery X. Są to pasy koncentracji zabudowy i infrastruktury transportowej, w których znacznie łatwiej niż poza nimi można budować efektywną komunikację zbiorową.

Mapa 10 Główne osie rozwojowe Metropolii GZM oraz Subregionu Centralnego, opracowanie własne.



W JAKI SPOSÓB PLAN ZWIĄZANY JEST Z REGIONALNYM PLANEM TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO?

Opracowaniem nadrzędnym geograficznie wobec planu mobilności jest Regionalny Plan Transportowy Województwa Śląskiego. Jego ustalenia tworzą ramy dla części strategicznej niniejszego dokumentu, dlatego zadaliśmy o ich spójność.

Odnieśliśmy się do następujących celów strategicznych planu regionalnego:

- **transport przyjazny środowisku i łagodzenie zmian klimatu** – ze szczególnym naciskiem na ograniczenie emisji transportowych;
- **transport przyjazny mieszkańcom** – z akcentem położonym na poprawę dostępności, likwidację wykluczenia komunikacyjnego, wzmocnienie intermodalności i uatrakcyjnienie oraz unowocześnienie transportu;
- **transport bezpieczny i niezawodny** – z priorytetem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- **transport dopasowany do transformacji gospodarczej regionu** – z uwzględnieniem zwiększenia innowacyjności.

Wybrany spośród wszystkich analizowanych wariantów rozwojowy zakłada budowę 346 kilometrów nowych linii kolejowych oraz przebudowę 1346 kilometrów linii istniejących. W odniesieniu do terenu Metropolii GZM wskazano, że komunikacja zbiorowa powinna być oparta na szkieletach kolei metropolitalnej o wysokiej częstotliwości. Na liście inwestycji umieszczono wiele projektów kolejowych na terenie Subregionu Centralnego i Metropolii GZM. W działaniach dla drugiego obszaru uwzględniono także pierścień drogowy oraz wdrożenie priorytetu dla alternatywnych wobec własnego samochodu form mobilności wraz z uspokojeniem ruchu na drogach wewnątrz miast. Dodatkowymi działaniami ma pozostać rozwijanie elektromobilności i sieci dróg rowerowych.

W JAKI SPOSÓB PLAN ODNOSI SIĘ DO DZIAŁAŃ KOLEJOWYCH?

Osie rozwojowe – co oczywiste – wykształciły się historycznie. W przeszłości podejmowano wiele prób zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej na ich terenie, za każdym razem odwołując się do podsystemu kolejowego. Poszerzenie funkcjonalności istniejącej sieci i uzupełnianie o brakujące odcinki było właściwie wieloletnim priorytetem dla władz centralnych i lokalnych na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego już na początku lat 70. XX wieku. Uznajemy się za kontynuatorów tych wysiłków, dlatego staramy się czerpać z dobrych pomysłów i rozwiązań wypracowanych w ramach wcześniejszych projektów. Zanim pójdziemy dalej, chcemy przedstawić ich założenia oraz zrekonstruować warunki, w których zostały porzucone. Pozwoli to lepiej zrozumieć miejsce, w którym się dziś znajdujemy.

Śląska Kolej Regionalna – prace studialne

Studium dla projektu Śląskiej Kolei Regionalnej powstało jako odpowiedź na problemy z wydajnością sieci transportowej w miastach GOP na przełomie lat 60. i 70. XX w. Zaczynał narastać problem związany z niską jakością niedoinwestowanej sieci drogowej, a także przepełnieniem i niewydolną ofertą komunikacji tramwajowej i autobusowej.

Projekt ten zakładał powstanie 3 linii dwutorowych o wysokiej przepustowości:

- linia 1 – Pyskowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Łosień (Huta Katowice),
- linia 2 – Tarnowskie Góry – Katowice – Tychy,
- linia 3 – Piekary Śląskie – Bytom – Gliwice.

Niewątpliwa innowacyjność systemu ŚKR polegała na częściowym poprowadzeniu linii kolejowych tunelami – przede wszystkim na terenach miejskich charakteryzujących się gęstą zabudową. Jednocześnie takie zaprojektowanie wiązało się z potencjalnie dużymi kosztami realizacji, wynikającymi z lokowania budowli na terenach intensywnej działalności górniczej. Innym mankamentem było słabe powiązanie sieci z innymi podsystemami transportowymi, co nie sprzyjało efektywności całego systemu

i mogło prowadzić do degradacji komunikacji tramwajowej. Ze względu na problemy w finansowaniu dalszych etapów przedsięwzięcie nie weszło w fazę projektowania. Prace ostatecznie zaniechano w 1977 r.

Kolej Ruchu Regionalnego – prace studialne, projektowe i przerwane prace budowlane

Pod koniec lat 70. XX w. w obliczu dynamicznej rozbudowy miast GOP powrócono do koncepcji szybkiej kolei międzymiastowej, która miała połączyć największe miasta aglomeracji na trasie Pyskowice Miasto – Katowice – Dąbrowa Górnicza Huta Katowice. Nowoczesnym rozwiązaniem zaplanowanym na wzór trójmiejskiej SKM miała być separacja ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego poprzez budowę dodatkowych torów zarezerwowanych dla połączeń lokalnych. Na linii zaplanowano gęstą sieć przystanków i stacji, w sumie 48, oraz stację techniczną w Pyskowicach. Parametry miały gwarantować wysoką przepustowość, dzięki której pociągi miały kursować nawet co równe 5 minut.

Latem 1986 r. przystąpiono do budowy. W pierwszej fazie nacisk położono na wyburzenia w pasie torowiska. Po przemianach ustrojowych ciągłość finansowania inwestycji została jednak mocno zachwiana. Środki na kontynuowanie działań nie zostały zabezpieczone przez rząd centralny, a realizacja wraz z finansowaniem zostały przeniesione na Generalną Dyрекcję Polskich Kolei Państwowych. W 1992 r. ostatecznie odcięto środki na dokończenie inwestycji, co poskutkowało wstrzymaniem robót.

W 1994 r. zaczęły się rozbiórki, ale też masowe kradzieże fragmentów nowo wybudowanej linii kolejowej KRR. Jednocześnie rozpoczęto budowę Drogowej Trasy Średnicowej w tym samym ciągu.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej oraz Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej

Na zamówienie Metropolii GZM zespół naukowców Politechniki Śląskiej zaproponował 4 warianty kolei metropolitalnej, której realizacja miała doprowadzić do zasadniczej zmiany podziału zadań przewozowych w regionie, w szczególności do przeniesienia na pociągi podróży krótko-

kodystansowych pomiędzy centrami największych miast. Przebieg nowych linii zakłada częściowe wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej, ale także aktywowanie niezabudowanych korytarzy po liniach zlikwidowanych w ciągu ostatnich 30 lat. Obecnie zajmujemy się uszczegółowieniem projektów koncepcyjnych pod względem organizacyjnym, finansowym i technicznym, a wyniki naszych wysiłków są wiążące dla planu mobilności.

Fot. 10 Peron stacji Dąbrowa Górnicza, fot. Marcin Domański.



ROZDZIAŁ IV

Na jakich zasadach oparliśmy nasz plan?

Odpowiedzią na uwarunkowania opisane w dwóch poprzednich rozdziałach mogą być różne działania mobilnościowe, rodzące odmienne skutki. Rozważaliśmy dwa scenariusze postępowania, które poniżej przedstawiamy. Dodatkowo prezentujemy ocenę ich silnych i słabych stron oraz efektywności reakcji na czynniki zewnętrzne.

JAKIE SCENARIUSZE DZIAŁAŃ BRALIŚMY POD UWAGĘ?

Scenariusz 1

Niezależny rozwój podsystemów transportowych

W tym scenariuszu zakładamy:

- pozostawienie oferty kolei regionalnej na poziomie zbliżonym do obecnego;
- budowę infrastruktury kolei metropolitalnej według przygotowanej dotychczas koncepcji oraz stopniowy rozwój nowej oferty połączeń metropolitalnych;
- utrzymanie rozwiązań w zakresie komunikacji tramwajowej, trolejbusowej i autobusowej w kształcie zbliżonym do istniejącego, z siatką połączeń opartą na rozbudowanym szkielecie metrolinii, optymalizowaną w ramach bieżących uzgodnień między poszczególnymi gminami i Metropolią GZM;
- kontynuacja prac nad integracją taryfową kolei regionalnej i transportu metropolitalnego (spór instytucjonalny o podział kosztów);
- realizację sieci metropolitalnych dróg rowerowych przez Metropolię GZM oraz rozproszonych elementów niższej rangi – samodzielnie przez samorządy w ramach bieżących inwestycji drogowych;
- wprowadzenie infrastruktury pieszej wyłącznie jako uzupełnienia infrastruktury motoryzacyjnej;
- rozwój sieci drogowej w gminach według autonomicznych planów, podporządkowanych priorytetom wewnętrznej polityki przestrzennej i bez koordynacji metropolitalnej;
- kontynuację zarządzania strefami płatnego parkowania na zasadach geograficznych, fiskalnych i organizacyjnych zbliżonych do istniejących, rozszerzenie strefy w Katowicach według zaproponowanego modelu, ale utrzymywanie się impasu w miastach nie posiadających regulacji;
- utrwalenie obecnego modelu urbanizacji i autonomii gmin w zakresie polityki przestrzennej, a w konsekwencji dalszy rozwój zabudowy na obszarach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego i szerzej – zbiorowego.

silne strony / szanse

- zachowanie obecnego podziału odpowiedzialności za działania mobilnościowe, realizowanie projektów przez istniejące instytucje
- uniknięcie konfliktów o zmianę kształtu komunikacji zbiorowej w poszczególnych gminach

słabe strony / zagrożenia

- wykształcenie konkurencyjnych podsystemów – kolei metropolitalnej i metrolinii autobusowych poziomie makro, a na poziomie mikro, obszarów śródmiejskich – kolei metropolitalnej i samochodu
- pojawienie się trudności w finansowaniu bieżącego funkcjonowania kolei metropolitalnej
- utrzymywanie systemu transportowego nieatrakcyjnego z punktu widzenia użytkownika (niezsynchronizowane przesiadki, skomplikowana taryfa)
- ryzyko wykształcenia dysfunkcyjnego podsystemu rowerowego, w którym metropolitalnym drogom rowerowym nie będą towarzyszyły właściwe rozwiązania gminne
- ryzyko utrzymania liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym na obecnym poziomie
- ryzyko wzrostu wielkości potoków ruchu samochodowego i kongestii drogowych
- dalszy rozwój zabudowy na obszarach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego i zbiorowego
- ciągle utrzymywanie się dużej liczby miast nieposiadających regulacji dotyczących stref płatnego parkowania
- spór instytucjonalny o podział kosztów związanych z integracją taryfową kolei
- zwiększenie emisji pochodzących z transportu

JAKIE SCENARIUSZE DZIAŁAŃ BRALIŚMY POD UWAGĘ?

Scenariusz 2

Rozwój uporządkowanego systemu transportowego

W tym scenariuszu zakładamy:

- zaprojektowanie podziału hierarchicznego kolei metropolitalnej – zapewnienie wysokiej częstotliwości połączeń na odcinkach o największym znaczeniu, potencjalnie obsługujących największą grupę mieszkańców;
- wzmacnianie oferty kolei regionalnej;
- podporządkowanie komunikacji tramwajowej i trolejbusowej funkcji obsługi wewnątrzmięskiej, a komunikacji autobusowej – dowozowej do stacji i przystanków kolejowych, skoordynowana realizacja węzłów przesiadkowych w ich otoczeniu;
- zintegrowanie taryfowe kolei regionalnej i transportu metropolitalnego;
- realizację sieci metropolitalnych dróg rowerowych przez Metropolię GZM oraz koordynację w ramach współpracy międzyinstytucjonalnej budowy sieci niższej rangi wraz z węzłami przesiadkowych *Bike&Ride*;
- wprowadzenie udogodnień dla ruchu pieszego w formie systemowej poprzez regulowanie dostępności transportu samochodowego i wdrażanie obszarowych projektów uspokojenia ruchu w śródmieściach i dzielnicach mieszkaniowych;
- rozwój sieci drogowej w gminach Metropolii GZM w ramach skoordynowanego planu metropolitalnego w oparciu o standard urbanistyczny zielonej i bezpiecznej ulicy;
- reformę zarządzania strefami płatnego parkowania w zakresie geograficznym, fiskalnym i organizacyjnym, powstanie stref we wszystkich śródmieściach największych ośrodków – jako działanie wzmacniające popyt na usługę kolei metropolitalnej;
- stymulowanie nowego modelu urbanizacji i stopniowe wzmacnianie koordynacji metropolitalnej w zakresie polityki przestrzennej, a w konsekwencji rozwój intensywnej zabudowy wielofunkcyjnej na obszarach o wysokiej dostępności transportu kolejowego.

silne strony / szanse

- zapewnienie wysokiego popytu na usługę kolei metropolitalnej poprzez zmianę funkcji innych podsystemów niż kolejowy
- optymalizacja finansowa systemu transportowego (brak konkurencji pomiędzy poszczególnymi podsystemami)
- wykształcenie systemu transportowego atrakcyjnego z punktu widzenia użytkownika (zsynchronizowane przesiadki, jednolita taryfa)
- stworzenie spójnego podsystemu rowerowego
- szansa na obniżenie liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym
- szansa na obniżenie wielkości potoków ruchu i kongestii drogowych
- szansa na przekształcenie istniejących pasów drogowych w celu przyśpieszenia komunikacji autobusowej i trolejbusowej
- stworzenie impulsu do przebudowy obszarów śródmiejskich i terenów dzielnic mieszkaniowych
- stworzenie impulsu dla rozwoju nowych terenów inwestycyjnych
- obniżenie emisji pochodzących z transportu

słabe strony / zagrożenia

- konieczność koordynacji działań pomiędzy niepowiązаныmi ze sobą podmiotami i powołania dodatkowych organizacji zarządczych
- rozwój konfliktów o zmianę kształtu komunikacji zbiorowej w poszczególnych gminach
- spór instytucjonalny o podział kosztów związanych z integracją taryfową kolei

Ze względu na szanse, które stwarza jego realizacja, do dalszej pracy wybraliśmy scenariusz 2, zakładający ukształtowanie systemu opartego na szkieletcie kolejowym. Jego wdrożenie będzie oczywiście stopniowe.

Wybrany scenariusz: perspektywa roku 2030 i 2050

2030 – LECZENIE SKUTKÓW

W centrach miast funkcjonują szczelne systemy płatnego parkowania, wymuszające rotację pojazdów. Mieszkańcy dojeżdżający do pracy, szkoły lub na uczelnię zostawiają samochód jak najbliżej domu: przesiadają się na kolej metropolitalną, a jeżeli jest to niemożliwe – korzystają z parkingów w otoczeniu stref płatnego parkowania. Ludzie z konieczności odwiedzający miasto samochodem mogą więc znacznie łatwiej znaleźć wolne miejsce postojowe. Stacje i przystanki kolei metropolitalnej są rozmieszczone w obrębie centrów na tyle gęsto, by do celu podróży można było dojść lub dojechać rowerem, ewentualnie komunikacją zbiorową.

Poza Metropolią GZM funkcjonuje sprawna kolej regionalna. Dostęp do stacji lub przystanku na terenach o zabudowie rozproszonej zapewniają przede wszystkim środki komunikacji indywidualnej, pozostawiane na parkingach *Park&Ride* lub *Bike&Ride*.

W centrach miast oraz miejskich dzielnicach mieszkaniowych zlokalizowanych wokół korytarzy kolejowych poprawia się jakość życia, co przekłada się na mobilność mieszkańców i innych użytkowników. Ludzie mogą swobodnie i bezpiecznie poruszać się pieszo, by zrealizować swoje podstawowe potrzeby życiowe.

Opisane rozwiązania uzupełnia dobrze zorganizowana oraz dostępna komunikacja tramwajowa i autobusowa, zapewniająca połączenia wewnątrz miast oraz między gminami, gdy nie są one obsługiwane przez kolej.

2050 – LECZENIE PRZYCZYŃ

Śródmieścia i dzielnice miejskie są ukształtowane zgodnie z zasadami idei miasta 15-minutowego, a ich funkcjonowanie pod względem transportowym jest zorientowane na kolej. Dzieje się tak dzięki prowadzonej przez lata spójnej polityce mobilności i urbanistycznej.

Wewnątrz wskazanych obszarów poruszamy się aktywnie w sposób bezpieczny i zdrowy, a większość podstawowych potrzeb załatwiamy właśnie w ich obrębie. Następuje dalsze ograniczenie dostępu samochodów do centrów, a duże arterie drogowe – poza odcinkami o funkcji tranzytowej – są kameralizowane. Dzięki temu średnia długość podróży innym środkiem transportu niż samochód skraca się. Zanika potrzeba używania własnego auta na dużą skalę.

Tabela 2 Scenariusz mobilności miejskiej w podziale na zagadnienia tematyczne, opracowanie własne.

	2018	2018-2030	2030-2050
Szybki transport	istniejąca kolej regionalna + autobusowe linie między-miastowe	kolej regionalna wzmocniona sprawną koleją metropolitalną + metropolitalne linie autobusowe	kolej metropolitalna na terenie Metropolii GZM, kolej regionalna na terenie Subregionu Centralnego + uzupełniające linie autobusowe
Integracja taryfowa	oddzielne systemy biletowe kilku organizatorów transportu i operatorów kolejowych	wspólne bilety okresowe dla ZTM i operatorów kolejowych	jeden bilet na wszystkie środki transportu
Regulacja dostępu do centrów	małe strefy płatnego parkowania w kilku miastach Metropolii GZM i Subregionu Centralnego, nieprawidłowe parkowanie w centrach	stopniowy rozwój regulacji parkingowych w centrach największych miast Metropolii GZM i Subregionu Centralnego wraz z budową systemów <i>Park&Ride</i> i <i>Bike&Ride</i> wokół przystanków i stacji kolejowych na peryferiach	duże i szczelne strefy płatnego parkowania we wszystkich większych miastach wraz z kompleksowym systemem <i>Park&Ride</i> i <i>Bike&Ride</i> wokół przystanków i stacji kolejowych na peryferiach
Rozwój przestrzenny	suburbanizacja, rozwój inwestycji z dala od korytarzy transportu zbiorowego	pojawienie się pierwszych inwestycji wielofunkcyjnych zorientowanych na główne korytarze kolejowe	koncentrowanie się nowych inwestycji wielofunkcyjnych przy głównych korytarzach kolejowych

WEDŁUG JAKIEGO MODELU CHCEMY PORZĄDKOWAĆ SYSTEM?

Model geograficzny

Zgodnie z wybranym scenariuszem postępowania obszarem interwencji są główne osie rozwojowe. To w nich podejmować będziemy większość działań kolejowych, ale też wysiłki w zakresie polityki przestrzennej.

Następnie należy wyróżnić teren całej Metropolii GZM, na którym przebudujemy podsystemy transportowe. Z gminami zaprogramujemy transformację siatki połączeń oferowanych przez Zarząd Transportu Metropolitalnego w taki sposób, by dowiązane były do kolei.

Reformę polityki parkingowej przeprowadzimy we wskazanych w raporcie diagnostycznym centrach usługowych I rzędu, czyli centrach o znaczeniu regionalnym, charakteryzujących się nagromadzeniem usług centrowych, a przez to również bardzo wysoką liczbą dojazdów i dojeżdżających do miejsca pracy lub spędzania czasu.

W gminach położonych w Subregionie Centralnym, ale poza granicami Metropolii GZM przeprogramujemy komunikację miejską i powiatową o funkcji dowozowej do kolei.

Model funkcjonalny

Realizacja wspomnianego scenariusza doprowadzi do uporządkowania podsystemów transportowych na terenie całego Subregionu Centralnego. Poszczególne środki transportu będą miały następujące funkcje:

- **pociąg regionalny i dalekobieżny** – połączenia wykraczające poza granice Metropolii GZM, zapewniające szybki transport do głównych ośrodków w Subregionie Centralnym, województwie oraz miastach ościennych,
- **pociąg metropolitalny** – dłuższe, ale szybkie przejazdy między centrami i dzielnicami miast wewnątrz Metropolii GZM,
- **tramwaj i trolejbus** – podstawa komunikacji między głównymi dzielnicami, a centrami największych miast posiadających rozbudowaną komunikację tramwajową lub trolejbusową,
- **autobus** – dojazdy do przystanków i stacji kolejowych czy tramwajowych oraz kursy wewnątrz miast nieobsługiwane przez tramwaj lub trolejbus,
- **rower, hulajnoga i inne rodzaje mikromobilności** – podróże na krótszych odległościach, w tym do przystanków i stacji kolejowych,
- **własne nogi** – podstawa każdej podróży na krótkich dystansach oraz dojście na przystanek, stację lub parking,
- **samochód** – dojazdy do stacji i przystanków kolejowych w obszarach zabudowanych ekstensywnie oraz inne podróże, których nie można zrealizować alternatywnym środkiem transportu.

Obsługa wyznaczonych w raporcie diagnostycznym centrów usługowych w Metropolii GZM będzie wyglądać następująco:

- centra I rzędu będą miały dostęp do kolei metropolitalnej,
- centra I rzędu będą objęte regulacjami strefy płatnego parkowania,
- centra II i III rzędu bez dostępu do kolei będą miały zapewnioną obsługę innym środkiem transportu zbiorowego i powiązania rowerowe z otoczeniem.

Mobilność lokalna, w tym podróże związane z dostępem do elementów szkieletowych, będzie planowana przez gminy przy wsparciu eksperckim i koordynacyjnym

zapewnionym przez Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego oraz Metropolię GZM.

Podczas zarządzania szkieletem transportowym pod uwagę będziemy brać następujące kwestie:

- gdy w korytarzu dostępna jest droga bardzo wysokiej klasy, istnieje duże prawdopodobieństwo, że samochód będzie używany jako domyślny sposób przemieszczania poza godzinami szczytu, kiedy podsystem kolejowy może być najbardziej konkurencyjny;
- najłatwiej zdobyć pasażerów mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie węzła sieci szkieletowej, dlatego będziemy dążyć do zwiększenia intensywności zabudowy w okolicach korytarzy transportowych;
- gdy na obszarze gminy brakuje stacji lub przystanku kolejowego, będziemy szukać łatwego dostępu do węzła w jednej z ościennych gmin (nie będziemy dążyć za wszelką cenę do jego wykształcenia na pierwszym ze wspomnianych terenów);
- potencjał przesiadkowy stacji i przystanków kolejowych będziemy sprawdzać w praktyce w formie obserwacji, a na ich podstawie będziemy adekwatnie planować rozbudowę infrastruktury;
- gdy na trasie z miejscowości lub jej dzielnicy nie ma linii kolejowej lub trzeba się do niej wrócić, żeby z niej skorzystać, będziemy rozważać zastosowanie wyjątku w postaci bezpośredniej linii autobusowej o charakterze ponadlokalnym i priorytetu w organizacji ruchu.

JAKI KSZTAŁT BĘDZIE MIAŁ SZKIELET TRANSPORTOWY?

Podstawowe znaczenie szkieletowe będą miały korytarze kolejowe:

- **główne** – będące kręgosłupem osi rozwojowej, charakteryzujące się największymi potokami ruchu, obsługiwane przede wszystkim koleją o dużej regularności i częstotliwości połączeń przez cały dzień, pociągami jeżdżącymi na dłuższych trasach,

docelowa częstotliwość kursowania pociągów na odcinku metropolitalnym – co 10, 12 lub 15 minut w szczycie

- **uzupełniające** – funkcjonujące równoległe do korytarzy głównych lub łączące korytarze główne, obsługiwane przede wszystkim koleją o zwiększonej częstotliwości w godzinach szczytu, pełniące także funkcję rezerwową i objazdową,

docelowa częstotliwość kursowania pociągów na odcinku metropolitalnym – co 20 lub 30 minut w szczycie

Zakładamy rozwój następujących korytarzy.

KORYTARZE W OSI ZACHODNIEJ

Korytarz zachodni

Korytarz jest zlokalizowany wokół średnicowej linii kolejowej łączącej dwa największe ośrodki akademickie na terenie Metropolii GZM (Gliwice i Katowice) przez tereny o wysokim stopniu urbanizacji. Połączenia kolejowe w tym korytarzu już teraz cieszą się dużą popularnością, która może być zwiększona po dobudowie dodatkowej pary torów metropolitalnych. W wielu miejscach linia ta przecina się z liniami tramwajowymi, co tworzy potencjał do realizacji sprawnych przesiadek. Korytarz ten odiały-

wuje w kierunku Kędzierzyna-Koźla i Strzelec Opolskich znajdujących się w województwie opolskim.

W korytarzu przebiega również Drogowa Trasa Średnicowa stanowiąca konkurencję dla linii kolejowej.

Korytarz zachodni bis

Korytarz położony jest wokół linii kolejowej biegnącej wzdłuż autostrady A4. Dodatkowe przystanki dadzą szansę na przesiadkę z samochodu (w szczególności w godzinach szczytu), a dodatkowo włączą do sieci kolejowej południowe dzielnice Rudy Śląskiej, Zabrze i Chorzowa. Linia kolejowa będzie też mogła pełnić funkcję rezerwową na odcinku Gliwice – Katowice, na której czas przejazdu w tej relacji będzie niewiele dłuższy niż w korytarzu zachodnim.

KORYTARZE W OSI PÓŁNOCNEJ-ZACHODNIEJ

Korytarz północno-zachodni

Obecnie pasażerowie jadący do Katowic od strony Tarnowskich Gór, Bytomia i Chorzowa wykorzystują głównie przyspieszone linie autobusowe, kursujące po sieci drogowej o wyczerpującej się przepustowości. Wraz z oddaniem do użytku zmodernizowanej linii kolejowej nr 131 możliwe będą szybsze i wygodniejsze podróże pociągami. W korytarzu funkcjonuje też wiele linii tramwajowych, które po odpowiednim uzupełnieniu mogą umożliwić sprawne skomunikowanie dzielnic z koleją. To tutaj chcemy przetestować zaangażowanie mieszkańców w proces decyzji o zmianie priorytetów transportowych! Kontynuacją tego korytarza jest odcinek linii kolejowej od Tarnowskich Gór do Lublińca. Istotną rolę ze względu na możliwości uruchamiania nowych relacji oraz funkcje rezerwowe będzie stanowił również łącznik korytarza północno-zachodniego z północno-wschodnim przebiegający obok Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach.

Korytarz ten będzie posiadał odnogę przez Orzegów, która umożliwi połączenie Bytomia z Gliwicami przez Zabrze oraz z Katowicami przez Rudę Śląską. Zwiększy to też niezawodność sieci.

KORYTARZE W OSI PÓŁNOCNEJ-WSCHODNIEJ

Korytarz północno-wschodni

Korytarz zorganizowany wokół linii z bardzo dużym ruchem pociągów dalekobieżnych oraz dużą liczbą pasażerów z kierunku Częstochowy i Zawiercia. W ostatnich latach w pociągach regionalnych przybywa także mieszkańców Zagłębia Dąbrowskiego. Aby wzmocnić tę rolę, potrzebna jest druga para torów metropolitalnych.

Alternatywą drogową jest jedna z bardziej ruchliwych dróg w Polsce – droga ekspresowa S86, która staje się niewydajna z punktu widzenia transportu autobusowego, wykorzystywanego dotychczas głównie przez mieszkańców Zagłębia.

Korytarz północno-wschodni bis

W korytarzu, który – ze względu na lokalizację dużych zakładów przemysłowych – do lat 80. XX w. posiadał ogromny potencjał w zakresie kolejowym, zaczynają pojawiać się nowe możliwości związane ze skomunikowaniem głównie rozwijających się południowych i wschodnich dzielnic Sosnowca. Po wybudowaniu łącznika między Dąbrową Górniczą Strzemieszycami a Gołonogiem może on także spełniać ważne funkcje rezerwowe. Do rozważenia pozostaje przedłużenie korytarza w stronę Olkusza, już teraz ciągnącego do Metropolii GZM.

Korytarz wschodni

To korytarz będący głównym połączeniem kolejowym w kierunku Krakowa. Ma szansę przede wszystkim obsłużyć Mysłowice i Jaworzno - głównie poprzez węzły przesiadkowe na stacjach Sosnowiec Jęzor i Jaworzno Szczakowa. Oddziaływanie tego korytarza również sięga województwa małopolskiego - głównie Trzebini i Chrzanowa, przed reformą administracyjną z 1999 roku znajdujących się w województwie katowickim.

Alternatywy drogowe, inne niż autostrada A4, nieco oddalona od korytarza, mają ograniczoną przepustowość, co powoduje komplikacje w ruchu autobusów.

KORYTARZE W OSI POŁUDNIOWEJ

Korytarz południowy

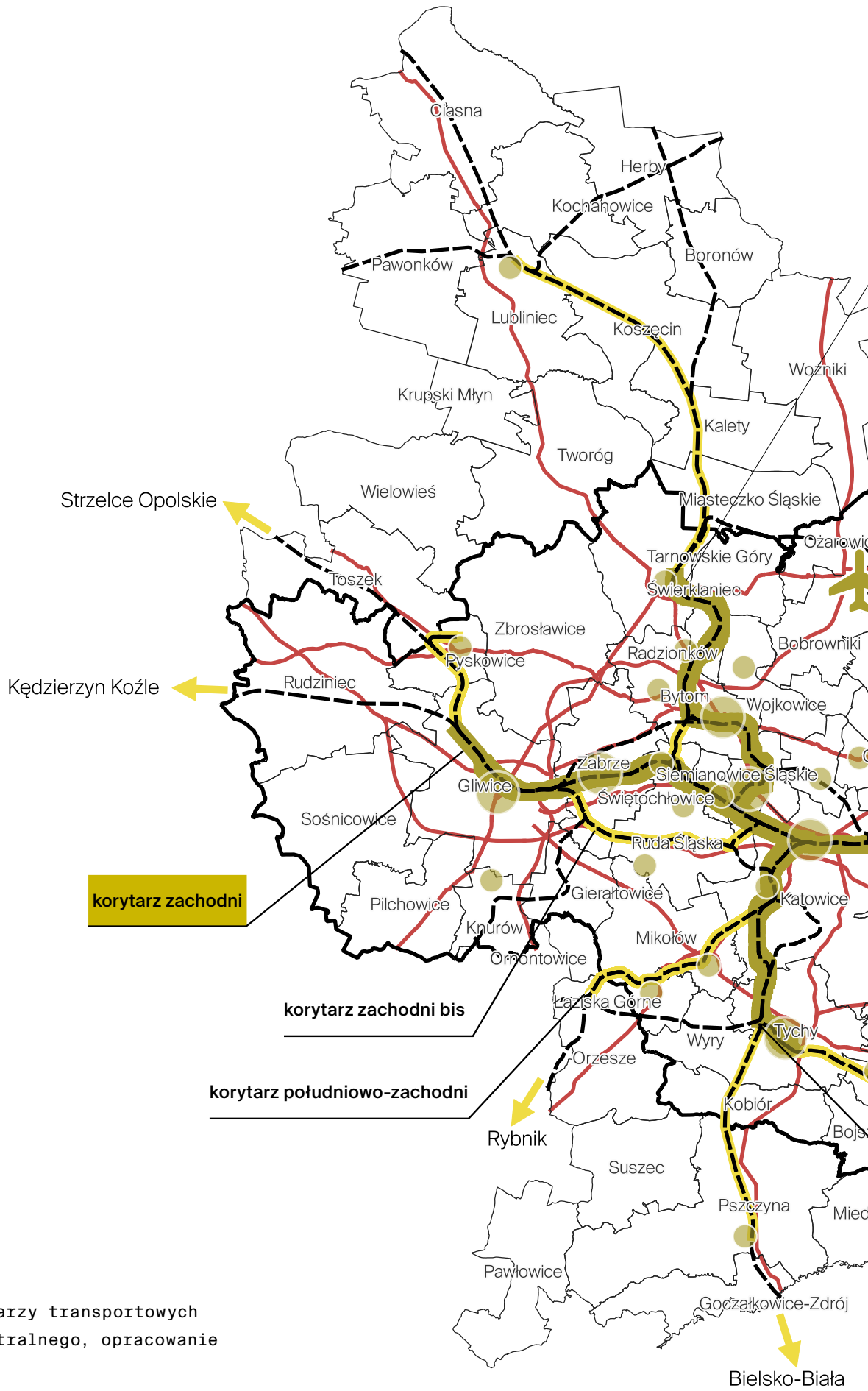
Korytarz oparty jest na linii kolejowej w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Bielska-Białej i jest w dużym stopniu wykorzystywany przez pasażerów dojeżdżających do Metropolii GZM spoza jej obszaru. Odnoga w kierunku Tychów Lodowiska pełni funkcję typowej kolei miejskiej (duża liczba przystanków obsługujących praktycznie całą zurbanizowaną część miasta). Co więcej, będzie ona docelowo uzupełniona poprzez wydłużenie z Tychów w kierunku Bierunia i Oświęcimia. Istotną rolę ze względu na możliwości uruchamiania nowych relacji oraz funkcje rezerwowe będzie stanowił również łącznik korytarza południowego z południowo-zachodnim przez Wyry i Łaziska Średnie.

Korytarz południowo-zachodni

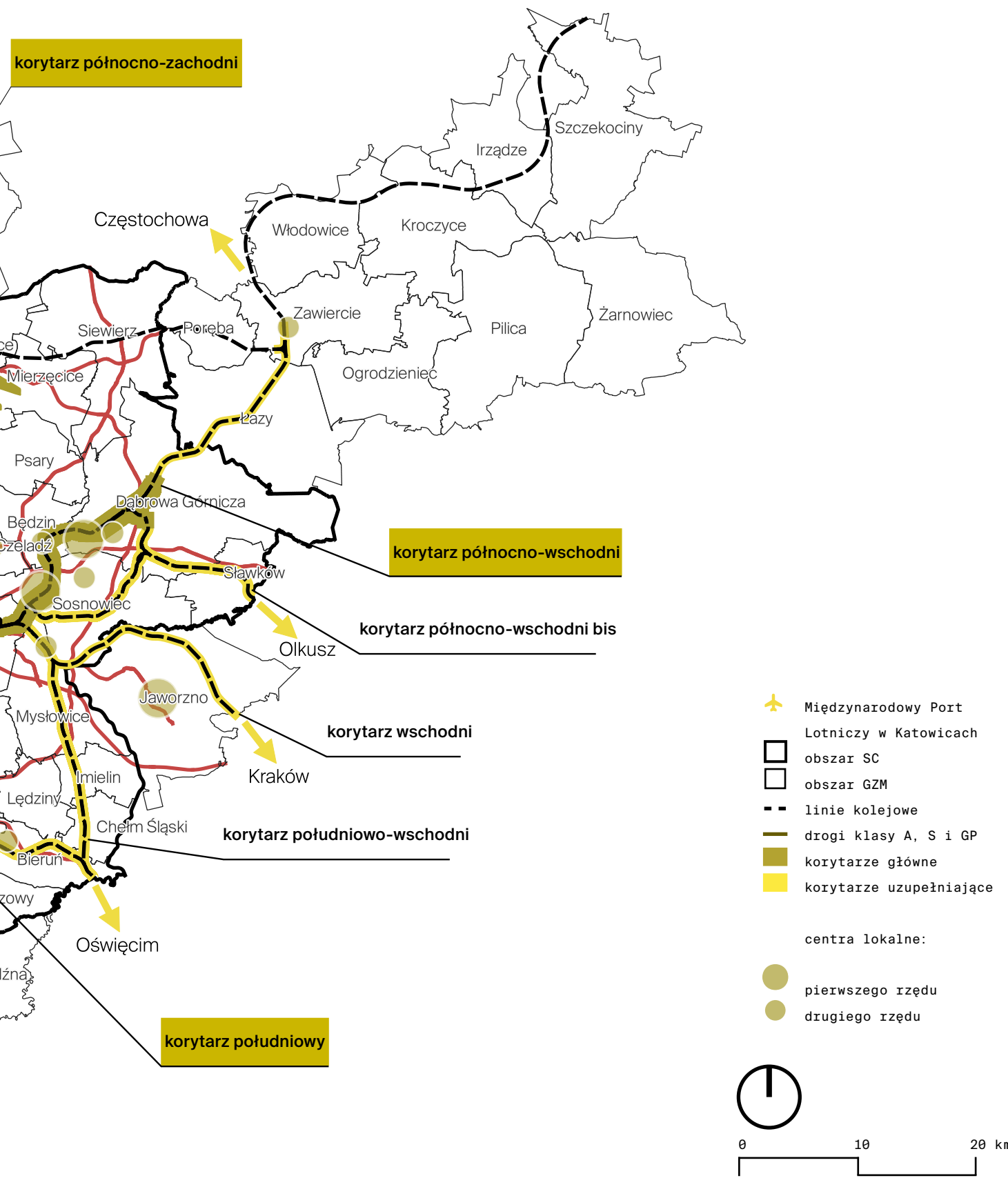
Jest to korytarz o jednym z większych potencjałów pasażerskich w kolei regionalnej (w kierunku Rybnika i Wodzisławia Śląskiego, a w przyszłości również Żor i Jastrzębia-Zdroju), co wpływa również na dużą częstotliwość połączeń na terenie Metropolii GZM. Obecnie posiada wąskie gardło w postaci jednotorowego odcinka od Orzesza do Katowic Ligoty. Dodatkowy tor zostanie dobudowany w ramach Programu Kolej+, wówczas tą trasą zaczęną jeździć również pociągi od strony Jastrzębia-Zdroju.

Korytarz południowo-wschodni

Linia kolejowa w kierunku Oświęcimia przechodzi przez miasta powiatu bieruńsko-lędzkiego, przez obszar podlegający ekstensywnej urbanizacji. W tym momencie ten korytarz jest najslabiej wykorzystywany, dlatego jego uaktywnienie wymaga wysiłków - powiązania z liniami komunikacji miejskiej o funkcji dowozowej, zaopatrzenia stacji i przystanków w parkingi *Park&Ride* i *Bike&Ride*.



Mapa 11 System korytarzy transportowych GZM i Subregionu Centralnego, opracowanie własne.



ROZDZIAŁ V

Do czego i jak dążymy?

Wszystkie przeprowadzone analizy były podstawą sformułowania wizji i celów strategicznych oraz operacyjnych, a także działań, które pozwolą nam je osiągnąć. Poniżej przedstawiamy ustalenia projektowe planu mobilności.

Wizja



Zrównoważona mobilność sprzyja wygodnemu życiu mieszkańców

Wizja ta wynika wprost ze *Strategii Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r. oraz ze Strategii Rozwoju GZM na lata 2022-2027, z perspektywą do 2035 r.*, odwołujących się do jakości życia mieszkańców. Ta kwestia pojawiła się również w centrum dyskusji prowadzonej przez przedstawicieli gmin i powiatów członkowskich Subregionu Centralnego podczas warsztatów dotyczących zakresu planu mobilności w grudniu 2021 r.

Sformułowana wizja ma horyzont długoterminowy – konkretnie 2050 r. Odnosi się do całego obszaru funkcjonalnego, czyli Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Jest spójna z diagnozą, w szczególności z ustaleniami dotyczącymi potrzeb różnych grup społecznych – wygoda i wysoka jakość życia to przecież wspólny interes wszystkim mieszkańcom. Odnosi się do opisanego wcześniej scenariusza rozwoju, gdyż jej wdrożenie wymaga odpowiedniej interwencji w obrębie każdej dziedziny polityki transportowej (uporządkowania podsystemów transportowych, zwiększenia dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego), ale też polityki przestrzennej. Należy również wspomnieć o zakorzenieniu wizji w polityce klimatycznej i środowiskowej – zapewnienie wdrożenia wartości, na których się opiera, jest niemożliwe bez ograniczenia zanieczyszczeń chemicznych i akustycznych środowiska związanych z transportem, w szczególności na obszarach szczególnie cennych pod względem przyrodniczym i rekreacyjno-wypoczynkowych oraz na terenach mieszkaniowych.

JAKIE STAWIAMY SOBIE CELE?

CEL STRATEGICZNY I

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW

W 2050 r. nikt nie zginie w wypadkach na drogach Subregionu Centralnego. W 2018 r. ofiar śmiertelnych było 127.

Dlaczego to jest ważne?

Nie można osiągnąć założonej w wizji wysokiej jakości życia w regionie, jeżeli układ transportowy będzie źródłem zagrożeń dla zdrowia jego użytkowników!

Jakie czynniki mogą mieć wpływ na nasze wysiłki?

Wyzwaniem jest rozproszenie przestrzenne punktów niebezpiecznych, a także ich zróżnicowana natura. Dodatkowy problem wynika z braku koordynacji działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego między poszczególnymi powiatami i gminami, a także nieobecności – z nielicznymi wyjątkami – cyklicznych analiz w zakresie zdarzeń drogowych oraz możliwości zapobiegania ich wystąpieniu w przyszłości. Z drugiej strony, interwencji sprzyja społeczna presja na tworzenie bezpiecznej infrastruktury.

CEL STRATEGICZNY II**REDUKCJA WPŁYWU TRANSPORTU
NA ŚRODOWISKO I KLIMAT**

**W 2050 r. transport w Subregionie Centralnym będzie całkowicie bezemisyjny.
W 2018 r. przemieszczanie się po jego terenie odpowiedzialne było za emisję około 3 Mt CO₂.**

Dlaczego to jest ważne?

O wysokiej jakości życia możemy mówić tylko wtedy, gdy ludzie na co dzień funkcjonują w czystym środowisku!

Jakie czynniki mogą mieć wpływ na nasze wysiłki?

Pozytywnym kontekstem dla naszej pracy jest wzrost zainteresowania mieszkańców sprawami klimatu i wpływem zanieczyszczeń na ich życie i zdrowie. Wyzwaniem jest na pewno rozproszenie odpowiedzialności za rozwiązanie problemu – podmioty publiczne mogą bezpośrednio ingerować w kwestię emisji poprzez wymianę taboru komunikacyjnego czy tworzenie oferty transportu zbiorowego i infrastruktury do zasilania elektrycznego lub wodorowego, jednak nie przekłada się to wprost i natychmiast na zaniechanie użytkowania wciąż licznych samochodów starszych, niespełniających wysokich norm ekologicznych.

CEL STRATEGICZNY III**OGRANICZENIE WYKORZYSTANIA
SAMOCHODU W PODRÓŻACH
CODZIENNYCH**

W 2050 r. maksimum 22% wszystkich podróży, a 29% podróży do pracy będzie odbywało się tylko autem. W 2018 r. wartości tych wskaźników wynosiły 44% i 58%.

Dlaczego to jest ważne?

Życie w Subregionie Centralnym będzie wygodne, gdy poruszanie się samochodem stanie się przedmiotem racjonalnego wyboru w konkretnych okolicznościach, a nie przymusu!

Jakie czynniki mogą mieć wpływ na nasze wysiłki?

Realizację tego celu przybliży wytworzenie sprawnie działającej sieci kolei metropolitalnej, wzbogacającej ofertę kolei regionalnej. Z drugiej strony, samo przekształcenie podsystemu kolejowego nie zapewni zasadniczej zmiany podziału zadań przewozowych. Potrzebne są jeszcze korekty w zakresie sieci tramwajowej, trolejbusowej i autobusowej, a to wymaga wielostronnych uzgodnień. W przypadku tworzenia wspólnej oferty przewozowej spodziewamy się trudności w uzgadnianiu zasad podziału finansowego. Zagrożeniem jest również negatywne postrzeganie narzędzi restrykcyjnych, takich jak strefy płatnego parkowania.

Dzięki realizacji wskazanych celów strategicznych mieszkaniac Subregionu Centralnego i Metropolii GZM będzie mógł powiedzieć następujące rzeczy o swojej mobilności i miejscu, w którym żyje lub realizuje swoje codzienne potrzeby.

Żyję w bezpiecznym i zielonym otoczeniu, wolnym od spalin, hałasu i wypadków drogowych

Większa część infrastruktury komunikacyjnej zlokalizowana jest w sąsiedztwie czyjegoś domu lub mieszkania. Z tego powodu chcemy kształtować zagospodarowanie przestrzeni publicznej służącej celom transportowym w taki sposób, by wpływ ruchu na warunki zamieszkania był minimalny.

Takie działanie ma jeszcze jeden cel. Bezpieczna i zielona ulica to miejsce, w którym osoba piesza czuje się komfortowo. Dzięki temu częściej z niego korzysta, gdy podróżuje do szkoły, na zakupy lub na skwer czy do parku.

Podróżuję tak, aby mój wpływ na środowisko był jak najmniejszy

Nasze codzienne wybory transportowe powinny być bardziej zrównoważone, żeby w jak najmniejszym stopniu przyczyniały się do zmian klimatu. Transport nie powinien też szkodzić naszemu zdrowiu i zagrażać bezpieczeństwu, co obecnie ma miejsce. Najważniejszą przeszkodą w zmianie tego stanu są utrwalone w społeczeństwie przekonania na temat roli samochodu w życiu codziennym. Nie bez znaczenia jest również niska świadomość negatywnych skutków jego dominacji nad innymi środkami transportu.

Nasze doświadczenie pokazuje, że zmiana nawyków transportowych nie jest łatwym zadaniem i zazwyczaj spotyka się z silnym oporem społecznym. Z tego powodu uruchomiliśmy Metropolitalne Szkoły Prototypowania, o których pisaliśmy już wcześniej. Poza podnoszeniem kompetencji urzędników oraz rozpoznaniem ewentualnych barier wdrożeniowych, spełniają również funkcję uspołecznionych eksperymentów. Przyczyniają się tym samym do kształtowania nowych nawyków mobilnościowych.

Wybieram różne środki transportu – z samochodu korzystam najrzadziej

Wiele podróży wykonywanych dziś samochodem może być realizowanych z użyciem innego środka komunikacji. W związku z tym podsystemy transportowe chcemy powiązać tak, aby tworzyły jeden spójny system, zapewniający dotarcie do różnych obszarów Subregionu Centralnego oraz Metropolii GZM.

Sprawne przemieszczanie się na dłuższych odcinkach będzie realizowane przez transport szynowy. Tramwaj (w przypadku niektórych miast – autobus i trolejbus) będzie obsługiwał śródmieścia i ruch wewnątrzmijski, między centrami i obszarami mieszkaniowymi. Krótkie dystanse wewnątrz dzielnic i osiedli będzie można pokonać na rowerze, hulajnodze lub własnych nogach.

Prywatny samochód będzie miał więc funkcję wyłącznic uzupełniającą.

Dlaczego chcemy tak działać?

Nasze wysiłki wpisują się w zasady krajowej i europejskiej polityki transportowej. Wzięliśmy pod uwagę w szczególności:

- podjęcie kolejnych kroków mieszczących się w ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030, prowadzących do zmniejszenia do 2050 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych niemal do zera;
- realizację pakietu *Gotowi na 55* zakładającego ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55% oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.;
- wdrożenie priorytetów Europejskiego Zielonego Ładu w zakresie zrównoważonej mobilności odwołującego się do redukcji do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem o 90%.

Opisany sposób działania przyczynia się ponadto do realizacji celów zrównoważonego rozwoju ONZ.

Rysunek 2 Wybrane cele zrównoważonego rozwoju ONZ realizowane przez plan mobilności.



Zrównoważona mobilność zmniejsza presję na środowisko dzięki redukcji emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem. Ten efekt osiągamy dzięki wymianie taboru na zasilany czystą energią, ale przede wszystkim poprzez zmianę nawyków komunikacyjnych. Gra toczy się o to, by mieszkańcy częściej korzystali z aktywnych form mobilności, przemieszczali się pieszo lub na rowerze, a przez to żyli długo i zdrowo. Ukształtowanie innych niż dotychczas zachowań generuje też zapotrzebowanie na rozwiązania urbanistyczne, które nie są podporządkowane motoryzacji indywidualnej. Przestrzeń publiczną wypełnia się zielenią chroniącą przed przegrzaniem ludzi, którzy z miasta korzystają na co dzień. Wprowadzenie nowego zagospodarowania przyczynia się do redukcji miejskiej wyspy ciepła oraz wzmacnia zdolności retencyjne terenów miejskich.

Nie zapominajmy, że tę wizję osiągamy dzięki współpracy! Zarządzanie mobilnością opieramy na koordynacji wysiłków instytucji publicznych zajmujących się organizacją transportu, planowaniem przestrzennym i ochroną środowiska, podmiotów prywatnych, ale też pojedynczych ludzi, którzy swoimi działaniami przyczyniają się do przekształcenia całego Subregionu Centralnego w miejsce dobre do życia.

W nawiązaniu do celów strategicznych, wskazanych w poprzednim rozdziale, wyznaczyliśmy sobie następujące cele operacyjne.

CEL OPERACYJNY I:

SPÓJNY I DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH TRANSPORT METROPOLITALNY

Funkcjonowanie obszaru Subregionu Centralnego będzie oparte na połączeniach kolejowych: regionalnych oraz metropolitalnych. Tramwaj, trolejbus oraz autobus będą zapewniały dojazd do stacji i przystanków kolejowych oraz obsługę wewnątrzmijską. Na krótszych dystansach będą wykorzystywane rowery, hulajnogi, urządzenia transportu osobistego i własne nogi. Samochód będzie miał rolę uzupełniającą.

CEL OPERACYJNY III:

URBANISTYKA ZORIENTOWANA NA TRANSPORT ZBIOROWY I AKTYWNE FORMY MOBILNOŚCI

Tereny znajdujące się wokół stacji i przystanków kolei metropolitalnej będą obszarami rozwoju intensywnej zabudowy wielofunkcyjnej. Przestrzeń publiczna ulic śródmiejskich i wewnątrz dzielnic mieszkaniowych będzie miała wysoką jakość, dzięki czemu będzie chętnie wykorzystywana przez rowerzystów i pieszych. Szczególną troską będą otoczone sąsiedztwa placówek szkolnych.

CEL OPERACYJNY II:

BEZPIECZNE OBSZARY ŚRÓDMIEJSKIE O WYSOKIEJ DOSTĘPNOŚCI

Obszary śródmiejskie największych ośrodków będą objęte regulacją dostępu transportu samochodowego oraz obszarowymi planami w zakresie BRD (Bezpieczeństwa ruchu drogowego). Ruch tranzytowy będzie prowadzony drogami o charakterze obwodnicowym, a nie ulicami znajdującymi się w centrach. Na tych terenach będą funkcjonowały właściwie zaprojektowane systemy płatnego parkowania.

CEL OPERACYJNY IV:

TRANSPORT PRZYJAZNY ŚRODOWISKU

Transport nie będzie istotnym źródłem zanieczyszczeń chemicznych i akustycznych środowiska. Tabor komunikacji zbiorowej będzie niskoemisyjny. W miastach będzie funkcjonowała infrastruktura zapewniająca sprawne ładowanie pojazdów indywidualnych. Do redukcji stężenia substancji szkodliwych dla zdrowia i życia mieszkańców Subregionu Centralnego przyczyni się też wprowadzenie stref czystego transportu.

CEL OPERACYJNY V:**METROPOLITALNE LABORATORIUM
MOBILNOŚCI**

W strukturach Metropolii GZM będą funkcjonowały Metropolitalne Szkoły Prototypowania. Będą tworzyły przestrzeń do eksperymentowania z nowymi rozwiązaniami i narzędziami znajdującymi się dopiero w fazie inkubacji. Szkoły będą ponadto pozwalały na testowanie i skalowanie nowych projektów mobilnościowych do lokalnych warunków. Dalsze działania badawcze dadzą podstawę do uszczegółowienia niniejszego planu.

Dzięki naszym wysiłkom mieszkańców Subregionu Centralnego i Metropolii GZM będzie mógł powiedzieć następujące rzeczy o swojej mobilności i miejscu, w którym żyje lub realizuje swoje codzienne potrzeby.

Jeżdżę z wygodną przesiadką!

Choć nie wszędzie mam atrakcyjne bezpośrednie połączenie komunikacją zbiorową, to swobodnie mogę dostać się w dowolne miejsce z jedną lub dwiema wygodnymi przesiadkami. Nie tracę przy tym czasu, energii i pieniędzy na zakup różnych biletów. Każdą przesiadkę mogę wykorzystać na szybkie zakupy i załatwienie najpotrzebniejszych spraw, gdyż wokół węzłów zlokalizowane są sklepy, biura i urzędy.

Jeżeli mieszkam w miejscu, w którym trudno o regularną komunikację, podjeżdżam środkiem transportu indywidualnego do najbliższego parkingu Park&Ride lub Bike&Ride.

Żyję i pracuję blisko stacji lub przystanku kolejowego!

Mieszkam i pracuję w takich miejscach, że nie muszę jeździć daleko, żeby dostać się do stacji lub przystanku kolejowego. Jest to wynikiem właściwych działań urbanistycznych, które podporządkowane są tej samej wizji, co polityka mobilności.

Gdy szukam nowego mieszkania, a mój pracodawca – nowego biura do prowadzenia działalności gospodarczej, pod uwagę bierzemy w pierwszej kolejności otoczenie wskazanych wcześniej punktów. To są przecież najatrakcyjniejsze lokalizacje, bezpieczne i zielone!

Nie zostawiam auta w centrum miasta na cały dzień!

Gdy chcę spędzić cały dzień w centrum, ponieważ tam pracuję lub uczę się, w podróży nie korzystam z samochodu. Zostawiam go pod domem, przy najbliższej stacji kolejowej lub przystanku, ewentualnie na parkingu na obrzeżu strefy płatnego parkowania. Własne auto wykorzystuję tylko wtedy, gdy do śródmieścia muszę się dostać szybko i na chwilę.

Poruszam się po bezpiecznych i zielonych ulicach!

Aby załatwić większość codziennych spraw, nie potrzebuję podróżować daleko poza moją dzielnicę czy osiedle. W najbliższym otoczeniu mojego domu czy mieszkania i miejsca pracy znajdę wszystkie potrzebne punkty usługowe. Mogę swobodnie i bezpiecznie poruszać się pieszo, a moje dzieci mogą samodzielnie chodzić do szkoły. Nie boję się o ich życie i zdrowie, bo ulice są przyjazne aktywnym formom mobilności. Zieleń wokół sprzyja codziennym spacerom.

Nowe technologie ułatwiają mi podróż i obniżają mój ślad węglowy!

Dzięki aplikacjom i innym systemom informacji pasażerskiej zawsze wiem, jak dojechać najszybciej pomimo pojawiających się utrudnień. Wiem też, że dokonywane dzięki temu wybory transportowe sprzyjają klimatowi.

Ścisłe i wieloaspektowe zależności między celami strategicznymi i operacyjnymi prezentuje poniższa tabela.

Tabela 3 Zależność między celami operacyjnymi i strategicznymi.

	CEL STRATEGICZNY I Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	CEL STRATEGICZNY II Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat	CEL STRATEGICZNY III Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych
CEL OPERACYJNY I Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny			
CEL OPERACYJNY II Bezpieczne obszary śródmiejskie o wysokiej dostępności			
CEL OPERACYJNY III Urbanistyka zorientowana na transport zbiorowy i aktywne formy mobilności			
CEL OPERACYJNY IV Transport przyjazny środowisku			
CEL OPERACYJNY V Metropolitalne laboratorium mobilności			

JAKIE ZADANIA ZREALIZUJEMY?

CEL OPERACYJNY I

SPÓJNY I DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH TRANSPORT METROPOLITALNY

1. Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej, żeby zagwarantować szybkie i niezawodne połączenie na dłuższych dystansach w osiach rozwojowych.

Na podstawie prac nad *Wstępnym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej* wyłoniliśmy kilka proponowanych wariantów przebiegu elementów infrastruktury. Wiele z nich zostanie zrealizowanych do 2030 r. przez spółkę PKP PLK w ramach zadań własnych oraz Programu Kolej+.

2. Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych, żeby zwiększyć częstotliwość połączeń.

Pozyskanie nowych pociągów pozwoli nam zwiększyć częstotliwość połączeń kolei metropolitalnej oraz regionalnej. Pojazdy będą obsługiwać połączenia aglomeracyjne ze zwiększoną liczbą przystanków i większą niż dotąd wymianą pasażerów. W późniejszym czasie określimy to, w jaki sposób je pozyskamy. Wtedy też ustalimy ich parametry techniczne oraz obszar działania.

3. Poprawimy dostępność sieci kolejowej, żeby ułatwić korzystanie z szybkiego transportu.

Dostępność stacji i przystanków kolejowych poprawimy za pomocą rowerów, autobusów, trolejbusów i tramwajów. Zadaniem autobusów będzie dowiezienie pasażerów do miejsca przesiadki. Tam, gdzie sieć tramwajowa przecinać będzie się z siecią kolejową, stworzymy węzeł. W promieniu minimum 5 km licząc od lokalizacji stacji i przystanków kolejowych zbudujemy wyodrębnioną infrastrukturę rowerową lub wdrożymy projekty obszarowego uspokojenia ruchu, zapewniające możliwość bezpiecznego przemieszczenia się w ruchu ogólnym. Wzmocni-

my również bezpośrednie dojścia piesze, a na terenach o rozproszonej urbanizacji wybudujemy parkingi *Park&Ride* i *Bike&Ride*.

Dla węzłów przesiadkowych stworzymy standard rozwiązań technicznych i funkcjonalnych. Dokument określający te warunki będzie podstawą pracy dla podmiotów odpowiedzialnych za przebudowę węzłów istniejących i budowę nowych. Będziemy przy tym dbać, aby przesiadka na pociąg przy korzystaniu z linii dowozowych z centrów lokalnych nie zajęła łącznie więcej niż **10 minut**.

4. Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego, żeby swobodnie przemieszczać się wewnątrz miast i gmin.

Podróże na odcinkach krótszych i na obszarach o zabudowie rozproszonej będą realizowane dzięki lokalnym liniom autobusowym. Komunikacja tramwajowa i trolejbusowa będzie stanowić w miastach z rozbudowanymi sieciami tego typu podstawę połączenia poszczególnych dzielnic z centrum miasta, ale też z obszarami dużej koncentracji miejsc pracy. Projektowanie siatki połączeń poprzedzimy badaniem potrzeb, co pozwoli dopasować do nich ofertę. W ten sposób zadecydujemy również o potrzebie budowy lokalnych pozakolejowych węzłów przesiadkowych.

5. Rozbudujemy i zmodernizujemy sieć tramwajową, żeby zagwarantować sprawny dojazd do kolei oraz największych centrów.

Aby tramwaje skutecznie uzupełniały pociągi, konieczny jest rozwój sieci tramwajowej i więcej kursów w najbardziej rozwijających się kierunkach: w stronę zakładów pracy oraz osiedli mieszkaniowych. Dla spójności, efektywności i niezawodności sieci tramwajowej konieczna będzie odpowiednia modernizacja niezmodernizowanych jeszcze odcinków sieci, także tych łączących oddalone miasta.

6. Stworzymy lokalne systemy transportu powiatowego, żeby zapobiec ich wykluczeniu transportowemu.

Zależy nam na tym, aby niezbędne usługi były dostępne dla wszystkich mieszkańców najmniejszych miejscowości. Dlatego nawet w najbardziej oddalonych zakątkach

wybranych powiatów Subregionu Centralnego uruchomimy zorganizowaną komunikację publiczną, zapewniającą możliwość dotarcia do najbliższych ośrodków powiatowych oraz stacji i przystanków kolejowych.

7. Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej, żeby była szybsza i niezawodna.

Zidentyfikujemy wąskie gardła sieci drogowej i tramwajowej, w których przepustowość maleje w godzinach szczytu, co rodzi utrudnienia w zakresie ruchu autobusów, tramwajów i trolejbusów. Po testach udroźnimy te miejsca za pomocą narzędzi inżynierii ruchu lub inwestycyjnych.

8. Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu, żeby podróż komunikacją zbiorowym była intuicyjna.

Stworzymy prosty w użyciu i intuicyjny system informacji oraz nawigacji pasażerskiej, żeby mieszkańiec w każdej chwili wiedział, jak najszybciej i najwygodniej może dojechać do wybranego przez siebie celu. Zagwarantujemy to m.in. poprzez budowę zintegrowanych: aplikacji umożliwiającej planowanie podróży i zakup biletów, systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, systemu informacji pasażerskiej w pojazdach i skutecznej komunikacji w mediach. Na terenie GZM działania te będą prowadzone pod marką Transport GZM. Wszelkie dane przekazywane będą do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, tworzonego przez Ministerstwo Infrastruktury.

9. Wypracujemy system zarządzania ruchem w regionie, żeby zmniejszyć kongestię i usprawnić przejazdy transportem zbiorowym.

Aby skutecznie usprawniać zarządzanie siecią drogową i środkami transportu zbiorowego, trzeba pozyskiwać w czasie rzeczywistym dane o tym, jak istniejące struktury działają. Obecnie są one dostępne najczęściej u operatorów komercyjnych aplikacji lub w rozproszonych systemach ITS. Naszym zadaniem będzie więc stopniowe łączenie ich w jeden zintegrowany system, począwszy od elementów związanych z transportem zbiorowym. Będzie on służył m.in. do zbierania informacji dotyczących ruchu

autobusowego, w szczególności o napełnieniach i opóźnieniach pojazdów. Wszelkie dane przekazywane będą do Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, tworzonego przez Ministerstwo Infrastruktury.

CEL OPERACYJNY II

BEZPIECZNE OBSZARY ŚRÓDMIEJSKIE O WYSOKIEJ DOSTĘPNOŚCI

1. Wdrożymy spójną politykę parkingową, żeby właściwie regulować dostępność centrów miast.

Ze względu na rosnący deficyt miejsc parkingowych w obszarach śródmiejskich będziemy równocześnie zwiększać dostępność transportu zbiorowego (por. poprzednie zadania) oraz rotację pojazdów w ramach istniejących zasobów postojowych poprzez rozszerzanie i uszczelnianie obecnych oraz tworzenie nowych stref płatnego parkowania. W ramach tych działań będziemy również analizowali potrzebę budowy powiązanych ze strefami parkingów buforowych na ich obrzeżach. Prace projektowe poprzedzimy badaniami. Ta aktywność będzie rozwinięciem działań Metropolitalnego Zespołu ds. Spójnej Polityki Parkingowej.

2. Uzupełnimy i zmodernizujemy sieć drogową, żeby odciążać centra miast z ruchu tranzytowego oraz usprawnić istniejące korytarze dla transportu zbiorowego i stworzyć nowe.

W uzasadnionych przypadkach będziemy modernizować istniejące i budować nowe drogi o funkcjach tranzytowych lub rozprowadzających, odciążające centra miast i dzielnice mieszkaniowe. Podczas projektowania będziemy dbać jednak o to, by nie stanowiły bariery dla ludzi przemieszczających się inaczej niż samochodem oraz aby były bezpieczne dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Ponadto będziemy wprowadzać w ich obrębie priorytet dla transportu zbiorowego (buspasy, odpowiednie programy sygnalizacji itd.) oraz infrastrukturę rowerową i pieszą.

Kilka takich odcinków zostało już zidentyfikowanych w *Strategii Rozwoju GZM na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.*

CEL OPERACYJNY III

URBANISTYKA ZORIENTOWANA NA TRANSPORT ZBIOROWY I AKTYWNE FORMY MOBILNOŚCI

1. Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu, żeby skrócić codzienne podróże.

Zależy nam na zwiększaniu intensywności zabudowy w otoczeniu głównych korytarzy transportowych. Jest to zgodne z ideą *Transit Oriented Development* (rozwoju zorientowanego na transport zbiorowy). Dzięki temu nie będziemy musieli tworzyć dodatkowej infrastruktury, a także uruchamiać nieefektywnych linii komunikacji miejskiej. Z drugiej strony, realizacja nowych inwestycji nie będzie zwiększała potoków ruchu samochodowego.

Integrację polityki przestrzennej z dostępnością transportową rozpoczniemy od działań pilotażowych w ramach Metropolitalnej Szkoły Prototypowania.

2. Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach, żeby ułatwić poruszanie się pieszo.

Wykonamy inwentaryzację infrastruktury wszędzie tam, gdzie dostępność komunikacji zbiorowej jest wysoka. Na tej podstawie przygotujemy rozwiązania służące do uspokojenia i ograniczenia ruchu samochodowego, a ostatecznie – zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Uporządkujemy parkowanie pojazdów. W odzyskane w ten sposób przestrzenie wprowadzimy zieleni. Stanowi to kontynuację działań na rzecz poprawy i zapewnienia dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami oraz osobom starszym.

Stworzymy standard rozwiązań technicznych i funkcjonalnych dla zielonych i bezpiecznych ulic miejskich. Dokument określający te warunki będzie podstawą pracy dla podmiotów odpowiedzialnych za przebudowę infrastruktury w dzielnicach. Jego kontynuację stanowi kolejne działanie.

3. Zapewnimy bezpieczne dojście uczniów do szkół, żeby dzieci mogły być bardziej samodzielne.

Uzupełnieniem projektu dotyczącego rozwoju sieci przyjaznych ulic w miastach będą zmiany w otoczeniu szkół. Wspólnie ze społecznościami szkolnymi przeprowadzimy badania zachowań komunikacyjnych uczniów i na podstawie wyników opracujemy pomysły na zwiększenie ich bezpieczeństwa. Ograniczymy ruch samochodowy w sąsiedztwie takich obiektów, ale też poprawimy funkcjonalność i estetykę przestrzeni publicznej.

4. Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej, żeby wspierać ekologiczne i zdrowe środki transportu.

W przypadku wielu dojazdów do pracy czy szkoły rower może z powodzeniem zastąpić samochód. Systemowy rozwój spójnej i ciągłej infrastruktury rowerowej (m.in. drogi dla rowerów, parkingi rowerowe, elementy uspokajania ruchu) na terenie Subregionu Centralnego ma szansę zwiększyć popularność tego środka transportu, a zatem realnie wpłynąć na zmianę nawyków transportowych w regionie. Będziemy więc zajmować się wdrażaniem takich rozwiązań.

Dzięki publicznemu rowerowi metropolitalnemu ułatwimy korzystanie z tego środka transportu na ostatnim odcinku podróży, a dzięki sieci metropolitalnych велоstrad powiązemy sieci rowerowe poszczególnych miast.

CEL OPERACYJNY IV

TRANSPORT PRZYJAZNY ŚRODOWISKU

1. Stworzymy strefy czystego transportu, żeby poprawić jakość powietrza w miastach.

Korzystając z doświadczeń miast polskich i europejskich, będziemy systematycznie uruchamiać strefy czystego transportu, których zadaniem jest ograniczanie wjazdu najbardziej emisyjnych pojazdów do gmin z najgorszą jakością powietrza. Działania projektowe poprzedzimy badaniami i obliczeniami dotyczącymi sytuacji wyjściowej (liczby i emisyjności pojazdów poruszających się po miastach), wykonanymi w oparciu o dane ruchowe pozyskane z inteligentnych systemów transportowych (ITS) lub z pomiarów wykonanych w czasie rzeczywistym.

2. Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy, żeby podnieść komfort podróży transportem zbiorowym oraz zmniejszyć szkodliwy wpływ transportu na środowisko.

Kupimy nowe pojazdy niskoemisyjne (w tym zeroemisyjne), niskopodłogowe i klimatyzowane, co zapewni wysoki standard obsługi pasażerskiej w różnych warunkach oraz zminimalizuje negatywny wpływ transportu zbiorowego na otoczenie – chemiczny i akustyczny. Oczywiście zadbaamy też o infrastrukturę do ładowania. Dokładną analizę potrzebnego taboru wykaże wymagana w ustawie o elektromobilności analiza kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej, tworzona co 3 lata. Poszerzymy ją o kwestie związane z identyfikacją najbardziej efektywnych sposobów zasilania środków transportu, budowy niezbędnej infrastruktury liniowej, wpływu infrastruktury i siatki połączeń na zasięg pojazdów oraz zakupu zielonej energii zasilającej pojazdy.

3. Będziemy wdrażać technologie zeroemisyjne, żeby obniżyć emisje transportowe.

Będziemy wspierać budowę infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, wodorowych lub napędzanych zgodnie z inną zrównoważoną technologią. Będziemy dbali o to, żeby docelowo energia zasilająca pojazdy elektryczne pochodziła z czystych źródeł energii. Wymienimy również flotę własnych pojazdów na zasilaną paliwami alternatywnymi.

CEL OPERACYJNY V

METROPOLITALNE LABORATORIUM MOBILNOŚCI

1. Rozwiemy projekt Metropolitalnych Szkół Prototypowania, żeby w trybie ciągłym opracowywać, testować i skalować rozwiązania mobilnościowe.

Będziemy rozwijać Metropolitalne Szkoły Prototypowania jako metodę ustawicznego kształcenia urzędników oraz budowania silnych powiązań międzyinstytucjonalnych. W ramach poszczególnych procesów będziemy w szczególności rozpracowywać różne zagadnienia mobilnościowe poruszone w niniejszym planie lub szukać rozwiązania dla kwestii, których pojawienia się nie możemy teraz przewidzieć. W związku z tym będziemy utrzymywać funkcję badawczo-rozwojową Szkół.

2. Opracujemy plan zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) dla Subregionu Centralnego, żeby rozwiązać problem negatywnych skutków transportu towarów.

Podczas pracy nad planem mobilności doszliśmy do wniosku, że problem logistyki miejskiej wymaga dalszego zgłębiania. W związku z tym przeprowadzimy badania, działania partycypacyjne i projektowe, które pozwolą nam dokładnie zdiagnozować tę kwestię i wypracować rozwiązania właściwe pod względem inżynierskim i akceptowane społecznie. Nasze analizy będą dotyczyły zarówno logistyki dużej skali - przewozu ładunków i towarów po sieci drogowej i kolejowej, jak i logistyki wewnątrz miast, polegającej m.in. na dostarczaniu zakupów, paczek i jedzenia.

3. Opracujemy model ruchu dla Subregionu Centralnego, żeby usprawnić zarządzanie mobilnością.

Dostępny model ruchu wymaga kalibracji w zakresie transportu zbiorowego. Dokonamy jego aktualizacji, co pozwoli nam ostatecznie zweryfikować różne tezy opracowane w oparciu o przegląd dokumentów i analizę rozproszonych zbiorów danych. Model będzie miał też funkcje predykcyjne, gdyż będziemy go używać do badania po-

tencjalnych skutków różnych projektów mobilnościowych oraz reorganizacji sieci drogowej.

4. Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu, żeby na bieżąco kontrolować sytuację transportową Subregionu Centralnego.

Działaniem uzupełniającym modelowanie będzie cykliczne pozyskiwanie informacji o funkcjonowaniu podsystemów transportowych oraz społecznej ocenie tego zjawiska. Dzięki temu będziemy zbierać dane potrzebne do skalowania projektów inwestycyjnych i organizacyjnych, o których szeroko piszemy w niniejszym planie. Pozwoli to osadzić priorytety w realiach lokalnych.

5. Rozwiniemy technologie bezzałogowe i autonomiczne, żeby stworzyć metodę prowadzącą do obniżenia kosztów transportu drogowego.

Ze względu na różny stopień dojrzałości technologii bezzałogowych i autonomicznych w pierwszej fazie będziemy przeprowadzać testy, potem demonstracje i wdrożenia pilotażowe, co będzie służyło zwiększaniu świadomości zarówno mieszkańców, jak i urzędników. Będziemy inte-

grować ruch naziemny z powietrznym, aby móc tworzyć kompleksowe i automatyczne usługi. Nasza aktywność będzie środkiem do obniżenia kosztów przewozu, szczególnie na odcinkach wymagających cyklicznego transportowania przedmiotów (np. krwi).

6. Rozwiniemy alternatywne usługi transportowe, żeby pomóc w rezygnacji z własnego samochodu.

Zbadamy i przetestujemy możliwości wykorzystania transportu na żądanie, wypożyczalni samochodów na minuty oraz taksówek jako dopełnienia systemu mobilności miejskiej. Sprawdzimy na ile te narzędzia są w stanie pomóc w rezygnacji z własnego samochodu oraz są w stanie skutecznie uzupełnić sieć transportową w rejonach o mniejszym zapotrzebowaniu na usługi transportowe.

Fot. 11 Centrum przesiadkowe przy przystanku Łaziska Górne, fot. Marcin Domański.



ROZDZIAŁ VI

Jak zrealizujemy zadania priorytetowe?

Zaproponowane zadania inwestycyjne, operacyjne i organizacyjne będziemy realizować w pakietach i według priorytetów opisanych w poniższym rozdziale.

CZYM SĄ PAKIETY ZADAŃ?

Zaproponowane zadania inwestycyjne, operacyjne i organizacyjne będziemy realizować w pakietach i według poniższych priorytetów, które ustaliliśmy w oparciu o analizę SWOT, zawartą w dokumencie pt. *Dobra Mobilność – (nie) wykorzystane możliwości*.

Na terenie Metropolii GZM wdrożenie będzie koordynowane przez Urząd Metropolitalny, ponieważ w ustawowym obszarze działania tej instytucji jest zrównoważona mobilność miejska. W powiatach i gminach Subregionu Centralnego będących poza Metropolią GZM koordynatorem tych działań pozostanie Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Pakiety zadań przedstawiliśmy w kartach, które będziemy uszczegóławiać w trakcie rozwoju poszczególnych projektów.

JAKIE INWESTYCJE BĘDĄ WYNIKAĆ Z PAKIETÓW?

Główne inwestycje związane będą z koleją. Niezbędną infrastrukturę zbuduje PKP PLK S.A. przy wsparciu projektowym i finansowym GZM. Wspólnie z Marszałkiem Województwa Śląskiego jako Metropolia GZM zadbamy o to, żebyśmy mieli wystarczającą liczbę pociągów do obsługi kolei metropolitalnej oraz środki na przewozy z zaplanowaną częstotliwością, zapewniającą realizację celów Dobrej Mobilności.

Kolejnym elementem podróży jest przesiadka na kolej. Kluczowe będą więc dobrej jakości węzły przesiadkowe zlokalizowane przy stacjach i przystankach kolei metropolitalnej. To na ich budowie skupimy się w głównej mierze w najbliższych latach. Do poprawnego funkcjonowania stref płatnego parkowania potrzebne będą z kolei parkingi buforowe. Będzie to drugi typ węzłów przesiadkowych uwzględniony w naszych planach inwestycyjnych. Ważną rolę w systemie mobilności na obszarze Subregionu Centralnego (głównie w mniejszych miejscowościach) pełnić będzie także sieć lokalnych węzłów przesiadkowych, integrujących połączenia autobusowe, wraz z infrastrukturą pieszo-rowerową, dzięki której możliwe będzie ogranicze-

nie liczby samochodów wjeżdżających do lokalnych centrów usługowych.

Sieć dojazdowa do kolei oraz sieć połączeń lokalnych oparta na komunikacji tramwajowej i autobusowej będzie szczegółowo zaplanowana w lokalnych planach mobilności dla osi rozwojowych. Nie będziemy jednak czekać i oczywiście, najbardziej dojrzałe inwestycje będą realizowane już w najbliższych latach. Muszą być one jednak kompatybilne z systemem opisanym w niniejszym planie, a ponadto być wskazane w lokalnych dokumentach planistycznych, które nie stoją w sprzeczności z założeniami systemu. Ważne jest także, aby odpowiadały na realne potrzeby zgłaszane przez mieszkańców, bądź zwiększały niezawodność działania systemu i były uzasadnione odpowiednimi metrykami, które możecie znaleźć w raporcie diagnostycznym pt. „Dobra Mobilność – (nie)wykorzystane możliwości”.

Kluczową kwestią będzie również powiązanie podsystemów transportowych w jeden sprawnie działający system. Niezbędne będą do tego systemy szeroko rozumianego inteligentnego transportu, z zarządzaniem ruchem na czele. Uzupełnieniem będą liczne lokalne projekty związane m.in. z ruchem rowerowym, uspokajaniem ruchu drogowego oraz lokalnymi węzłami przesiadkowymi integrującymi inne niż kolej środki transportu.

Kryteria wyboru projektów powinny być oparte o zgodność z systemem opisanym w niniejszym planie, efektywność ponoszonych kosztów w stosunku do rezultatów, realizację ważnych postulatów społecznych oraz zaawansowanie prac projektowych. Dokładne przebiegi i analizy powinny być przedmiotem prac projektowych i prognoz oddziaływania na środowisko.

Wszystkie te inwestycje powinny być prowadzone sprawnie, generując jak najmniejsze utrudnienia w codziennym życiu mieszkańców. Prowadzenie inwestycji powinno być koordynowane na poziomie metropolitalnym, aby nie paralizować wszystkich form mobilności naraz.

PAKIET I: KOLEJ METROPOLITALNA

Realizacja tego pakietu służy do wdrożenia kolei metropolitalnej poprzez budowę infrastruktury, zapewnienie taboru i odpowiedniej częstotliwości połączeń, określonej w definicji korytarzy transportowych.

Podmioty zaangażowane PKP PLK S.A., Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Koleje Śląskie Sp. z o.o., POLREGIO S.A., inni przewoźnicy kolejowi oraz producenci taboru, gminy

Główne zadania:	<ul style="list-style-type: none"> Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych 	Zadania dodatkowe:	<ul style="list-style-type: none"> Poprawimy dostępność sieci kolejowej
Wpływ na cele strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych 	Powiązanie ze SWOT:	<ul style="list-style-type: none"> S1, S4, S17, S22 W4, W8, W16, W17, W21, W22 O1, O2, O11, O16, O17, O22, O28 T3, T12, T22

Wskaźniki:

- Liczba mieszkańców w promieniu 1 km od stacji kolei metropolitalnej:
 - wartość bazowa (2022 r.) – około 20% mieszkańców Subregionu Centralnego
 - wartość docelowa (2030 r.) – około 30% mieszkańców Subregionu Centralnego
- Liczba pociągokilometrów rocznie na terenie Metropolii GZM:
 - wartość bazowa (2021 r.) – 3 miliony pociągokilometrów
 - wartość docelowa (2030 r.) – 6 milionów pociągokilometrów

Harmonogram:

- do 2024 r. – ukończymy *Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej*
- po 2024 r. – uruchomimy kolej metropolitalną w korytarzu północno-zachodnim
- po 2026 r. – uruchomimy kolej metropolitalną w korytarzach północno-wschodnim
- po 2028 r. - uruchomimy kolej metropolitalną w korytarzu południowym
- po 2029 r. – uruchomimy kolej metropolitalną w korytarzach uzupełniających
- do 2030 r. – zapewnimy tabor niezbędny do realizacji dodatkowych połączeń kolei metropolitalnej
- po 2030 r. – uruchomimy kolej metropolitalną w korytarzu zachodnim

Koszty inwestycyjne:	około 2 miliardy zł po stronie Metropolii GZM do 2030 r. (wkład własny do inwestycji infrastrukturalnych PKP PLK S.A., pozyskanie taboru), pozostałe środki – PKP PLK S.A. oraz gminy	Szacunkowe koszty operacyjne:	150–300 milionów zł rocznie w zależności od założonych częstotliwości w korytarzach transportowych, według stawek na rok 2023
-----------------------------	---	--------------------------------------	---

Główne wyzwania:

- opóźnienia w budowie infrastruktury kolei metropolitalnej
- rosnące koszty inwestycji
- brak funduszy na realizację założonych częstotliwości kursowania pociągów
- brak taboru niezbędnego do realizacji założonych połączeń
- trudności w zastępowaniu autobusowych linii metropolitalnych połączeniami kolejowymi

PAKIET II: DOBRY TRANSPORT

Realizacja tego pakietu służy do wykreowania hierarchicznej, funkcjonalnie uporządkowanej i ściśle powiązanej z koleją metropolitalną sieć transportowej, wyposażonej w odpowiednią infrastrukturę liniową i przesiadkową, a także tabor autobusowy, tramwajowy i trolejbusowy.

Zespół: koordynatorzy planu mobilności z jednostek samorządu terytorialnego podzieleni na 4 grupy związane z głównymi osiami rozwojowymi

Podmioty zaangażowane: organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego, zarządcy dróg, operatorzy usług współdzielonych

Główne zadania:	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawimy dostępność sieci kolejowej • Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego 	Zadania dodatkowe:	<ul style="list-style-type: none"> • Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu • Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach • Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej • Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy • Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu
------------------------	--	---------------------------	--

Wpływ na cele strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> • Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat • Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych 	Powiązanie ze SWOT:	<ul style="list-style-type: none"> • S4, S10, S14, S18, S24 • W4, W8, W12, W13, W14, W18, W19, W20, W21, W22 • O1, O2, O7, O10, O12, O13, O18, O22, O24, O27, O28 • T1, T2, T3, T7, T13, T22, T29, T30
------------------------------------	---	----------------------------	--

Wskaźniki:

- Liczba planów mobilności dla korytarzy transportowych:
 - wartość bazowa (2023 r.) – 0 planów
 - wartość docelowa (2030 r.) – 4 plany

Harmonogram:

- po 2024 r. – zreformujemy siatkę połączeń w korytarzu północno-zachodnim
- do 2026 r. – stworzymy ramowe plany mobilności dla poszczególnych osi rozwojowych
- po 2026 r. – zreformujemy siatkę połączeń w korytarzu północno-wschodnim i południowym
- po 2030 r. – zreformujemy siatkę połączeń w korytarzu zachodnim

Koszty inwestycyjne:	do ustalenia	Szacunkowe koszty operacyjne:	około 1-1,5 miliarda zł rocznie na przewozy pasażerskie (bez kosztów kolei, według stawek na rok 2023)
-----------------------------	--------------	--------------------------------------	--

Główne wyzwania:

- konflikty społeczne przy reformie siatki połączeń
- rozbieżne wizje różnych jednostek samorządu terytorialnego
- rosnące koszty komunikacji miejskiej, brak funduszy na realizację założonej siatki połączeń

PODPAKIET IIa: PRZESIADKI

Realizacja tego podpakietu służy do ustandaryzowania i budowy węzłów przesiadkowych zwiększających dostęp do sieci kolejowej, a także zmniejszających liczbę samochodów wjeżdżających do centrów lokalnych.

Podmioty realizujące:	gminy przy wsparciu koordynatorów korytarzy transportowych	Koszty inwestycyjne:	około 1 miliarda złotych
Powiązane zadania:	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawimy dostępność sieci kolejowej • Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego • Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu • Rozwiniemy alternatywne usługi transportowe 		
Harmonogram:	<ul style="list-style-type: none"> • do 2024 r. – zakończymy pilotażowy projekt partycypacji społecznej dotyczącej otoczenia stacji kolei metropolitalnej • do 2025 r. – określimy szczegółowy techniczny i funkcjonalny standard przesiadki • do 2025 r. – dokonamy integracji taryfowej między Zarządem Transportu Metropolitalnego, a Kolejami Śląskimi i POLREGIO • cały czas – będziemy budować węzły przesiadkowe przy stacjach kolejowych oraz parkingi buforowe z węzłami przesiadkowymi zmniejszającymi liczbę samochodów wjeżdżających do centrów lokalnych 		
Główne wyzwania:	<ul style="list-style-type: none"> • przedłużające się negocjacje w sprawie wspólnego biletu • problemy z własnością gruntów pod potencjalne węzły przesiadkowe • konflikty społeczne związane z różnymi potencjalnymi funkcjami przesztreni przeznaczonej na węzły przesiadkowe • działanie w ramach istniejącej infrastruktury przystanków i stacji kolejowych 		

PODPAKIET IIb: TRAMWAJE

Realizacja tego podpakietu służy do rozbudowania oraz modernizacji sieci tramwajowej w celu zwiększenia jej sprawności, niezawodności oraz spójności.

Podmioty realizujące:	Tramwaje Śląskie S.A. przy wsparciu koordynatorów korytarzy	Koszty inwestycyjne:	około 1 miliarda złotych
Powiązane zadania:	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudujemy i zmodernizujemy sieć tramwajową • Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego • Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej 		
Harmonogram:	<ul style="list-style-type: none"> • od 2024 r. – zaczniemy realizować priorytety dla tramwajów na skrzyżowaniach • od 2024 r. – Metropolia GZM zacznie przejmować akcje spółki Tramwaje Śląskie S.A. • cały czas – będziemy modernizować i rozbudowywać sieć tramwajową w najbardziej adekwatnych pod kątem potrzeb i zaawansowania projektów ciągach 		
Główne wyzwania:	<ul style="list-style-type: none"> • konflikty społeczne i środowiskowe związane z przebiegiem nowych linii tramwajowych • brak zgody na priorytetację tramwajów względem samochodów • niedostateczne finansowanie skomplikowanych z natury projektów tramwajowych • trudności techniczne przy inwestycjach tramwajowych w sieci drogowej 		

PODPAKIET IIc: ROWERY

Realizacja tego podpakietu służy do stworzenia możliwości komfortowego przemieszczania się po miastach i wsiach na rowerze - nie tylko po wydzielonych dla rowerów drogach.

Podmioty realizujące:	gminy przy wsparciu koordynatorów korytarzy transportowych	Koszty inwestycyjne:	około 1 miliarda złotych
Powiązane zadania:	<ul style="list-style-type: none"> Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach 		

Harmonogram:	<ul style="list-style-type: none"> do 2024 r. – wykonamy koncepcję techniczną pierwszych metropolitalnych velostrad po 2024 r. – uruchomimy w pełni system publicznego roweru metropolitalnego cały czas – będziemy kontynuować oraz wdrażać nowe programy budowy infrastruktury rowerowej w gminach i powiatach cały czas – będziemy budować metropolitalne velostrady oraz subregionalne trasy rowerowe 		
---------------------	---	--	--

Główne wyzwania:	<ul style="list-style-type: none"> brak wyraźnego wzrostu podróży rowerowych ze względu na fragmentaryczność sieci konkurencja roweru publicznego z prywatnymi operatorami mikromobilności problemy z własnością gruntów pod velostrady 		
-------------------------	--	--	--

PODPAKIET IId: POJAZDY

Realizacja tego podpakietu służy do zakupu nowych komfortowych i ekologicznych autobusów, tramwajów i trolejbusów.

Podmioty realizujące:	przewoźnicy we współpracy z organizatorami transportu	Koszty inwestycyjne:	około 2 miliardów złotych
Powiązane zadania:	<ul style="list-style-type: none"> Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy Będziemy wdrażać technologie zeroemisyjne 		

Harmonogram:	<ul style="list-style-type: none"> od 2024 r. – co 3 lata będziemy przeprowadzać analizę kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej cały czas – będziemy kontynuować oraz inicjować nowe programy wymiany taboru 		
---------------------	---	--	--

Główne wyzwania:	<ul style="list-style-type: none"> problemy związane z ograniczonym zasięgiem autobusów elektrycznych wysokie koszty paliw alternatywnych niewspółmierne tempo rozwoju infrastruktury zasilania pojazdów w stosunku do ich wymiany 		
-------------------------	---	--	--

PAKIET III: DOBRE CENTRUM

Realizacja tego pakietu służy do przekształcenia obszarów śródmiejskich, zawiera więc działania służące do regulowania ich dostępności i sposobu funkcjonowania pod względem transportowym.

Zespół: Metropolitalny Zespół ds. Spójnej Polityki Parkingowej

Podmioty zaangażowane: urzędy gmin, zarządcy dróg, spółdzielnie i jednostki administracyjne budynków mieszkalnych, przedsiębiorcy

Główne zadania:	<ul style="list-style-type: none"> Wdrożymy spójną politykę parkingową 	Zadania dodatkowe:	<ul style="list-style-type: none"> Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach
------------------------	---	---------------------------	---

Wpływ na cele strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróży codziennych 	Powiązanie ze SWOT:	<ul style="list-style-type: none"> S4, S25 W4, W8, W11, W23, W25 O8, O11, O24, O26 T24, T25, T30
------------------------------------	---	----------------------------	--

Wskaźniki:

- Powierzchnia stref płatnego parkowania w miastach tworzących Metropolię GZM:
 - wartość bazowa (2023 r.) – 3,3 km²
 - wartość docelowa (2030 r.) – 10 km²

Harmonogram:

- do 2025 r. – przeprowadzimy badania i stworzymy rekomendacje dotyczące granic oraz zasad funkcjonowania stref płatnego parkowania
- do 2026 r. – przeprowadzimy kampanię edukacyjną na temat płatnego parkowania
- po 2026 r. – będziemy sukcesywnie wdrażać rekomendowane strefy
- po 2026 r. – będziemy sukcesywnie ujednoczać zasady działania stref

Koszty inwestycyjne:	do ustalenia	Szacunkowe koszty operacyjne:	do ustalenia
-----------------------------	--------------	--------------------------------------	--------------

Główne wyzwania:

- brak społecznego zrozumienia zasadności płatności za parkowanie
- brak dostatecznej woli wprowadzenia regulacji parkingowych w różnych miastach

PAKIET IV: DOBRA DZIELNICA

Realizacja tego pakietu służy do tworzenia przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego przestrzeni w dzielnicach mieszkaniowych. Priorytetowe znaczenie ma dla nas otoczenie szkół i przedszkoli.

Zespół: zespół powstały po Metropolitalnych Szkołach Prototypowania

Podmioty zaangażowane: zarządcy dróg, zarządcy nieruchomości, szkoły i przedszkola, społeczności szkół i przedszkoli

Główne zadania:	<ul style="list-style-type: none"> Rozwiemy sieć przyjaznych ulic w miastach Zapewnimy bezpiecznie dojście dzieci do szkół 	Zadania dodatkowe:	<ul style="list-style-type: none"> Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej
Wpływ na cele strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych 	Powiązanie ze SWOT:	<ul style="list-style-type: none"> S15, S26, S27 W15, W24 O15, O26 T15, T24

Wskaźniki:

- Liczba zrealizowanych projektów dla otoczenia szkół i przedszkoli:
 - wartość bazowa (2023 r.) – 0 projektów
 - wartość docelowa (2030 r.) – 10 projektów

Harmonogram:

- do 2025 r. – przeprowadzimy Metropolitalną Szkołę Prototypowania w zakresie bezpiecznego dojścia do szkoły wraz z pierwszymi wdrożeniami
- do 2026 r. – przygotujemy podręcznik do tworzenia bezpiecznego dojścia dzieci do szkół (na bazie doświadczeń Metropolitalnej Szkoły Prototypowania)
- do 2026 r. – stworzymy założenia programu bezpiecznego dojścia dzieci do szkół
- po 2026 r. – uruchomimy program bezpiecznego dojścia dzieci do szkół

Koszty inwestycyjne:	do ustalenia	Szacunkowe koszty operacyjne:	do ustalenia
-----------------------------	--------------	--------------------------------------	--------------

Główne wyzwania:

- brak chętnych do realizacji programu bezpiecznego dojścia do szkół
- brak mechanizmu finansowania programu bezpiecznego dojścia do szkół
- potencjalne konflikty społeczne w dzielnicach

PAKIET V: LABORATORIUM MOBILNOŚCI

Realizacja tego pakietu służy do skalowania rozwiązań mobilnościowych, wytwarzania standardów realizacji zadań, rozpoznawania nowych wyzwań i szkolenia urzędników.

Zespół: dla każdej Metropolitalnej Szkoły Prototypowania ustalany indywidualnie, składający się z różnych interesariuszy, głównie przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego

Podmioty zaangażowane: eksperci branżowi, różni interesariusze w zależności od Szkoły

Wpływ na cele strategiczne: <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników • Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat • Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych 	Powiązanie ze SWOT: <ul style="list-style-type: none"> • S1, S4, S14, S17, S26 • W1, W4, W8, W12, W13, W14, W21 • O1, O2, O7, O12, O13, O18, O26 • T1, T2, T3, T12
--	---

Wskaźniki:

- Liczba przeprowadzonych Metropolitalnych Szkół Prototypowania:
 - wartość bazowa (2023 r.) – 5 Szkół
 - wartość docelowa (2030 r.) – 12 Szkół

Lista Metropolitalnych Szkół Prototypowania:

- Wzorcowy węzeł przesiadkowy (zadanie: Poprawimy dostępność sieci kolejowej)
- Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy (zadanie: Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu)
- Dostępność ośrodków pracy (zadanie: Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego)
- Bezpieczna droga do szkoły (zadanie: Zapewnimy bezpieczne dojście dzieci do szkół)
- Priorytet dla komunikacji zbiorowej (zadanie: Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej)
- Logistka miejska (zadanie: Opracujemy plan zrównoważonej logistyki miejskiej dla Subregionu Centralnego)
- oraz kolejne Szkoły, zgodnie z zapotrzebowaniem

Szacunkowe koszty operacyjne: 1–2 mln zł

Główne wyzwania:

- trudność we wprowadzaniu rezultatów Metropolitalnych Szkół Prototypowania
- ryzyko rozpadu grupy tworzącej Metropolitalną Szkołę Prototypowania ze względu na nadmiar codziennych obowiązków

Realizację pakietów zadań sfinansujemy z różnych źródeł, przy zastosowaniu dostępnych mechanizmów, w tym montażu finansowego, przede wszystkim w oparciu o środki publiczne. Głównym źródłem będą środki własne Metropolii GZM oraz jej gmin członkowskich i jednostek tworzących Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego. Będziemy aktywnie dążyć do pozyskania pieniędzy ze źródeł zewnętrznych, z dotacji, programów i funduszy wojewódzkich, krajowych oraz europejskich.

Potencjalne źródła finansowania są następujące:

- środki własne jednostek samorządu terytorialnego będących członkami Metropolii GZM i Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego;
- środki pochodzące z budżetu państwa, w tym z dotacji celowych będących w dyspozycji odpowiednich Ministerstw, m.in. Rządowy Fundusz Polski Ład, Program Inwestycji Strategicznych, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Samorządowy Program Pożyczkowy Fundacji Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Oferta Banku Gospodarstwa Krajowego, Fundusz Inwestycji Samorządowych, Oferta Banku Gospodarstwa Krajowego;
- środki Unii Europejskiej w ramach polityki spójności oraz instrumentów Komisji Europejskiej, w tym Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027, Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, Horyzont Europa, Interreg CENTRAL EUROPE, URBACT, Erasmus+, Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności – Zielona, inteligentna mobilność;
- inne środki zagraniczne, m.in. Norweski Mechanizm Finansowy, Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego;
- fundusze instytucji międzynarodowych, m.in. Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Banku Światowego;
- fundusze innych uczestników procesu realizacji niniejszego planu, w tym instytucji publicznych, m.in. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP PLK S.A. oraz sektora prywatnego;
- inne środki niewymienione powyżej.

Przed realizacją każdego z działań określimy szacowany budżet oraz wskażemy konkretne źródła finansowania ze środków zewnętrznych.

ROZDZIAŁ VII

Jak będziemy sprawdzać postępy prac?

Aby wiedzieć, czy nasze działania przynoszą pożądane efekty, będziemy sprawdzać założone wskaźniki, które obliczymy na podstawie wyników badań i modelu ruchu.

JAKA JEST ROLA BADAŃ W NASZEJ PRACY?

Wyniki badań dotyczących kierunków i charakteru przemieszczeń oraz zmiany zachowań mobilnościowych będą podstawą ewaluacji niniejszego planu, a także – jeżeli pojawi się taka potrzeba – jego aktualizacji.

Pierwsze badania społeczne na próbie ponad 20 tysięcy osób zrealizujemy po otrzymaniu odpowiedniego finansowania. Na podstawie uzyskanych wyników ustalimy ostatecznie wartości wskaźników monitorujących. Do tego czasu będziemy bazować na danych zastanych oraz badaniach wykonywanych w latach 2017-2018 podczas tworzenia *Studium Transportowego Subregionu Centralnego*, kalibrowanych w 2022 r. na potrzeby prac nad *Regionalnym Planem Transportowym Województwa Śląskiego*.

Do analizy efektywności i wpływu na środowisko inwestycji, których wdrożenie będzie wynikało z niniejszego planu, będziemy wykorzystywać model ruchu. Właśnie rozpoczęliśmy aktualizację modelu stanowiącego element *Studium Transportowego Subregionu Centralnego*.

Fot. 12 Wywiad indywidualny przeprowadzane przez członka zespołu Metropolitalnej Szkoły Prototypowania w Sosnowcu, fot. Jacek Zalwert.



JAKIE WSKAŹNIKI BĘDZIEMY UWZGLĘDNIAC?

W pracy ewaluacyjnej będziemy brać pod uwagę różne wskaźniki produktu i rezultatu, o których pisaliśmy już w wielu miejscach w niniejszym planie. Teraz przedstawiamy je w usystematyzowanej formie.

Tabela 4 Wskaźniki rezultatu i produktu.

Wskaźniki rezultatu	Wartość bazowa (2018):	Wartość docelowa (2050):
Udział podróży realizowanych wyłącznie samochodem w ogólnej liczbie podróży	44% łącznie, 58% do pracy źródło: <i>Studium Transportowe Subregionu Centralnego</i>	22% łącznie, 29% do pracy źródło: badania ankietowe nawyków mobilnościowych
Łączna emisja dwutlenku węgla pochodząca ze środków transportu	3 Mt CO ₂ rocznie źródło: <i>Studium Transportowe Subregionu Centralnego</i>	0 źródło: model ruchu
Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych	127 źródło: SEWiK	0 źródło: SEWiK
Wskaźniki produktu	Wartość bazowa (2022):	Wartość docelowa (2030):
Liczba mieszkańców w promieniu 1 km od stacji kolei metropolitalnej	około 20% mieszkańców Subregionu Centralnego źródło: szacunki własne	około 30% mieszkańców Subregionu Centralnego źródło: szacunki własne
Liczba pociągokilometrów rocznie na terenie Metropolii GZM	~ 3 miliony (2021 r.) źródło: szacunki własne	~ 6 milionów źródło: szacunki własne
Liczba planów mobilności dla korytarzy transportowych	0	4
Powierzchnia stref płatnego parkowania w miastach tworzących Metropolię GZM	3,3 km ² źródło: szacunki własne	10 km ² źródło: szacunki własne
Liczba zrealizowanych projektów dla otoczenia szkół i przedszkoli	0	10
Liczba przeprowadzonych Metropolitalnych Szkół Prototypowania	5	12

W JAKIM RYTMIE BĘDIEMY SPRAWDZAĆ REALIZACJĘ PLANU?

Dobra Mobilność to biblioteka dokumentów, która będzie cyklicznie aktualizowana i poszerzana o kolejne pozycje. To działanie będzie przyjmowało formę uchwały Zarządu GZM i Walnego Zgromadzenia Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego.

Aktualizację będziemy prowadzić w sposób opisany w poniższych akapitach. Poza opisanym cyklem stworzymy plany mobilności dla osi rozwojowych opisanych w pakiecie Dobry Transport. Na ich podstawie w ciągu kilku następnych lat wyciągniemy wnioski wspólne dla wszystkich osi rozwojowych i uszczegółowimy plan mobilności dla całego Subregionu i Metropolii.

Raz na rok – począwszy od 2024 r. – będziemy sprawdzać postępy w realizacji zadań!

Stopień realizacji pakietów zadań będziemy oceniać dzięki obliczeniu bieżącej wartości wskaźników produktu. Kalkulacji będziemy dokonywać w oparciu o dane dostarczone przez przedstawicieli instytucji będących liderami lub członkami zespołów odpowiedzialnych za wdrożenie poszczególnych pakietów. Informację uzupełniającą zapewnią wywiady ze wskazanymi osobami na temat źródła ewentualnych opóźnień i niepowodzeń.

Wyniki weryfikacji będziemy analizować w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będziemy aktualizować pakiety zadań, w szczególności wartości wskaźników produktu.

Raz na 5 lat – począwszy od 2030 r. – będziemy sprawdzać postępy w realizacji planu!

Stopień realizacji planu – osiągnięcia celów operacyjnych – będziemy oceniać dzięki obliczeniu bieżącej wartości wskaźników rezultatu. Kalkulacji będziemy dokonywać w oparciu o dane pochodzące z wykonanych przez nas badań ankietowych nawyków mobilnościowych oraz zaktualizowanego modelu ruchu.

Wyniki weryfikacji będziemy analizować w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będziemy rewidować możliwość osiągnięcia wskaźników rezultatu w wartościach założonych w planie mobilności. Jeżeli znajdzie taka potrzeba, będziemy aktualizować cele operacyjne i – co za tym idzie – również wszystkie ustalenia operacyjne planu mobilności.

Raz na 10 lat – począwszy od 2030 r. – będziemy aktualizować cały plan!

Przed podjęciem prac aktualizacyjnych przeprowadzimy badania wskazane powyżej, ale też ponowimy diagnozę w pełnym zakresie zagadnień.

Wyniki weryfikacji będziemy analizować w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będziemy przebudowywać cały plan mobilności.

ROZDZIAŁ VIII

Kto tworzył plan?

Plan mobilności to nie tylko dokument, który właśnie czytacie.
To cały cykl przygotowań, w który zaangażowaliśmy wielu ludzi.
Chcieliśmy wszystkim serdecznie podziękować.

Szczególne podziękowania za współudział w tworzeniu niniejszego planu należą się wielu grupom, które przedstawiamy poniżej.

Uczestnicy Szkół Prototypowania

Jacek Błaszczok (MZUiM Tychy), Ewelina Budzińska-Góra (Uniwersytet Śląski), Daniel Dawid (Zarząd Transportu Metropolitalnego), Kamil Duda (UM Katowice), Edyta Gondela (MZBM Tychy), Marta Grabny (MZUiM Katowice), Artur Grabowski (ZDM Gliwice), Bożena Grociak (UM Sosnowiec), Anna Kłoszewska-Wanik (UM Sosnowiec), Grzegorz Koszek (MZDiM Bytom), Łukasz Krawiec (Rada Miejska Sosnowiec), Artur Kruczek (MZUiM Tychy), Michał Lorbiecki (UM Tychy), Maria Losko (UM Tychy), Rafał Łysy (UM Sosnowiec), Emil Markowiak (Koleje Śląskie), Marcin Michalik (MZDiM Bytom), Magdalena Mike (UM Dąbrowa Górnicza), Anna Mikołajewska (PKM Sosnowiec), Bartosz Mogiła (UM Sosnowiec), Alicja Mostowik (UM Sosnowiec), Andrzej Nowak (UM Ruda Śląska), Barbara Piątek (MZDiM Bytom), Anna Prusakowska (MZDiM Bytom), Ryszard Rynczuk (PKM Sosnowiec), Michał Sambor (UM Dąbrowa Górnicza), Agnieszka Sienkiewicz (UM Dąbrowa Górnicza), Dawid Sontag (UM Tychy), Ewa Staszaków (UM Gliwice), Justyna Stotka (MZDiM Bytom), Dariusz Szczyrba (UM Ruda Śląska), Piotr Tarach (MZUiM Tychy), Zbigniew Watras (Tramwaje Śląskie), Angelika Wesoły (UM Katowice), Paweł Wittich (MZDiM Bytom), Daria Woźnica (MZUiM Tychy), Ewa Wybraniec (MZUiM Tychy)

Eksperti

Michał Babicki, Bartosz Chuderski, Michał Czepkiewicz, Mirosław Czerliński, Maciej Frąckowiak, Joseba Izquierdo, Paweł Jaworski, Iga Kalbarczyk, Bogusław Molecki, Karolina Orcholska, Hanna Prądyńska-Olbracht, Paul Riley, Łukasz Rogowski, Filip Schmidt, Elisabet Vila Jorda, Michał Wolański, Paweł Wyszomirski, Mateusz Zaremba

Pracownicy Biura Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Marta Frej, Karolina Jaszczyk, Agnieszka Juszczyk, Anna Kalinowska, Wojciech Sałabun, Agata Schmidt

Pracownicy Urzędu Metropolitalnego

Mateusz Bieńkowski, Lucjan Dec, Wojciech Dinges, Marcin Domański, Magdalena Foltyniak, Arkadiusz Goleniak, Aleksandra Hantkiewicz-Lejman, Magdalena Jochemczyk, Łukasz Korsak, Michał Kurzydło, Ewa Lutogniewska, Joanna Mękal, Adrian Noworolnik, Dariusz Olędzki, Dariusz Pajor, Blanka Romanowska, Janusz Schroeder, Agnieszka Szczepańska-Góra, Jacek Woźnikowski, Jacek Zalwert i wielu innych

Wszyscy przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego i mieszkańcy zaangażowani w proces!

Fot. 13 Spotkanie uczestników Metropolitalnych Szkół Prototypowania z Gilem Peñalosa w Tychach, fot. Kamil Peszat.



**Dziękujemy za pomoc pracownikom wszystkich samorządów
Metropolii GZM i Subregionu Centralnego oraz ich jednostek
organizacyjnych, a także społecznikom, którzy uzupełniali
brakujące fragmenty.**

Autorzy opracowania:

Mateusz Bieńkowski
Marcin Domański
Aleksandra Hantkiewicz-Lejman
Paweł Jaworski
Ewa Lutogniewska
Joanna Mękal
Jacek Zalwert

Redakcja:

Aleksandra Hantkiewicz-Lejman
Paweł Jaworski
Ewa Lutogniewska

Skład i łamanie:

Aleksandra Hantkiewicz-Lejman

Projekt graficzny:

Małgorzaty Orzechowskiej-Nosek, Parastudio*

Wydawca:

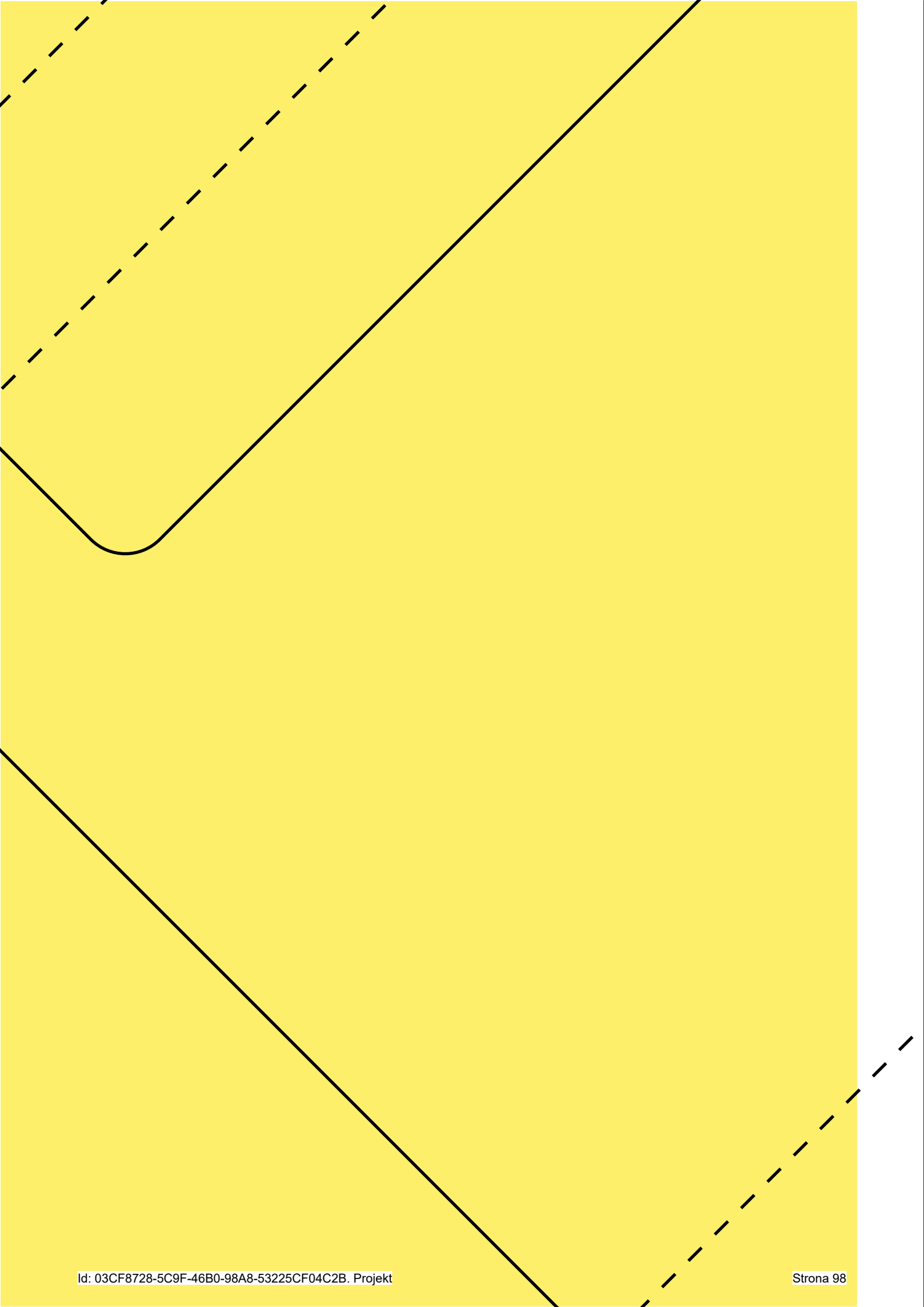


Górnośląsko-Zagłębiowska
Metropolia
ul. Barbary 21A,
40-053 Katowice

Partner:



Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego



Uzasadnienie

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w perspektywie finansowej 2021-2027 przyjęcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) jest warunkiem dostępu do środków europejskich dla inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności.

Z uwagi na powyższe zaszła konieczność przyjęcia niezbędnego dokumentu strategicznego obowiązującego w perspektywie finansowej 2021-2027. Dokument pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” został opracowany przez zespół Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) oraz Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (ZSC), dwóch ściśle ze sobą współpracujących instytucji.

17 listopada 2022 roku Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia oraz Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego podpisały Porozumienie dotyczące zasad współpracy w zakresie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Porozumienie to zostało zaktualizowane 28 grudnia 2022 roku. Na mocy zapisów porozumienia, obydwie strony ustaliły sposób uchwalania SUMP: GZM zobowiązał się do uchwalenia SUMP przez Zarząd GZM, natomiast ZSC zobowiązał się do przedłożenia Walnemu Zebraniu Członków ZSC dokumentu SUMP z rekomendacją do uchwalenia.

Realizując zapisy Porozumienia, 5 grudnia 2023 roku Zarząd GZM przyjął dokument SUMP, natomiast ZSC na przełomie grudnia 2023 roku i stycznia 2024 roku przeprowadził głosowanie obiegowe Walnego Zebrania Członków Związku w sprawie zatwierdzenia dokumentu SUMP, które zostało zakończone przyjęciem dokumentu 9 stycznia 2024 roku.

Zgodnie z wytycznymi Centrum Unijnych Projektów Transportowych, przyjęcie dokumentu SUMP na poziomie pojedynczej Jednostki Samorządu Terytorialnego (JST) realizuje rekomendację Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie weryfikacji sposobu przyjęcia SUMP przez właściwe i wyznaczone do tego organy, a w przypadku wnioskowania o dofinansowanie dla projektów transportowych i mobilnościowych, czy JST składająca wniosek o dofinansowanie przyjęła SUMP.

Projekt

z dnia

**UCHWAŁA NR
RADY GMINY PAWŁOWICE**

z dnia 26 marca 2024 r.

w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Pawłowice

Na podstawie art. 5a ust. 2, art. 40 ust.1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz.U. z 2023. poz. 40 z późn. zmianami) po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję Gospodarki i Mienia Komunalnego oraz Komisję Działalności Społecznej

**Rada Gminy Pawłowice
uchwała**

§ 1. 1. Ustalić zasady i tryb przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Pawłowice w sprawach:

- 1) w których ich przeprowadzenie nakazują przepisy prawa,
- 2) ważnych dla mieszkańców Gminy należących do zakresu działania Gminy Pawłowice.

§ 2. Konsultacje mają charakter opiniodawczy. Wyniki konsultacji nie są wiążące dla organów Gminy podejmujących rozstrzygnięcia w sprawach objętych konsultacjami, ale stanowią materiał pomocniczy, który powinien być brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji.

§ 3. Konsultacje mogą mieć zasięg:

1. ogólnogminny, gdy podejmują sprawy ważne dla mieszkańców całej Gminy Pawłowice,
2. lokalny, gdy podejmują sprawy ważne dla mieszkańców określonej części Gminy Pawłowice.

§ 4. Konsultacje mogą być przeprowadzone z inicjatywy:

1. Wójta Gminy Pawłowice,
2. Rady Gminy Pawłowice,
3. Młodzieżowej Rady Gminy Pawłowice,
4. grupy co najmniej 5 radnych Rady Gminy Pawłowice,
5. grupy co najmniej 25 mieszkańców Gminy Pawłowice,
6. Rady Sołeckiej.

§ 5. 1. Rada Gminy Pawłowice i Młodzieżowa Rada Gminy Pawłowice występują z inicjatywą przeprowadzenia konsultacji w formie uchwały.

2. Podmioty, o których mowa w § 4 ust. 4 - 5 występują do Wójta z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji.
3. Wniosek zawiera:

- 1) określenie wnioskodawcy - wskazanie imienia i nazwiska osoby reprezentującej wnioskodawców oraz jej danych kontaktowych,
- 2) opis przedmiotu i cel konsultacji,
- 3) zasięg terytorialny konsultacji,
- 4) propozycję terminu konsultacji,
- 5) propozycję formy konsultacji.

4. Wniosek o przeprowadzenie konsultacji zgłoszony przez grupę, o której mowa w § 4 ust. 5, zawiera również wykaz osób popierających wniosek o przeprowadzenie konsultacji obejmujący następujące dane dotyczące tych osób: imię i nazwisko, adres zamieszkania, podpis.

§ 6. 1. Wójt rozpatruje wnioski podmiotów wskazanych w § 4 ust. 2-5 o przeprowadzenie konsultacji w terminie do 30 dni od daty złożenia wniosku, informując wnioskodawcę na piśmie o sposobie jego rozpatrzenia i podając uzasadnienie.

2. Wójt rozpatruje wniosek, biorąc pod uwagę koszty przeprowadzenia procesu konsultacji oraz uwzględniając zasadność proponowanej formy konsultacji.

3. Wniosek może być uwzględniony w całości, w części albo rozpatrzony odmownie.

4. Wnioski, o których mowa w § 5 ust. 2, nieodpowiadające wymogom wskazanym w § 5 ust. 3-4 mogą zostać uzupełnione w terminie 7 dni roboczych od daty powiadomienia o brakach formalnych. Wniosek podlega rozpatrzeniu w terminie 30 dni od daty usunięcia braków formalnych. W przypadku, gdy braki nie zostaną usunięte w powyższym terminie wniosek pozostawia się bez rozpoznania.

5. Wniosek wolny od braków formalnych oraz informacje o sposobie rozstrzygnięcia wraz z uzasadnieniem udostępnia się w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Pawłowice.

§ 7. 1. Wójt uruchamia konsultacje poprzez zamieszczenie ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Pawłowice oraz na stronie internetowej Gminy Pawłowice.

§ 8. 1. Konsultacje mogą być przeprowadzone w następujących formach:

- 1) protokolowanych otwartych spotkań z mieszkańcami, w tym spotkaniach prowadzonych w trybie zdalnym,
- 2) ankiety,
- 3) sondażu internetowego,
- 4) zebrań wiejskich,
- 5) udostępniania niezbędnej dokumentacji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Pawłowice oraz na stronie internetowej Gminy Pawłowice.

2. Możliwe jest stosowanie łącznie kilku form przeprowadzenia konsultacji.

3. Realizacja konsultacji społecznych wymagająca specjalistycznej wiedzy może odbywać się z udziałem ekspertów w danej dziedzinie.

§ 9. Konsultacje uznawane są za ważne bez względu na liczbę osób w nich uczestniczących, jeśli zostały przeprowadzone zgodnie z niniejszą uchwałą.

§ 10. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Pawłowice.

§ 11. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Uzasadnienie

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym stanowi, że w wypadkach przewidzianych ustawą oraz w innych sprawach ważnych dla gminy mogą być przeprowadzone na jej terenie konsultacje z mieszkańcami gminy. Zasady i tryb przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami gminy określa uchwała rady gminy.

Współczesne zarządzanie publiczne wymaga jednak aktywnego włączania interesariuszy w procesy decyzyjne, a najważniejszym interesariuszem są mieszkańcy dla których organy Gminy zobowiązane są tworzyć jak największą wartość publiczną. Zadanie to jest możliwe tylko przy współdziałaniu mieszkańców Gminy. Włączanie mieszkańców w procesy decyzyjne jest silnie wpisane w koncepcję partycypacyjnego zarządzania publicznego / good governance / współzarządzania. Za podstawowe założenie tej koncepcji można uznać włączanie obywateli, na zasadzie partnerstwa, do procesu rządzenia. Lokalne organy władzy muszą tym samym uwzględniać aspiracje i oczekiwania społeczeństwa. Obok tradycyjnego prawa stanowiącego sumę przepisów istotne stają się normy i standardy regulujące aktywność publiczną i określające sposób komunikowania się administracji z obywatelami, włączania ich w sprawy publiczne oraz wspierania inicjatywy obywatelskiej.

Dotychczas Gmina Pawłowice nie posiadała uchwały, która w sposób całościowy regulowałaby kwestie zasad i trybu realizacji konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy. Konsultacje z mieszkańcami odbywały się dotychczas tylko w sprawach co do których konsultacje z mieszkańcami wynikały z odrębnych przepisów prawa (konsultacje obligatoryjne).

Stąd też silna potrzeba wprowadzenia w Gminie Uchwały regulującej zasady i tryb realizacji konsultacji społecznych, przyznająca m.in. prawo inicjowania konsultacji mieszkańcom w sprawach dla nich ważnych. Uchwała reguluje kwestię zasad na których opierają się konsultacje społeczne, podmiotów mogących podejmować inicjatywę dla konsultacji społecznych, procedurę złożenia i rozpatrzenia wniosku o przeprowadzenie konsultacji społecznych, formy konsultacji społecznych. Uchwała jest ważnym krokiem na drodze budowania nowoczesnego społeczeństwa obywatelskiego.

Przedłożony projekt Uchwały i będące jego konsekwencją regulacje mają na celu:

- 1) Włączenie mieszkańców Gminy w proces zarządzania Gminą, w szczególności w procesy podejmowania decyzji.
- 2) Maksymalizację efektywności i trafności decyzji podejmowanych przez organy Gminy.
- 3) Pozyskanie społecznego zrozumienia dla projektowanych rozwiązań.
- 4) Poznanie opinii, uwag i propozycji mieszkańców w sprawach poddanych konsultacjom.
- 5) Zwiększenie aktywności mieszkańców we wspólnocie samorządowej.

Należy podkreślić, że konsultacje społeczne nie mają na celu uzyskania aprobaty dla decyzji, która już została podjęta. Takie działania należy uznać za niedopuszczalne i dążyć do realizacji konsultacji, w miarę możliwości, na etapie tworzenia założeń do konsultowanego projektu lub prac nad wstępną jego wersją, a w przypadku inwestycji - na etapie przygotowań do jej rozpoczęcia.

W chwili obecnej nie ma możliwości oszacowania skutków finansowych wprowadzenia niniejszej Uchwały w obieg prawny. Środki na realizacji konsultacji społecznych ponoszone będą z budżetu Gminy Pawłowice. Ich wysokość zależna będzie od przyjętej formy konsultacji i częstotliwości ich przeprowadzania. Jednakże należy podkreślić, iż korzyści społeczne z wprowadzenia Uchwały w życie znacznie przewyższają koszty finansowe i jednocześnie w pełni je uzasadniają. Priorytetem dla organów Gminy jest budowanie zaangażowania mieszkańców Gminy oraz zwiększanie zaufania do działań organów Gminy poprzez aktywny udział mieszkańców w procesie decyzyjnym.