RADA GMINY BESTWINA
43-512 BESTWINA
ul. Krakowska 111

BR.0012.5.10.2023

Protokół nr 52

z wspólnego posiedzenia Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska oraz Komisji Edukacji, Zdrowia i Bezpieczeństwa Publicznego Rady Gminy Bestwina która odbyła się w dniu 4 grudnia 2023 roku w sali posiedzeń Urzędu Gminy w Bestwinie.

Posiedzenie rozpoczęto 4 grudnia 2023r. o godz. 15:30, a zakończono o godz. 16:50 tego samego dnia.

W chwili rozpoczęcia w posiedzeniu wzięło udział 11 radnych.

Porządek obrad:
1. Otwarcie i stwierdzenie prawomocności posiedzenia.
2. Omówienie projektów uchwał Rady Gminy Bestwina na najbliższą sesję - wypracowanie opinii.
3. Sprawy bieżące.
4. Zamknięcie posiedzenia.

Ad. 1
Otwarcie i stwierdzenie prawomocności posiedzenia.
Posiedzenie prowadził przewodniczący Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska Pan Marek Szymański.
Przywitał wszystkich radnych, Wójta Gminy Artura Beniowskiego, Skarbnika Gminy Anitę Kubik, Sekretarza Gminy Arkadiusza Maja,Sołtysa Sołectwa Kaniów p. Marka Pękalę.
Na podstawie listy obecności stwierdził prawomocność posiedzenia.
Listy obecności stanowią załącznik do nin. protokołu.

Ad. 2
Omówienie projektów uchwał Rady Gminy Bestwina na najbliższą sesję – wypracowanie opinii.

Projekty uchwał:

1) **Uchwała w sprawie zmiany Uchwały Nr L/362/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina**
2) **Uchwała w sprawie zmiany Uchwały Nr L/363/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 roku w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2023**

Wójt Gminy Artur Beniowski – wyjaśnił, że w projekcie uchwały Wieloletniej Prognozy Finansowej wprowadzono zmiany w zakresie przedsięwzięć:

1. Wprowadzono przedsięwzięcie pn: Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina; zmianie uległy łączne nakłady finansowe do kwoty 2 000 000,00 limit wydatków na rok 2023 wynosi 100 000,00 zł na rok 2024 - 1 900 000,00 zł.

Zmiany w projekcie uchwały budżetowej:

Zwiększenia w planie dochodów budżetu gminy to:

- Zwiększenie o kwotę 4 400,00 zł z tytułu dotacji na zakup elektrycznej pompy zatapialnej otrzymanej z Urzędu Marszałkowskiego - konkurs;
- zwiększenie o kwotę 20 400,00 zł - dotacja ze środków Funduszu Edukacji Finansowej na zadanie pn.: Lekcje o finansach dla ZSP w Kaniowie i Bestwince.

Zmniejszenia w planie dochodów budżetu gminy na rok 2023:

- zmniejszenie o kwotę 2 360 820,00 zł, środki z Rządowego Funduszu Polski Ład na zadanie pn.: Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina zostają przeniesione na rok 2024;
- zmniejszenie o kwotę 24 000,00 zł z tytułu dotacji z budżetu państwa dla pomocy dla repatriantów.

Zwiększenia w planie wydatków budżetu gminy na rok 2023:

- zwiększenie o kwotę 300 000,00 zł : na wydatki bieżące
  - dopłata w wysokości 150 000,00 zł, do Przedsiębiorstwa Komunalnego KOMBEST sp. z o.o. do działalności bieżącej;
  - na inwestycje i zakupy inwestycyjne na modernizację sieci wodociągowej na ul. Kwiatowej.
- zwiększenie o kwotę 5 000,00 zł, z tytułu inwestycji i zakupów inwestycyjnych - z przeznaczeniem na zakup pojazdów służbowych (pismo z dnia 24.11.2023 F-0151-735/1710/23);
- zwiększenie o kwotę 4 500,00 zł z tytułu wydatków bieżących jednostek budżetowych na zakup pompy zatapialnej (dotacja);
- zwiększenie o kwotę 20 400,00 zł - z tytułu wydatków bieżących jednostek budżetowych - dotacja ze środków Funduszu Edukacji Finansowej na zadanie pn.: Lekcje o finansach dla ZSP w Kaniowie i Bestwince.

W dyskusji głos zabrali:
Radny Stanisław Nycz, Radny Grzegorz Owczarz, Radny Marcin Gac oraz Wójt Gminy.

- **Przewodniczący Komisji Marek Szymański – zalecił sprawdzenie kworum przed głosowaniem**

– Obecnych: 10 Radnych;

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **zmiany Uchwały Nr L/362/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina**

Wyniki głosowania
ZA: 10, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 5

Wyniki imienne:
ZA (10)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (5)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Radosław Mróz, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie zmiany Uchwały Nr L/362/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **zmiany Uchwały Nr L/363/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 roku w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2023**

Wyniki głosowania
ZA: 10, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 5

Wyniki imienne:
ZA (10)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (5)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Radosław Mróz, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie zmiany Uchwały Nr L/363/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 roku w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2023
został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

3) Uchwała w sprawie zmiany uchwały o udzieleniu dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, położonych na obszarze Gminy Bestwina

Wójt Gminy Artur Beniowski – wyjaśnił, że w związku z decyzją o konieczności zabezpieczenia dłuższego okresu czasu na realizację inwestycji, dotacja zostanie udzielona na lata 2024 i 2025 zgodnie z zasadami obowiązującymi w Rządowym Programie Odbudowy Zabytków.

W dyskusji głos zabrali:
Radny Jerzy Stanclik oraz Wójt Gminy Artur Beniowski.

- **Przewodniczący Komisji Marek Szymański – zalecił sprawdzenie kworum przed głosowaniem**

- Obecnych: 11 Radnych;

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **zmiany uchwały o udzieleniu dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, położonych na obszarze Gminy Bestwina**

Wyniki głosowania
ZA: 11, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 4

Wyniki imienne:
ZA (11)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Radosław Mróz, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (4)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie zmiany uchwały o udzieleniu dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, położonych na obszarze Gminy Bestwina został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

4) Uchwała w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Wójt Gminy Artur Beniowski – wyjaśnił, że plan o którym rozmawiamy, został opracowany przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej. Jako gmina jesteśmy jednym z członków tego stowarzyszenia. Przyjęcie takiego planu umożliwi na przyszłe lata pozyskiwania środków dla przyjaznego środowisku transportu publicznego. W naszym przypadku byłaby to kwestia inwestowania w tabor Komunikacji Beskidzkiej - zakup nowoczesnych, ekologicznych autobusów oraz starania się o powiększenie bądź przywrócenie połączeń przez tabor kolejowy. Przyjęcie planu nie będzie skutkowało obciążeniami finansowymi dla naszej Gminy. Niniejsza uchwała musi być podjęta przez wszystkie członkowskie gminy do końca 2023r.

W dyskusji głos zabrali:
Radny Marcin Gac, Wójt Gminy Artur Beniowski, Radny Radosław Mróz, Radny Marek Szymański.

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+**

Wyniki głosowania
ZA: 11, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 4

Wyniki imienne:
ZA (11)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Radosław Mróz, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (4)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

5) Uchwała w sprawie przyjęcia aktualizacji Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038

Wójt Gminy Artur Beniowski – wyjaśnił, że jest to program obowiązkowy dla Gmin wynika z ustawy i podlega aktualizacji co najmniej raz na 3 lata. Plan zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe obejmuje okres 15 lat czyli lata 2023-2038 oraz musi być zaopiniowany przez Zarząd Województwa Śląskiego i korelować z krajowym planem odnośnie tych założeń.

Brak dyskusji.

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **przyjęcia aktualizacji Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038**

Wyniki głosowania
ZA: 11, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 4

Wyniki imienne:
ZA (11)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Radosław Mróz, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb

NIEOBECNI (4)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie przyjęcia aktualizacji Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038 został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

6) Uchwała w sprawie przyjęcia wieloletniego programu osłonowego „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028

Wójt Gminy Artur Beniowski – wyjaśnił, że program ten był procedowany przez Gminę w latach ubiegłych. Z dniem 1 stycznia 2024 wchodzi w życie rządowy program „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028. Program osłonowy umożliwia udzielenie pomocy w formie posiłku dzieciom i młodzieży w szkołach i przedszkolach pomimo nie spełnienia przez nich kryterium dochodowego przyjętego w oparciu o poprzednio obowiązujący program rządowy.

W dyskusji głos zabrali:
Radny Stanisław Nycz oraz Wójt Gminy Artur Beniowski.

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **przyjęcia wieloletniego programu osłonowego „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028**

Wyniki głosowania
ZA: 11, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 4

Wyniki imienne:
ZA (11)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Radosław Mróz, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (4)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie przyjęcia wieloletniego programu osłonowego „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028 został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

7) Uchwała w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina;
8) Uchwała w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2024

Wójt Gminy Artur Beniowski – wyjaśnił, że projekty uchwał zostały omówione podczas posiedzenia Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska w dniu 27.11.2023r. na której byli prawie wszyscy członkowie Rady Gminy. Jeżeli pojawiły się jakieś nowe pytania - jest do dyspozycji. W związku z przesunięciami w budżecie oraz realizacjami inwestycyjnymi, będą wprowadzane autopoprawki do zmian w budżetu oraz wpf na rok 2023 oraz autopoprawki do budżetu oraz wpf na rok 2024 podczas Sesji rady Gminy, która odbędzie się w dniu 18.12.2023r.

Przewodniczący Komisji Marek Szymański poinformował wszystkich zebranych o pozytywnych opiniach otrzymanych z Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach dotyczących projektów uchwał w sprawie wieloletniej prognozy finansowej i budżecie na 2024 rok oraz o możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok przedłożonych przez Wójta Gminy Bestwina.
Przewodniczący Komisji Marek Szymański poinformował również, że podczas Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska która odbyła się 27.11.2023 komisja wydała pozytywną opinie do projektów uchwał - jednogłośnie 10 głosów „za" na 10 radnych będący w składzie komisji.

Brak dyskusji.

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina**

Wyniki głosowania
ZA: 11, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 4

Wyniki imienne:
ZA (11)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Radosław Mróz, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (4)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina; został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

- Przewodniczący Komisji prowadzący posiedzenie poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie **budżetu Gminy Bestwina na rok 2024**

Wyniki głosowania
ZA: 11, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 4

Wyniki imienne:
ZA (11)
Marcin Gac, Grzegorz Kołodziejczyk, Małgorzata Łukoś, Radosław Mróz, Stanisław Nycz, Grzegorz Owczarz, Ireneusz Stanclik, Jerzy Stanclik, Marek Szymański, Magdalena Wizner, Łukasz Zdeb
NIEOBECNI (4)
Jerzy Borutka, Łukasz Furczyk, Roman Pacyga, Sławomir Walczak

Projekt Uchwały w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2024 został przyjęty.
Projekt uchwały stanowi załącznik do nin. protokołu

Ad. 3
Sprawy bieżące

1) Pismo dot. Pismo dot. aktualizacji ekoprojektu - Stowarzyszenie Kominki i Piece;
2) Pismo dot. murawy - LKS Bestwina
3) Pismo dot. dofinansowania - Komenda Miejska Policji B-B.

Przewodniczący Komisji Marek Szymański poinformował wszystkich zebranych o otrzymanych pismach oraz odczytał treść pisma dot. murawy boiska LKS Bestwina.

Radny Grzegorz Kołodziejczyk – Nie podoba mi się charakter tego pisma, występują z pretensjami a uważam że należy przyjrzeć się działalności klubu, są przyjmowane dzieci spoza naszej gminy, zawodników jest być może za dużo.
Radny Marcin Gac – W naszym klubie trenują dzieci może mniej zasobnych rodziców więc opłata jest mniejsza.
Radny Radosław Mróz – Może istnieje możliwość uprzywilejowania naszych dzieci, dzieci spoza gminy mogłyby płacić więcej.

Wójt Gminy Artur Beniowski – Odnośnie zarzutów w piśmie co do lat zaniedbań wystarczy przyjrzeć się co było robione za poprzednich zarządów a ile zrobiono teraz. Odnośnie zarzutu co do powierzchniowych prac, wyjaśniam że w ostatnich 3 latach zostały zmodernizowane z bardzo zadowalającym efektem 3 boiska w gminie i oprócz LKS Bestwina nikt nie wniósł żadnych zastrzeżeń. Nie możemy porównać opłat naszych z opłatami w klubach komercyjnych. W prywatnych klubach opłaty są wyższe, ale oni nie dostają pieniędzy z gminy. Opłaty, które płacą rodzice naszych dzieci nie idą na utrzymanie boiska, te pieniądze dostają kluby z gminy ewentualnie od sponsorów. Na spotkaniu z prezesami klubów zwróciłem uwagę na fakt, że w klubach są różnice między ilością drużyn i miejsc czy boisk gdzie mogą dzieci trenować. Bestwina ma tylko 2 drużyny więcej niż Kaniów ale 2 boiska, „orlika" i szkołę do treningu. Dodam jeszcze, że nigdy dotychczas takiego problemu nie było, a dzieci jakoś szczególnie nie jest więcej.
Radny Łukasz Zdeb – Uważam, że prezes klubu źle zarządza, dlaczego wszystkie treningi odbywają się na płycie głównej boiska a nie na bocznym? Nie wierzę, że w ciągu jednego meczu można zniszczyć boisko.
Radny Marcin Gac – Prezesi i członkowie zarządu nie chodzą na mecze i nie wiedzą, że drużyny, które przyjeżdzały tu grać zazdrościły nam takiego boiska i całej infrastruktury
Radny Jerzy Stanclik – Uważam, ze stan murawy pogorszył nieudany oprysk, który ją zniszczył a ten „mecz na wodzie" spowodował stan w jakim się teraz znajduje.
Radny Marcin Gac – Taka uwaga od jednego z ojców dzieci , że skoro mamy „orlika" wypadało by go odśnieżyć.
Wójt Gminy Artur Beniowski -Poprzednie zarządy jeżeli chciały zimą korzystać z „orlika" , wiedziały gdzie trzeba zadzwonić, wystarczy jeden telefon.
Radna Magdalena Wizner – Co do ośnieżania – trenerzy i piłkarze sami mogliby to zrobić.

Inne sprawy bieżące:

Radna Małgorzata Łukoś – Czy jest odpowiedź na pismo dot. jakości wody złożone 13.11.2023? i czy mieszkanka dostała zawiadomienie o przedłużeniu terminu?
Wójt Gminy Artur Beniowski – Nie otrzymała zawiadomienia o przedłużeniu terminu dlatego, że jesteśmy w terminie. Mamy 30 dni na odpowiedź, a w sprawach wymagających szerszych wyjaśnień to 60 dni. Mieszkanka dostała informację, iż w przypadku tych zapytań ,które otrzymaliśmy jaka jest procedura odpowiedzi z naszej strony.
Radny Marcin Gac – odnośnie pisma dot. murawy LKS – Jaka była forma pisma wychodzącego?
Wójt Gminy Artur Beniowski – Pismo dotyczyło stanu murawy boiska oraz wyrażało nadzieję, że zarząd klubu dołoży wszelkich starań aby poprawić stan murawy. W piśmie było również podane jaki wkład Gmina włożyła w boisko i co zostało wykonane.
Radny Grzegorz Owczarz – W Bestwince nadal wiszą flagi.

Wójt Gminy Artur Beniowski – Mocowanie tych flag jest inicjatywą Rady Sołeckiej i we własny zakresie je wieszają są za to odpowiedzialne osoby.
Radny Grzegorz Owczarz – Jaki jest stan wody na dzień dzisiejszy?
Wójt Gminy Artur Beniowski – Ostatni i dzisiejszy komunikat Sanepidu mówi o stanie bez przekroczeń, jednak zaleca przegotowanie wody przed użyciem.
Radny Radosław Mróz – Jak wygląda sytuacja odśnieżania dróg na chwilę obecną?
Wójt Gminy Artur Beniowski – Nie ma na razie zastrzeżeń ani uwag po weekendzie z mocnymi opadami śniegu. Chodniki również są odśnieżone. Natomiast są prośby od mieszkańców dróg prywatnych o uwzględnienie ich w miarę możliwości w odśnieżaniu. W tym roku mamy również wgląd do GPS na bieżąco oraz historii tras pojazdów, które odśnieżają nasze drogi.
Radny Marek Szymański – Odśnieżanie chodników jest bardzo ważne bo w ubiegłych latach zdarzyło się, że piesi szli drogą.
Radny Marcin Gac – W nawiązaniu do podniesionych pługów, spotkałem się z wieloma zarzutami, że pług przejeżdża a nie odśnieża drogi. Na terenie Gminy są co najmniej dwie firmy, które przejeżdżają do prywatnych zleconych zadań i nie mają obowiązku odśnieżać nie zleconych dróg.

Ad. 4
Zakończenie posiedzenia
Przewodniczący Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska za udział i zamknął wspólne posiedzenie komisji w dniu 4 grudnia 2023 roku.
Nagranie z przebiegu obrad stanowi załącznik do nin. protokołu.

Przewodniczący
Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy
i Kształtowania Środowiska

Marek Szymański

Sporządziła: Aleksandra Kupiec

Lista obecności radnych

na wspólnym posiedzeniu Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska oraz Komisji Edukacji, Zdrowia i Bezpieczeństwa Publicznego

4 grudnia 2023 roku

Lp.	Nazwisko i Imię	Podpis
1.	**Borutka Jerzy**	
2.	**Furczyk Łukasz**	
9.	**Gac Marcin**	
4.	**Kołodziejczyk Grzegorz**	
3.	**Łukoś Małgorzata**	
6.	**Mróz Radosław**	
7.	**Nycz Stanisław**	
8.	**Owczarz Grzegorz**	
10.	**Pacyga Roman**	
12.	**Stanclik Ireneusz**	
11.	**Stanclik Jerzy**	
13.	**Szymański Marek**	
15.	**Walczak Sławomir**	
14.	**Wizner Magdalena**	
15.	**Zdeb Łukasz**	

Lista obecności gości

na wspólnym posiedzeniu Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska oraz Komisji Edukacji, Zdrowia i Bezpieczeństwa Publicznego
4 grudnia 2023 roku

Lp.	Nazwisko i Imię	Reprezentuje	Podpis
1.	Beniowski Artur	Wójt Gminy Bestwina	
2.	Kubik Anita	Skarbnik Gminy	
3.	Maj Arkadiusz	Sekretarz Gminy	
4.	Szlosarczyk Mariusz	Kierownik referatu GPI	
5.	Puda Dominik	Kierownik referatu ZFiŚ	
6.	Piotr Kine	Kierownik SiP	
7.	Barbara Małysz-Zbijowska	Kierownik SO	
8.	Maria Maroszek	Sołtys Sołectwa Bestwina	
9.	Paruch-Ryś Teresa	Sołtys Sołectwa Bestwinka	
10.	Pękala Marek	Sołtys Sołectwa Kaniów	
11.	Boboń Grzegorz	Dyrektor GOK	
12.	Kozak Marzena	Dyrektor Biblioteki	
13.	Szypka Beata	Kierownik GOPS	
14.			
15.			
16.			
17.			

Projekt

z dnia 1 grudnia 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie zmiany Uchwały Nr L/362/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina

Na podstawie art. 226, art. 227, art. 230 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 roku poz. 1270 ze. zm.) oraz art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j.Dz.U. z 2023 roku poz. 40 ze. zm.)

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. Dokonuje się zmian w załączniku Nr 1 - Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Bestwina na lata 2023 - 2030

§ 2. Dokonuje się zmian w załączniku Nr 2 - Wykaz przedsięwzięć do Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina

§ 3. Określa się objaśnienia przyjętych wartości w Wieloletniej Prognozie Finansowej zgodnie z załącznikiem Nr 3 do niniejszej Uchwały

§ 4. Wykonanie Uchwały powierza się Wójtowi Gminy.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

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 LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

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:		ze sprzedaży majątku [x]	z tytułu dotacji oraz środków przeznaczonych na inwestycje
								z podatku od nieruchomości			
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
2023	77 672 145,35	62 378 986,35	14 355 545,00	496 642,00	18 877 984,80	6 232 850,55	22 415 964,00	7 498 817,00	15 293 159,00	1 000 000,00	14 293 159,00
2024	71 600 000,00	63 100 000,00	15 300 000,00	600 000,00	18 700 000,00	6 000 000,00	22 500 000,00	8 000 000,00	8 500 000,00	1 000 000,00	7 500 000,00
2025	70 650 000,00	64 650 000,00	15 800 000,00	650 000,00	19 000 000,00	6 500 000,00	22 700 000,00	8 240 000,00	6 000 000,00	1 000 000,00	5 000 000,00
2026	67 400 000,00	65 400 000,00	16 500 000,00	700 000,00	19 000 000,00	6 500 000,00	22 700 000,00	8 400 000,00	2 000 000,00	500 000,00	1 500 000,00
2027	69 547 000,00	66 547 000,00	17 297 000,00	750 000,00	19 000 000,00	6 500 000,00	23 000 000,00	8 700 000,00	3 000 000,00	0,00	3 000 000,00
2028	72 600 000,00	68 600 000,00	18 000 000,00	800 000,00	20 000 000,00	6 500 000,00	23 300 000,00	9 000 000,00	4 000 000,00	0,00	4 000 000,00
2029	74 599 000,00	70 599 000,00	18 199 000,00	800 000,00	21 000 000,00	7 000 000,00	23 600 000,00	9 200 000,00	4 000 000,00	0,00	4 000 000,00
2030	76 717 000,00	72 717 000,00	19 500 000,00	900 000,00	21 000 000,00	7 000 000,00	24 000 000,00	9 500 000,00	4 000 000,00	0,00	4 000 000,00

[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:				Inwestycje i zakupy inwestycyjne, o których mowa w art. 236 ust. 4 pkt 1 ustawy	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]			wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne
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
2023	83 332 772,28	62 496 138,28	31 679 252,53	0,00	0,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	20 836 634,00	20 836 634,00	575 000,00
2024	70 181 170,00	61 281 170,00	31 000 000,00	0,00	0,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	8 900 000,00	8 900 000,00	0,00
2025	69 071 000,00	61 320 000,00	32 200 000,00	0,00	0,00	250 000,00	0,00	0,00	0,00	7 751 000,00	7 751 000,00	0,00
2026	65 793 517,02	63 412 400,00	33 500 000,00	0,00	0,00	200 000,00	0,00	0,00	0,00	2 381 117,02	2 381 117,02	0,00
2027	69 075 410,43	65 050 000,00	34 800 000,00	0,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	4 025 410,43	4 025 410,43	0,00
2028	72 289 953,01	67 588 953,01	36 200 000,00	0,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	4 701 000,00	4 701 000,00	0,00
2029	74 499 000,00	69 323 617,99	37 700 000,00	0,00	0,00	30 000,00	0,00	0,00	0,00	5 175 382,01	5 175 382,01	0,00
2030	76 617 000,00	71 953 429,00	39 200 000,00	0,00	0,00	20 000,00	0,00	0,00	0,00	4 663 571,00	4 663 571,00	0,00

Wyszczególnienie	Wynik budżetu x	w tym:	Przychody budżetu x	z tego:					
				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:
		Kwota prognozowanej nadwyżki budżetu przeznaczana na spłatę kredytów, pożyczek i wykup papierów wartościowych 5)			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
2023	-5 660 626,93	0,00	7 325 626,93	691 046,99	691 046,99	779 780,31	779 780,31	5 854 799,63	4 189 799,63
2024	1 418 830,00	1 418 830,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	1 579 000,00	1 579 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	1 606 482,98	1 606 482,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	471 589,57	471 589,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	310 046,99	310 046,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	100 000,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	100 000,00	100 000,00	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:			
	Spłaty udzielonych pożyczek w latach ubiegłych x	w tym:	Inne przychody niezwiązane z zaciągnięciem długu x 7)	w tym:		Spłaty 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 spłaty 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
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	1 665 000,00	1 665 000,00	0,00	0,00	0,00
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	1 418 830,00	1 418 830,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	1 579 000,00	1 579 000,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	1 606 482,98	1 606 482,98	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	471 589,57	471 589,57	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	310 046,99	310 046,99	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00	100 000,00	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
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 585 949,54	0,00	-117 151,93	6 517 428,01
2024	x	x	x	x	0,00	0,00	4 167 119,54	0,00	1 818 830,00	1 818 830,00
2025	x	x	x	x	0,00	0,00	2 588 119,54	0,00	3 330 000,00	3 330 000,00
2026	x	x	x	x	0,00	0,00	981 636,56	0,00	1 987 600,00	1 987 600,00
2027	x	x	x	x	0,00	0,00	510 046,99	0,00	1 497 000,00	1 497 000,00
2028	x	x	x	x	0,00	0,00	200 000,00	0,00	1 011 046,99	1 011 046,99
2029	x	x	x	x	0,00	0,00	100 000,00	0,00	1 275 382,01	1 275 382,01
2030	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	763 571,00	763 571,00

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
2023	3,77%	0,67%	2,45%	12,24%	14,65%	TAK	TAK
2024	3,27%	3,97%	5,72%	7,76%	10,18%	TAK	TAK
2025	3,15%	6,16%	x	3,18%	5,59%	TAK	TAK
2026	3,07%	3,71%	x	8,83%	9,85%	TAK	TAK
2027	0,95%	2,66%	x	7,10%	8,12%	TAK	TAK
2028	0,66%	1,79%	x	5,27%	6,29%	TAK	TAK
2029	0,20%	2,05%	x	2,77%	3,79%	TAK	TAK
2030	0,18%	1,19%	x	3,00%	3,00%	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								
		w tym:			w tym:			w tym:	
			w tym:			w tym:			w tym:
	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	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	środki określone w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	Dochody majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	Dochody majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	środki określone w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	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	Wydatki bieżące na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy x	finansowane środkami określonymi 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
2023	91 019,07	91 019,07	91 019,07	2 808 159,00	2 808 159,00	2 771 382,00	133 000,00	133 000,00	133 000,00
2024	435 000,00	435 000,00	435 000,00	0,00	0,00	0,00	435 000,00	435 000,00	435 000,00
2025	150 000,00	150 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	150 000,00	150 000,00	150 000,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	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
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	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						
		w tym:			z tego:					
			w tym:							
	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	finansowane środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	Wydatki objęte limitem, o którym mowa w art. 226 ust. 3 pkt 4 ustawy	bieżące	majątkowe	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
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
2023	3 564 334,00	3 222 249,00	3 222 249,00	18 882 334,00	428 000,00	18 454 334,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2024	5 000 000,00	5 000 000,00	5 000 000,00	9 372 653,06	630 000,00	8 742 653,06	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	150 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	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	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	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										
	Spłaty, o których mowa w poz. 5.1, wynikające wyłącznie z tytułu zobowiązań już zaciągniętych x	Wydatki zmniejszające dług x	w tym:					Kwota wzrostu (+)/spadku(-) kwoty długu wynikająca z operacji niekasowych (m.in. umorzenia, różnice kursowe)	Wcześniejsza spłata zobowiązań, wyłączona z limitu spłaty zobowiązań, dokonywana w formie wydatków budżetowych	Wykup papierów wartościowych, spłaty 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	Wydatki bieżące podlegające ustawowemu wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań[9)]
			spłata zobowiązań wymagalnych z lat poprzednich, innych niż w poz. 10.7.3 x	spłata zobowiązań zaliczanych do tytułu dłużnego – kredyt i pożyczka x	w tym:		wypłaty z tytułu wymagalnych poręczeń i gwarancji x				
					zobowiązań zaciągniętych po dniu 1 stycznia 2019 r. x	w tym:					
						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
2023	1 665 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2024	1 398 830,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2025	1 529 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2026	1 556 482,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2027	371 589,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2028	230 046,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2030	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 spłaty 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 LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

kwoty w zł

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2023	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	Limit zobowiązań
			Od	Do						
1	Wydatki na przedsięwzięcia-ogółem (1.1+1.2+1.3)				37 538 987,06	18 882 334,00	9 372 653,06	150 000,00	0,00	28 164 987,06
1.a	- wydatki bieżące				2 380 000,00	428 000,00	630 000,00	150 000,00	0,00	968 000,00
1.b	- wydatki majątkowe				35 158 987,06	18 454 334,00	8 742 653,06	0,00	0,00	27 196 987,06
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:				10 381 334,00	3 697 334,00	5 435 000,00	150 000,00	0,00	9 042 334,00
1.1.1	- wydatki bieżące				1 540 000,00	133 000,00	435 000,00	150 000,00	0,00	478 000,00
1.1.1.1	Dostępna szkoła - poprawa dostępności	Urzad Gminy Bestwina	2021	2023	900 000,00	78 000,00	0,00	0,00	0,00	78 000,00
1.1.1.2	Nasze przedszkole Bestwinka - doposażenie przedszkola	ZESPÓŁ SZKOLNO PRZEDSZKOLNY W BESTWINCE	2023	2025	400 000,00	5 000,00	245 000,00	150 000,00	0,00	400 000,00
1.1.1.3	ERAZMUS + działamy razem - szkolenie	ZESPÓŁ SZKOLNO PRZEDSZKOLNY W BESTWINCE	2023	2024	240 000,00	50 000,00	190 000,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2	- wydatki majątkowe				8 841 334,00	3 564 334,00	5 000 000,00	0,00	0,00	8 564 334,00
1.1.2.1	Dostępna szkoła - poprawa dostepności	Urzad Gminy Bestwina	2021	2023	1 000 000,00	750 000,00	0,00	0,00	0,00	750 000,00
1.1.2.2	Modernizacja placu zabaw w Bestwinie - rekreacja	Urzad Gminy Bestwina	2021	2023	163 000,00	161 000,00	0,00	0,00	0,00	161 000,00
1.1.2.3	Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów - poprawa jakości	Urzad Gminy Bestwina	2022	2024	7 328 334,00	2 328 334,00	5 000 000,00	0,00	0,00	7 328 334,00
1.1.2.4	Realizacja Projektu Cyfrowa Gmina - doposazenie	Urzad Gminy Bestwina	2021	2023	170 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	150 000,00
1.1.2.5	Oświetlenie bieżni przy stadionie w Bestwinie - poprawa bezpieczeństwa	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	180 000,00	175 000,00	0,00	0,00	0,00	175 000,00
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				27 157 653,06	15 185 000,00	3 937 653,06	0,00	0,00	19 122 653,06
1.3.1	- wydatki bieżące				840 000,00	295 000,00	195 000,00	0,00	0,00	490 000,00
1.3.1.1	Profilaktyka zakażeń meningokokowych wśród dzieci zameldowanych na terenie Gminy Bestwina - profilaktyka	Urzad Gminy Bestwina	2019	2023	410 000,00	120 000,00	0,00	0,00	0,00	120 000,00
1.3.1.2	Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Bestwina - ochrona środowiska	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	120 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	60 000,00
1.3.1.3	Zmiany palnu zagospodarowania przestrzennego - poprawa jakości	Urzad Gminy Bestwina	2022	2024	150 000,00	100 000,00	50 000,00	0,00	0,00	150 000,00
1.3.1.4	Przeprowadzenie działań poprzedzających Przegląd Ekologiczny oraz opracowanie Przeglądu Ekologicznego instalacji pn. Składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne typu przemysłowego oraz komunalnego zlokalizowane w Kaniowie w rejonie ujścia rzeki Białej do Wisły - ekologia	ug	2023	2024	160 000,00	15 000,00	145 000,00	0,00	0,00	160 000,00
1.3.2	- wydatki majątkowe				26 317 653,06	14 890 000,00	3 742 653,06	0,00	0,00	18 632 653,06

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2023	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	Limit zobowiązań
			Od	Do						
1.3.2.1	Program ograniczenia niskiej emisji w Gminie Bestwina - ochrona środowiska	Urzad Gminy Bestwina	2021	2024	2 025 000,00	500 000,00	500 000,00	0,00	0,00	1 000 000,00
1.3.2.2	Budowa sali gminastycznej w Janowicach - poprawa efektów kształcenia	Urzad Gminy Bestwina	2018	2023	7 100 000,00	4 000 000,00	0,00	0,00	0,00	4 000 000,00
1.3.2.3	Przebudowa ul. Mirowskiej w Kaniowie - infrastruktura	Urzad Gminy Bestwina	2021	2023	3 150 000,00	3 100 000,00	0,00	0,00	0,00	3 100 000,00
1.3.2.4	Przebudowa ul. Sportowej w Bestwince - infrastruktura	Urzad Gminy Bestwina	2021	2023	6 800 000,00	3 580 000,00	0,00	0,00	0,00	3 580 000,00
1.3.2.5	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Młynówki Dankowickiej w Bestwince - bezpieczenstwo	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	20 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00
1.3.2.6	Przebudowa ul. Granicznej w Janowicach - porawa bezpieczenstwa	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	2 550 000,00	2 500 000,00	0,00	0,00	0,00	2 500 000,00
1.3.2.7	Projekt przebudowy ul. Miodowej II etap - poprawa bezpieczeństwa	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	34 500,00	27 600,00	0,00	0,00	0,00	27 600,00
1.3.2.8	Projekt przebudowy ul. Kwiatowej - poprawa bezpieczenstwa	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	115 500,00	92 400,00	0,00	0,00	0,00	92 400,00
1.3.2.9	Projekt przebudowy i rozbudowy budynku ZSP w Janowicach - poprawa warunków	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	170 000,00	160 000,00	0,00	0,00	0,00	160 000,00
1.3.2.10	Termomodernizacja budynku OSP w Bestwince - energooszczędność	Urzad Gminy Bestwina	2022	2023	1 000 000,00	810 000,00	0,00	0,00	0,00	810 000,00
1.3.2.11	Naukowy zakatek - edukacja	ZESPÓŁ SZKOLNO PRZEDSZKOLNY W KANIOWIE	2023	2024	70 000,00	10 000,00	60 000,00	0,00	0,00	70 000,00
1.3.2.12	Remont wieży kościoła pw. Niepokalanego Serca NMP w Kaniowie - ochrona zabytków	ug	2023	2024	400 000,00	0,00	400 000,00	0,00	0,00	400 000,00
1.3.2.13	Remont zabytkowaego Pałacu Habsburgów w Bestwinie - etap I - ochrona zabytków	ug	2023	2024	500 000,00	0,00	500 000,00	0,00	0,00	500 000,00
1.3.2.14	Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina - poprawa bezpieczenstwa	ug	2023	2024	2 000 000,00	100 000,00	1 900 000,00	0,00	0,00	2 000 000,00
1.3.2.15	Prace konserwatorskie w prezbiterium kościoła p.w. Wniebowzięcia NMP w Bestwinie - ochrona zabytków	ug	2023	2024	382 653,06	0,00	382 653,06	0,00	0,00	382 653,06

Objaśnienia do Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina na lata 2023-2030

Uwagi ogólne :
Wieloletnia Prognoza Finansowa została sporządzona w trybie określonym w art. 226 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych.
W opracowaniu prognozy wykorzystano dane dotyczące kształtowania się poszczególnych kategorii dochodów i wydatków budżetowych z ostatnich lat oraz przyjęto za podstawę aktualny plan budżetu gminy i jego przewidywane wykonanie. Wieloletnią Prognozę Finansową przygotowano w oparciu o podstawowe wskaźniki makroekonomiczne, określone w wytycznych dotyczących założeń makroekonomicznych na potrzeby opracowania wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem danych historycznych osiągniętych w jednostce w poszczególnych latach.
Wieloletnia Prognoza Finansowa została opracowana na lata 2023 – 2030 tj. na okres wykupu wyemitowanych serii obligacji komunalnych oraz spłaty zaciągniętych i planowanych do zaciągnięcia pożyczek i kredytów

Dochody :
Prognoza dochodów opracowana została przede wszystkim w oparciu o realne możliwości budżetu, będące wynikiem przeprowadzonych analiz wykonania za lata poprzednie oraz założeniem polityki podatkowej.
Długoterminowa prognoza dochodów uwzględnia:
- założenia dla poszczególnych kategorii dochodów budżetowych
- możliwość pozyskania bezzwrotnych środków zewnętrznych

Dochody ze sprzedaży majątku oszacowano na podstawie stanu mienia komunalnego.

W latach 2023 - 2030 dynamika wzrostu dochodów bieżących została założona na poziomie 3%
Ogólna kwota dochodów zawarta w budżecie Gminy Bestwina na rok 2023 wynosi 77 672 145,35 zł, w tym:
- dochody bieżące 62 378 986,35 zł

Prognoza dochodów z poszczególnych tytułów przedstawia się następująco:
- dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych - zgodnie z informacją Ministra Finansów dochody z tego tytułu uległy zmniejszeniu w stosunku do roku 2022 o 24%, w roku 2024 i w kolejnych latach prognozy jego poziom wzrostu został zaplanowany na poziomie 3% wzrostu ze względu na duże wahania w latach poprzednich - dla roku 2024 przewidziano w planie subwencje rozwojową
- dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych - ze względu na tendencję wzrostu w latach poprzednich, wpływy z tytułu tego podatku zabezpieczono na bezpiecznym poziomie na lata 2023 i lata następne
- podatki i opłaty, w tym: z podatku od nieruchomości - wysokość dochodów skalkulowano na podstawie aktualnej bazy podatkowej uwzględniając przewidywane wzrosty z tytułu podatku w latach następnych,
- subwencja ogólna - dochody z tego tytułu w roku 2023 zostały zaplanowane zgodnie z informacją Ministra Finansów, w kolejnych latach przyjęto dochody na realnym poziomie ich uzyskania,
- z tytułu dotacji i środków przeznaczonych na cele bieżące - dochody z tego tytułu zostały zaplanowane zgodnie z przyjętymi założeniami Wojewody Śląskiego i Krajowego Biura Wyborczego w zakresie dotacji na zadania zlecone, własne i powierzone. W zakresie środków unijnych do wysokości kwot wynikających z podpisanych umów o dofinansowanie.

- dochody majątkowe 15 293 159,00 zł

- dochody ze sprzedaży majątku oszacowano na podstawie stanu mienia komunalnego i planu wykorzystania gminnego zasobu nieruchomości. Na 2023 rok przeznaczono do sprzedaży działki na kwotę 1 000 000,00 zł.
- działka nr 228/4 obr. Janowice ul. Miodowa
- lokal użytkowy ul. Plebańska 12
- działka nr 306/7 obr. Kaniów ul. Głębokie
- działki (grunty użytkowe, drogi technologiczne) obr. Kaniów o powierzchni 1,2892 ha

Wydatki :
Wydatki podzielono na kategorie wydatków bieżących, które na rok 2023 wynoszą 62 496 138,28 zł oraz wydatki majątkowe na kwotę 20 836 634,00 zł. Ogólna kwota wydatków na 2023 rok to 83 332 772,28 zł.
Wydatki zostały zaplanowane przy uwzględnieniu wykonania planu wydatków za 9 miesięcy roku 2022, jak również uwzględnione zostały koszty nowych zadań planowanych do realizacji. W kolejnych latach uwzględniono wzrost w oparciu o dynamikę wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych oraz o wzrost wynagrodzeń w gospodarce narodowej (3% -5%) w oparciu o założenia makroekonomiczne na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jst.

- wydatki bieżące 62 496 138,28 zł.
Prognoza wydatków z poszczególnych tytułów przedstawia się następująco:
- na wynagrodzenia i składki od nich naliczane - w 2023 roku zaplanowane zostały wynagrodzenia na podstawie podpisanych umów na dzień 30.09.2022 roku oraz przewidywanego zatrudnienia w roku 2023, z uwzględnieniem wzrostu płacy minimalnej, dodatku stażowego, awansu zawodowego nauczycieli oraz zwiększonych zadań edukacyjnych,
- wydatki na obsługę długu - w roku 2023 i latach następnych zaplanowano wydatki na podstawie harmonogramów spłat pożyczek i wyemitowanych papierów wartościowych oraz naliczonych od nich odsetek, uwzględniając przewidywalny wzrost stóp procentowych

- wydatki majątkowe 20 836 634,00 zł.
Wydatki zaplanowano na przedsięwzięcia przewidziane w załączniku nr 2 do uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej, w pozostałym zakresie przewiduje się realizację inwestycji rocznych.

Wynik budżetu:

W 2023 roku zaplanowano budżet w którym dochody są niższe od wydatków (deficyt budżetowy) o kwotę 5 660 626,93 zł. Deficyt zostanie sfinansowany przychodami:
1. z pożyczek w wysokości 691 046,99 zł
2. z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonywania budżetu określonymi w odrębnych ustawach w kwocie 101 790,00 zł
3. z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w kwocie 677 990,31 zł
4. przychodami z wolnych środków, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy o finansach publicznych w wysokości 4 189 799,63 zł.

Kolejne lata to prognoza budżetu z nadwyżką budżetową.

Przychody:

Przychody zaplanowano w wysokości 7 325 626,93 zł z tytułu:
- przychody jst z wynikających z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w wysokości 677 990,31 zł
** w sierpniu 2021 roku została podpisana umowa NR RARR/BD/1/8/2021 na grant w ramach projektu Dostępna szkoła z EFS ze środków które wpłynęły w 2022 roku nie została wykorzystana kwota 582 910,31 zł*
** w grudniu 2022 roku wpłynęły środki dotyczące programu Cyfrowa Gmina w wysokości 95 080,00 zł.*

- przychody jst z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu , wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonywania budżetu określonymi w odrębnych ustawach w kwocie 101 790,00 zł

** rozliczenie dochodów z opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi i wydatków nimi finansowanych za 2022 rok zamknęło się nadwyżką w wysokości 85 308,67 zł*

** wykonanie dochodów i wydatków związanych z realizacją zadań określonych w gminnym programie profilaktyki, rozwiązywania problemów alkoholowych i przeciwdziałaniu narkomanii w 2022 roku zamknęło się nadwyżką w wysokości 16 481,33 zł.*

- przychody z tytułu wolnych środków, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt.6 ustawy w kwocie 5 854 799,63 zł.
Zaangażowano wypracowane i dostępne wolne środki wynikające ze sprawozdania Rb-NDS za IV kwartał 2022 r. oraz bilansu za rok 2022

- przychody z zaciągniętych kredytów i pożyczek na rynku krajowym 691 046,99 zł. w 2023 roku planowane są do zaciągnięcia:

* pożyczka z WFOŚiGW (111/2022/4/oa/poe/P z dnia 24.06.2022 r.) w kwocie 191 046,99 zł. wpłynęła na rachunek urzędu w 2023 roku
* pożyczka z WFOŚiGW w kwocie 500 000,00 zł. na zadanie pn.: Program ograniczenia niskiej emisji w Gminie Bestwina

Rozchody budżetu:

W 2023 roku zaplanowano rozchody zgodnie z harmonogramem wykupu papierów wartościowych oraz spłat zaciągniętych pożyczek na kwotę 1 665 000,00 zł - zgodnie z umową emisyjną zostanie wykupiona seria D14 na kwotę 330 000,00 zł, seria C18 na kwotę 500 000,00 zł, oraz seria D18 na kwotę 500 000,00 zł, spłacone zostaną raty pożyczek na kwotę 335 000,00 zł.

W kolejnych latach w rozchodach budżetu zostały uwzględnione zaciągnięte i planowane do zaciągnięcia zobowiązania.

planowany do zaciągnięcia kredyt w 2023 roku ma zostać w całości spłacony w 2023 roku

Kwota długu, sposób jego sfinansowania .

Kwota wykazana jako dług na koniec każdego roku jest wynikiem działania:
dług z poprzedniego roku + zaciągany dług – spłata długu.

kwota długu na koniec 2022 roku wyniesie 6 559 902,55 zł. (pożyczka zaplanowana w roku 2022 na kwotę 500 000,00 zł została zrealizowana w wysokości 210 000,00 zł (Umowa z WFOŚiGW w Katowicach nr 111/2022/4/OA/poe/P na zadanie Program Ograniczenia Emisji w Gminie Bestwina na lata 2021-2024 - etap II - edycja 2022)

Druga transza w wysokości 191 046,99 zł wpłynęła 15 lutego 2023 r.

zaplanowane do zaciągnięcia pożyczki z WFOŚiGW i kredyty w roku 2023
- pożyczka z WFOSiGW w kwocie 500 000,00 zł. na zadanie pn.: Program ograniczenia niskiej emisji w gminie Bestwina

spłata zobowiązań w roku 2023 wyniesie 1 665 000,00 zł.

planowana kwota długu w 2023 roku wyniesie 5 585 949,54 zł.,

W zakresie zmian przyjętych wartości w WPF na lata 2023-2030

Zmiany w Uchwale budżetowej na rok 2023 spowodowały konieczność dostosowania wartości wykazanych w załączniku Nr 1 do podjętej Uchwały w sprawie WPF, po zmianach wynoszą:

- dochody bieżące 62 378 986,35 zł
zwiększenie o kwotę 24 800,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)
zmniejszenie o kwotę 24 000,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)

- dochody majątkowe 15 293 159,00 zł
zmniejszenie o kwotę 2 360 820,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)

- wydatki bieżące 62 496 138,28 zł
zwiększenie o kwotę 174 900,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)
zmniejszenie o kwotę 320 400,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)

- wydatki majątkowe 20 836 634,00 zł
zwiększenie o kwotę 150 000,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)
zmniejszenie o kwotę 2 369 520,00 zł (w związku ze złożeniem projektu Uchwały w sprawie zmian w budżecie gminy na rok 2023)

- deficyt budżetu 5 660 626,93 zł

- przychody budżetu 7 325 626,93 zł
bez zmian
- rozchody budżetu 1 665 000,00 zł
bez zmian

Zmiany w wykazie przedsięwzięć
1. W przedsięwzięciu pn.: Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina zmianie uległy łączne nakłady finansowe do kwoty 2 000 000,00 limit wydatków na rok 2023 wynosi 100 000,00 zł na rok 2024 1 900 000,00 zł

Projekt

z dnia 1 grudnia 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie zmiany Uchwały Nr L/363/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 roku w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2023

Na podstawie art. 211 i art. 212 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 roku poz. 1270 z pózn. zm.) oraz art. 18 ust. 2 pkt 4 i art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 roku poz. 40 z późn. zm.)

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. 1. Zwiększa się dochody budżetu gminy na rok 2023 o kwotę 24 800,00 zł - zgodnie z załącznikiem Nr 1 do niniejszej Uchwały w działach

- 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa o kwotę 4 400,00 zł,
- 801 - Oświata i wychowanie o kwotę 20 400,00 zł,

1) dochody bieżące o kwotę 24 800,00 zł

a) Rozdział 75412 - Ochotnicze straże pożarne o kwotę 4 400,00 zł

- dotacja celowa otrzymana z samorządu województwa na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego o kwotę 4 400,00 zł,

b) Rozdział 80195 - Pozostała działalność o kwotę 20 400,00 zł,

- dotacja otrzymana z państwowego funduszu celowego na realizację zadań bieżących jednostek sektora finansów publicznych o kwotę 20 400,00 zł

2. Zmniejsza się dochody budżetu gminy na rok 2023 o kwotę 2 384 820,00 zł - zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej Uchwały w działach:

- 600 - Transport i łączność o kwotę 2 360 820,00 zł,
- 853 - Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej o kwotę 24 000,00 zł,

1) dochody bieżące o kwotę 24 000,00 zł

a) Rozdział 85334 - Pomoc dla repatriantów o kwotę 24 000,00 zł

- dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami o kwotę 24 000,00 zł

2) dochody majątkowe o kwotę 2 360 820,00 zł

a) Rozdział 60016 - Drogi publiczne gminne o kwotę 2 360 820,00 zł

- środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych o kwotę 2 360 820,00 zł

§ 2. 1. Zwiększa się wydatki budżetu gminy na rok 2023 o kwotę 329 900,00 zł - zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej Uchwały w działach:

- 010 - Rolnictwo i łowiectwo o kwotę 300 000,00 zł,

- 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa o kwotę 9 500,00 zł,

- 801 - Oświata i wychowanie o kwotę 20 400,00 zł,

1) wydatki bieżące o kwotę 174 900,00 zł

2) wydatki majątkowe o kwotę 155 000,00 zł 2 . Zmniejsza się wydatki budżetu gminy na rok 2023 o kwotę 2 689 920,00 zł - zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej Uchwały w działach:

- 600 - Transport i łączność o kwotę 2 669 520,00 zł

- 801 - Oświata i wychowanie o kwotę 20 400,00 zł

1) wydatki bieżące o kwotę 320 400,00 zł

2) wydatki majątkowe o kwotę 2 369 520,00 zł

§ 3. Zmianie ulega załącznik Nr 2 do Uchwały budżetowej - Dotacje celowe z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminom ustawami, który otrzymuje brzmienie jak załącznik Nr 3 do niniejszej Uchwały

§ 4. Zmianie ulega załącznik Nr 8 do Uchwały budżetowej - Zestawienie kwot dotacji udzielanych z budżetu gminy w 2023 roku, który otrzymuje brzmienie jak załącznik Nr 4 do niniejszej Uchwały

§ 5. Zmianie ulega załącznik Nr 10 do Uchwały budżetowej - Przedsięwzięcia realizowane ze środków rządowego Funduszu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych, który otrzymuje brzmienie jak załącznik Nr 5 do niniejszej Uchwały

§ 6. Zmianie ulega załącznik Nr 12 do Uchwały budżetowej - Środki z Funduszu Pomocy, który otrzymuje brzmienie jak załącznik Nr 6 do niniejszej Uchwały

§ 7. Budżet po wprowadzonych zmianach wynosi:

1. po stronie dochodów kwotę 77 672 145,35 zł,

2. po stronie wydatków kwotę 83 332 772,28 zł,

3. wynik (1-2) deficyt 5 660 626,93 zł, Deficyt budżetu gminy zostanie sfinansowany przychodami z:

- pożyczki w wysokości 691 046,99 zł,
- z niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia dochodów i wydatków nimi finansowanych związanych ze szczególnymi zasadami wykonywania budżetu określonymi w odrębnych ustawach oraz wynikających z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o finansach publicznych i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w kwocie 779 780,31 zł
- z wolnych środków, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy o finansach publicznych w wysokości 4 189 799,63 zł

4. przychody wynoszą 7 325 626,93 zł,

5. rozchody wynoszą 1 665 000,00 zł,

§ 8. Wykonanie Uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bestwina.

§ 9. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Zmiany w planie dochodow budżetu gminy

Dział	Rozdział	Paragraf	Treść	Kwota
600			**Transport i łączność**	**- 2 360 820,00**
	60016		Drogi publiczne gminne	- 2 360 820,00
		6370	Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych	- 2 360 820,00
754			**Bezpieczeństwo publiczne i ochrona**	**4 400,00**
	75412		Ochotnicze straże pożarne	4 400,00
		2330	Dotacja celowa otrzymana od samorządu województwa na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień (umów) między jednostkami samorządu terytorialnego	4 400,00
801			**Oświata i wychowanie**	**20 400,00**
	80195		Pozostała działalność	20 400,00
		2440	Dotacja otrzymana z państwowego funduszu celowego na realizację zadań bieżących jednostek sektora finansów publicznych	20 400,00
853			**Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej**	**- 24 000,00**
	85334		Pomoc dla repatriantów	- 24 000,00
		2010	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	- 24 000,00
			Razem zwiększenia:	**24 800,00**
			Razem zmniejszenia:	**2 384 820,00**

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Zmiany w planie wydatków budżetu gminy

Dział	Rozdział	Grupa	Treść	Wartość
010			**Rolnictwo i łowiectwo**	**300 000,00**
	01043		Infrastruktura wodociągowa wsi	300 000,00
		B1PZB	wydatki bieżące jednostek budżetowych związane z realizacją ich statutowych zadań	150 000,00
		M1IWL	inwestycje i zakupy inwestycyjne (z wyłączeniem inwestycji i zakupów inwestycyjnych na programy finansowane 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)	150 000,00
600			**Transport i łączność**	**-2 669 520,00**
	60014		Drogi publiczne powiatowe	-300 000,00
		B2DOT	dotacje na zadania bieżące	-300 000,00
	60016		Drogi publiczne gminne	-2 369 520,00
		M1IWL	inwestycje i zakupy inwestycyjne (z wyłączeniem inwestycji i zakupów inwestycyjnych na programy finansowane 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)	-2 369 520,00
754			**Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa**	**9 500,00**
	75405		Komendy powiatowe Policji	5 000,00
		M1IWL	inwestycje i zakupy inwestycyjne (z wyłączeniem inwestycji i zakupów inwestycyjnych na programy finansowane 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)	5 000,00
	75412		Ochotnicze straże pożarne	4 500,00
		B1PZB	wydatki bieżące jednostek budżetowych związane z realizacją ich statutowych zadań	4 500,00
801			**Oświata i wychowanie**	**0,00**
	80104		Przedszkola	-20 400,00
		B1PZB	wydatki bieżące jednostek budżetowych związane z realizacją ich statutowych zadań	-20 400,00
	80195		Pozostała działalność	20 400,00
		B1PZB	wydatki bieżące jednostek budżetowych związane z realizacją ich statutowych zadań	20 400,00
			Razem zwiększenia:	**329 900,00**
			Razem zmniejszenia:	**2 689 920,00**

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Dotacje celowe z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminom ustawami

dział	rozdział	wyszczególnienie	dochody	wydatki
010		**Rolnictwo i łowiectwo**	***160 417,48***	***160 417,48***
	01095	*Pozostała działalność*	***160 417,48***	***160 417,48***
		dotacja Działanie 21.5.4.3 Dotacje na dopłaty do paliwa rolniczego	*160 417,48*	
		w tym:		
		a) wydatki bieżące		***160 417,48***
		z tego:		
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*160 417,48*
		§ 4430 Rózne opłaty i składki		**157 272,04**
		§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia		**3145,44**
750		**Administracja publiczna**	***117 542,51***	***117 542,51***
	75011	*Urzędy wojewódzkie*	***117 542,51***	***117 542,51***
		dotacja Działanie 16.1.1.2 Finansowanie, nadzór i kontrola realizacji zadań z zakresu administracji rządowej - dowody osobiste, ewidencja ludności, rejestracja zdarzeń stanu cywilnego, udostępnianie danych osobowych	*108 214,51*	
		w tym:		
		a) wydatki bieżące		***108 214,51***
		z tego:		
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*9 920,00*
		§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia		***2 920,00***
		§ 4300 Zakup usług pozostałych		**7 000,00**
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*98 294,51*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***98 294,51***
		dotacja Działanie 11.4.2.2 Zaspokajanie potrzeb Sił Zbrojnych i wojsk sojuszniczych przez sektor pozamilitarny	*3 322,00*	
		w tym:		
		a) wydatki bieżące		***3 322,00***
		z tego:		
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*350*
		§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia		***350***
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*2 972,00*

		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***2 972,00***
		dotacja Działanie 16.1.4.6 Finansowanie, nadzór i kontrola realizacji zadań z zakresu administracji rządowej związanych z obsługą obywateli i wydawaniem zezwoleń w tym:	*6 006,00*	
		a) wydatki bieżące		***6 006,00***
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*6 006,00*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***6 006,00***
751		**Urzędy naczelnych organów władzy panstwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa**	**60 719,00**	**60 719,00**
	75101	*Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa*	*2 400,00*	*2 400,00*
		dotacja przeznaczona na sfinansowanie kosztów prowadzenia i aktualizowania stałego rejestru wyborców w gminie	2 400,00	
		a) wydatki bieżące		**2 400,00**
		z tego: wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*2 400,00*
		§ 4110 Składki na ubezpieczenia społeczne		***345,00***
		§ 4120 Składki na Fundusz Pracy		***49,00***
		§ 4170 Wynagrodzenia bezoosbowe		***2 006,00***
	75108	*Wybory do Sejmu i Senatu*	*58 001,00*	*58 001,00*
		dotacja na realizację zadań wyborczych	58 001,00	
		a) wydatki bieżące		**58 001,00**
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*36 840,00*
		§ 3030 Różne wydatki na rzecz osób fizycznych		***36 840,00***
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*18 334,19*
		§ 4170 Wynagrodzenia bezoosbowe		***18 344,19***
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*2816,81*
		§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia		***2701,81***
		§ 4410 Podróże służbowe krajowe		***115,00***
	75110	*Referenda ogólnokrajowe i konstytucyjne*	*318,00*	*318,00*
		dotacja na przygotowanie i przeprowadzenie referendum	318,00	
		a) wydatki bieżące		**318,00**
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*318,00*
		§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia		***318,00***
752		**Obrona narodowa**	**300,00**	**300,00**
	75212	*Pozostałe wydatki obronne*	*300,00*	*300,00*
		Dzialanie 11.4.2.4 Szkolenie obronne administracji publicznej i przedsiębiorców	300,00	
		a) wydatki bieżące		**300,00**
		z tego: wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*300,00*
		§ 4700 Szkolenia pracowników niebędących czlonkami korpusu służby cywilnej		***300,00***

801		**Oświata i wychowanie**	**142 657,35**	**142 657,35**
	80153	*Zapewniene uczniom prawa do bezpłatnego dostępu do podręczników, materiałów edukacyjnych lub materiałów ćwiczeniowych*	*142 657,35*	*142 657,35*
		Działanie 3.1.2.2 Wsparcie dostępu do książek, podręczników, materiałów edukacyjnych i	142 657,35	
		a) wydatki bieżące		**142 657,35**
		z tego: wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*142 657,35*
		§ 4210 Zakup materiałów i wyposażenia		***1 412,44***
		§ 4240 Zakup środków dydaktycznych i książek		***141 244,91***
851		**Ochrona zdrowia**	**361,00**	**361,00**
	85195	*Pozostała działalność*	*361,00*	*361,00*
		dotacja Działanie 20.1.4.3 Świadczenia opieki zdrowotnej dla osób nieobjętych obowiązkiem ubezpieczenia zdrowotnego oraz cudzoziemcom w Polsce i Polakom za granicą	361,00	
		w tym:		
		a) wydatki bieżące		**361,00**
		z tego: wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*361,00*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***361,00***
852		**Pomoc społeczna**	**16 853,00**	**16 853,00**
	85219	*Ośrodki pomocy społecznej*	*10 353,00*	*10 353,00*
		dotacja Działanie 13.1.2.1 Wsparcie finansowe zadań i programów realizacji zadań pomocy społecznej	10 353,00	
		a) wydatki bieżące		**10 353,00**
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*153,00*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***153,00***
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*10 200,00*
		§ 3030 Rózne wydatki na rzecz osób fizycznych		***10 200,00***
	85228	*Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze*	*6 500,00*	*6 500,00*
		dotacja Działanie 13.1.2.2 Wspieranie osób z zaburzeniami psychicznymi	6 500,00	
		a) wydatki bieżące		**6 500,00**
		z tego: wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*6 500,00*
		§ 4300 Zakup usług pozostałych		***6 500,00***
855		**Rodzina**	**3 690 972,00**	**3 690 972,00**
	85502	*Świadczenia rodzinne, świadczenia z funduszu alimentacyjnego oraz skladki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia społecznego*	*3 651 561,00*	*3 651 561,00*
		dotacja Działanie 13.4.1.1 Świadczenia rodzinne i świadczenia z funduszu alimentacyjnego i zasiłki dla opiekunów	3 639 201,00	
		a) wydatki bieżące		**3 639 201,00**
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*381 621,00*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***81 653,00***
		§ 4040 Dodatkowe wynagrodzenie roczne		***6 000,00***
		§ 4110 Składki na ubezpieczenia społeczne		***291 843,00***

		§ 4120 Składki na Fundusz Pracy		***2 125,00***
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*3 257 580,00*
		§ 3110 Świadczenia społeczne		***3 257 580,00***
		Działanie 13.4.1.6 Wspacie kobiet w ciąży i rodzin w zakresie dostępu do instrumentów polityki na rzecz rodziny	12 360,00	
		a) wydatki bieżące		**12 360,00**
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*360,00*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***360,00***
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*12 000,00*
		§ 3110 Świadczenia społeczne		***12 000,00***
	85503	*Karta Dużej Rodziny*	*2 638,00*	*2 638,00*
		dotacja		
		Działanie 13.4.1.4 Wsparcie rodzin wielodzietnych	2 638,00	
		a) wydatki bieżące		**2 638,00**
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*2 638,00*
		§ 4010 Wynagrodzenia osobowe pracowników		***2 638,00***
	85513	*Składki na ubezpieczenia zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia rodzinne, zgodnie z zapisami ustawy o świadczeniach rodzinnych oraz za osoby pobierające zasiłki dla opiekunów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 4 kwietnia 2014 roku o ustaleniu i wypłacie zasiłków dla opiekunów*	*36 773,00*	*36 773,00*
		dotacja		
		Działanie 20.1.3.1 Opłacanie i refundacja skladek na ubezpieczenie zdrowotne z budzetu państwa za osoby uprawnione	36 773,00	
		a) wydatki bieżące		**36 773,00**
		z tego:		
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*36 773,00*
		§ 4130 Składki na ubezpieczenia zdrowotne		***36 773,00***
		RAZEM	**4 189 822,34**	**4 189 822,34**

Plan dochodów do odprowadzenia do budżetu państwa z tytułu realizacji zadań z zakresu administracji rządowej

dział	rozdział	wyszczególnienie	plan
750		**Administracja publiczna**	**284,00**
	75011	*Urzędy wojewódzkie*	*284,00*
852		**Pomoc społeczna**	**800,00**
	85228	*Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze*	*800,00*
855		**Rodzina**	**70 100,00**
	85502	*Świadczenia rodzinne, świadczenia z funduszu alimentacyjnego oraz skladki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia spolecznego*	*70 000,00*
	85503	*Karta Dużej Rodziny*	*100,00*
		RAZEM	**71 184,00**

Załącznik Nr 4 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Zestawienie kwot dotacji udzielanych z budżetu gminy w 2023 roku

Dział / Rozdział / Wyszczególnienie	ogółem	dotacje dla jednostek sektora finansów publicznych w tym:			dotacje dla jednostek spoza sektora finansów publicznych w tym:		
		dotacje podmiotowe	dotacje celowe	dotacje przedmiotowe	dotacje podmiotowe	dotacje celowe	dotacje przedmiotowe
DOTACJE UDZIELANE Z BUDŻETU	**4 127 991,00**	**2 250 000,00**	**982 991,00**	**0,00**	**0,00**	**895 000,00**	**0,00**
w tym:							
600 - Transport i łączność	***825 750,00***		***825 750,00***				
60004 - Lokalny transport zbiorowy	*825 750,00*		*825 750,00*				
wydatki bieżące	825 750,00		825 750,00				
Wpłaty gmin i powiatów na rzecz innych jst oraz związków gmin, związków powiatowo gminnych, związków powiatów, związków metropolitarnych na dofinansowanie zadań bieżących	825 750,00		825 750,00				
750 - Administracja publiczna	***40 000,00***		***40 000,00***				
75095 - Pozostała działalność	*40 000,00*		*40 000,00*				
wydatki bieżące							
Wpłaty gmin i powiatów na rzecz innych jst oraz związków gmin, związków powiatowo gminnych, związków powiatów, związków metropolitarnych na dofinansowanie zadań bieżących	40 000,00		40 000,00				
754 - Bezpiezeństo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	***75 000,00***		***0,00***			***75 000,00***	
75405-Komendy powiatowe Policji	*35 000,00*		*0,00*			*35 000,00*	
wydatki majątkowe							

Wpłaty jednostek na państwowy fundusz celowy na finasowanie lub dofinansowanie zadań inwestycyjnych	35 000,00		0,00			35 000,00	
75412 - Ochotnicze straże pożarne	*40 000,00*		*0,00*			*40 000,00*	
wydatki majątkowe							
Dotacja celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	40 000,00		0,00			40 000,00	
801 - Oświata i wychowanie	***2 407,00***		***2 407,00***				
80195- Pozostała działalność	*2 407,00*		*2 407,00*				
wydatki bieżące							
Dotacja celowa przekazana dla powiatu na zadania bieżące realizowane na podstwie porozumienia między jst	2 407,00		2 407,00				
851 - Ochrona zdrowia	***34 834,00***		***34 834,00***				
85111 - Szpitale ogólne	*20 000,00*		*20 000,00*				
wydatki majątkowe							
Dotacja celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	20 000,00		20 000,00				
85158 - Izby wytrzeźwień	*14 834,00*		*14 834,00*				
wydatki bieżące							
Dotacja celowa na pomoc finansową udzielaną między jednostkami samorządu terytorialnego na dofinansowanie własnych zadań bieżących	14 834,00		14 834,00				
854 - Edukacyjna opieka wychowawcza	***40 000,00***					***40 000,00***	
85412 - Kolonie i obozy oraz inne formy wypoczynku dzieci i młodzieży szkolnej, a także szkolenia młodzieży	*40 000,00*					*40 000,00*	
wydatki bieżące							
Dotacja celowa z budzetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji stowarzyszeniom	10 000,00					10 000,00	
Dotacja celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji pozostałym jednostkom nie zaliczanym do sektora finansów publicznych	30 000,00					30 000,00	

900 - Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	***560 000,00***		***80 000,00***			***480 000,00***	
90005 - Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	*480 000,00*		*0,00*			*480 000,00*	
wydatki majątkowe							
Dotacje celowe z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realzaicji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	480 000,00					480 000,00	
90013 - Schroniska dla zwierząt	*80 000,00*		*80 000,00*				
wydatki bieżące							
Dotacje celowe przekazane gminie na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień między jst	80 000,00		80 000,00				
921 - Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	***2 250 000,00***	***2 250 000,00***					
92109 - Domy i ośrodki kultury, świetlice i kluby	*1 320 000,00*	*1 320 000,00*					
wydatki bieżące							
Dotacja podmiotowa z budżetu dla samorządowej instytucji kultury	1 320 000,00	1 320 000,00					
92116 - Biblioteki	*930 000,00*	*930 000,00*					
wydatki bieżące							
Dotacja podmiotowa z budżetu dla samorządowej instytucji kultury	930 000,00	930 000,00					
926 - Kultura fizyczna i sport	***300 000,00***					***300 000,00***	
92605 - Zadania w zakresie kultury fizycznej i sportu	*300 000,00*					*300 000,00*	
wydatki bieżące							
Dotacja celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji pozostałym jednostkom niezaliczanym do sektora finansów publicznych	300 000,00					300 000,00	

Załącznik Nr 5 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Przedsięwzięcia realizowane ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych

dział	rozdział	nazwa programu/projektu	wydatki	dochody
600		**Transport i łączność**	**5 065 000,00**	**5 065 000,00**
	60016	*Drogi publiczne gminne*	*5 065 000,00*	*5 065 000,00*
		Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych		**5 065 000,00**
		a) wydatki majątkowe	5 065 000,00	
		z tego: inwestycje i zakupy inwestycyjne	*5 065 000,00*	
		Budowa ul. Granicznej w Janowicach	**2 500 000,00**	
		Przebudowa ul. Mirowskiej w Kaniowie	**2 565 000,00**	
801		**Oświata i wychowanie**	**3 500 000,00**	**3 500 000,00**
	80101	*Szkoły podstawowe*	*3 500 000,00*	*3 500 000,00*
		Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych		**3 500 000,00**
		a) wydatki majątkowe	3 500 000,00	
		z tego: inwestycje i zakupy inwestycyjne	*3 500 000,00*	
		Budowa sali gimnastycznej w Janowicach	3 500 000,00	

Załącznik Nr 6 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Środki z Funduszu Pomocy

dział	rozdział	nazwa programu/projektu	wydatki	dochody
758		**Różne rozliczenia**	**0,00**	**211 205,36**
	75814	*Różne rozliczenia finansowe*	*0,00*	*211 205,36*
801		**Oświata i wychowanie**	**211 205,36**	**0,00**
	80195	*Pozostała działalność*	*211 205,36*	*0,00*
środki na edukację dzieci z Ukrainy				
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy		**209 585,00**
		a) wydatki bieżące	**209 585,00**	
		wynagrodzenia i skladki od nich naliczane	*155 254,86*	
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	*54 330,14*	
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie zakupu podręczników, meteriałów edukacyjnych i ćwiczeniowych		**1 620,36**
		a) wydatki bieżące	**1 620,36**	
		wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	*1 620,36*	
853		**Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej**	**157 771,38**	**157 771,38**
	85395	*Pozostała działalność*	*157 771,38*	*157 771,38*

wypłata świadczeń pieniężnych na podstawie art. 13 - 40 zł				
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy		**109 424,00**
		a) wydatki bieżące	**109 424,00**	
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	*108 880,00*	
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	*544,00*	
finansowanie świadczeń rodzinnych dla obywateli Ukrainy				
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy		**43 600,00**
		a) wydatki bieżące	**43 600,00**	
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	*1 600,00*	
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	*42 000,00*	
świadczenie pieniężne 300+				
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy		**3 060,00**
		a) wydatki bieżące	**3 060,00**	
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	*60,00*	
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	*3 000,00*	
wydawanie nr PESEL dla obywateli Ukrainy oraz potwierdzenie tożsamości wynagrodzeń				
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy		**187,38**

		a) wydatki bieżące	**187,38**	
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane	*187,38*	
stypendia i zasiłki dla uczniów				
		środki z Funduszu Pomocy na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących w zakresie pomocy obywatelom Ukrainy		**1 500,00**
		a) wydatki bieżące	**1 500,00**	
		świadczenia na rzecz osób fizycznych	*1 500,00*	

UZASADNIENIE

zwiększenia w planie dochodów budżetu gminy na rok 2023

Dział 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa
Rozdział 75412 - Ochotnicze straże pożarne - zwiększenie o kwotę 4 400,00 zł z tytułu dotacji na zakup elektrycznej pompy zatapialnej

Dział 801 - Oświata i wychowanie
Rozdział 80195 - Pozostała działalność - zwiększenie o kwotę 20 400,00 zł - dotacja ze środków Funduszu Edukacji Finansowej na zadanie pn.: Lekcje o finansach dla ZSP w Kaniowie i Bestwince

zmniejszenia w planie dochodów budżetu gminy na rok 2023

Dział 600 - Transport i łączność
Rozdział 60016 - Drogi publiczne gminne - zmniejszenie o kwotę 2 360 820,00 zł, środki z Rządowego Funduszu Polski Ład na zadanie pn.: Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina zostają przeniesione na rok 2024

Dział 853 - Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej
Rozdział 85334 - Pomoc dla repatriantów - zmniejszenie o kwotę 24 000,00 zł z tytułu dotacji z budżetu państwa

zwiększenia w planie wydatków budżetu gminy na rok 2023

Dział 010 - Rolnictwo i łowiectwo
Rozdział 01043 - Infrastruktura wodociągowa wsi - zwiększenie o kwotę 300 000,00 zł
- na wydatki bieżące - dopłata w wysokości 150 000,00 zł, do Przedsiębiorstwa Komunalnego KOMBEST sp. z o.o. do działalności bieżącej
- na inwestycje i zakupy inwestycyjne na modernizację sieci wodociągowej na ul. Kwiatowej

Dział 754 - Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa
Rozdział 75405 - Komendy powiatowe Policji - zwiększenie o kwotę 5 000,00 zł, z tytułu inwestycji i zakupów inwestycyjnych - z przeznaczeniem na zakup pojazdów służbowych (pismo z dnia 24.11.2023 F-0151-735/1710/23)
Rozdział 75412 - Ochotnicze straże pożarne - zwiększenie o kwotę 4 500,00 zł z tytułu wydatków bieżących jednostek budżetowych na zakup pompy zatapialnej (dotacja)

Dział 801 - Oświata i wychowanie
Rozdział 80195 - Pozostała działalność - zwiększenie o kwotę 20 400,00 zł - z tytułu wydatków bieżących jednostek budżetowych - dotacja ze środków Funduszu Edukacji Finansowej na zadanie pn.: Lekcje o finansach dla ZSP w Kaniowie i Bestwince

Zmniejszenia w planie wydatków

Dział 600 - Transport i łączność
Rozdział 60014 - Drogi publiczne powiatowe - zmniejszenie o kwotę 300 000,00 zł - z tytułu dotacji na zadania bieżące

Rozdział 60016 - Drogi publiczne gminne - zmniejszenie o kwotę 2 369 520,00 zł - z tytułu wydatków inwestycyjnych, zadanie pn.: Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina zostało przeniesione na rok 2024

Dział 801 - Oświata i wychowanie

Rozdział 80104- Przeszkolą - zmniejszenie o kwotę 20 400,00 zł z tytułu wydatków bieżących jednostek budżetowych

Projekt

z dnia 28 listopada 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/.../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie zmiany uchwały o udzieleniu dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, położonych na obszarze Gminy Bestwina

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 9 i art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2023 r., poz. 40 ze zm.), art. 81 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 840 ze zm.) w zw. z art. 250-252 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (tj. Dz. U. z 2023 r., poz. 1270 ze zm.) oraz §4 ust. 3 uchwały nr LIV/380/2023 Rady Gminy Bestwina z dnia 23 lutego 2023 r. w sprawie określenia zasad udzielania dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, położonych na obszarze Gminy Bestwina

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. W uchwale nr LXII/431/2023 Rady Gminy Bestwina z dnia 30 października 2023 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, położonych na obszarze Gminy Bestwina, zmienia się §1, który otrzymuje brzmienie: Udziela się dotacji ze środków Rządowego Programu Odbudowy Zabytków i środków Gminy Bestwina w roku 2024 w kwocie 195 153,06 zł (słownie: sto dziewięćdziesiąt pięć tysięcy sto pięćdziesiąt trzy złote sześć groszy) i w roku 2025 w kwocie 187 500,00 zł (słownie: sto osiemdziesiąt siedem tysięcy pięćset złotych zero groszy) dla Rzymskokatolickiej Parafii Wniebowzięcia NMP w Bestwinie, ul. Plebańska 4, na zadanie "Prace konserwatorskie w prezbiterium kościoła p.w. Wniebowzięcia N.M.P. w Bestwinie" w zabytku wpisanym do rejestru zabytków pod numerem A/724/2020.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bestwina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Gminy

Jerzy Stanclik

UZASADNIENIE

Wniosek o udzielenie dotacji został złożony przez Rzymskokatolicką Parafię Wniebowzięcia NMP w Bestwinie w odpowiedzi na przeprowadzony przez Gminę Bestwina nabór w sierpniu 2023 i obejmuje prace konserwatorskie przy zabytkowych polichromiach w prezbiterium kościoła parafialnego w Bestwinie wpisanego do rejestru zabytków województwa śląskiego. Wniosek został przedłożony w ramach naboru z Rządowego Programu Odbudowy Zabytków - edycja II i uzyskał dofinansowanie w wysokości 98% przyznawanej dotacji. Pozostała część dotacji będzie pochodziła ze środków budżetu Gminy Bestwina. W związku z decyzją dotowanego o konieczności zabezpieczenia dłuższego czasu na realizację inwestycji, dotacja zostanie udzielona na lata 2024 i 2025 zgodnie z zasadami obowiązującymi w Rządowym Programie Odbudowy Zabytków. Dotacja będzie musiała zostać rozliczona do końca 2025 r.

Projekt

z dnia 28 listopada 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Na podstawie art. 10 ust. 1, art. 18 ust. 1 i 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z zm.)

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. Przyjąć Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bestwina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Plan Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej

Wykonawca

LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice

Zamawiający

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów

Subregionu Południowego Województwa Śląskiego

Aglomeracja Beskidzka

ul. Cieszyńska 15

43-300 Bielsko-Biała

Spis treści

Wykaz stosowanych skrótów/słowniczek ... **7**

Synteza ... **8**

Wprowadzenie ... **13**

1. Metodyka tworzenia SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... **15**

1.1. Proces opracowania SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 16

1.2. Ramy czasowe ... 20

1.3. Partycypacja społeczna ... 21

1.4. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko ... 23

2. Synteza diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego Aglomeracji Beskidzkiej ... **25**

2.1. Charakterystyka obszaru ... 26

2.2. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych ... 31

2.3. Podsumowanie przeprowadzonych analiz stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej ... 33

2.4. Trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych ... 55

3. Analiza SWOT ... **59**

4. Możliwe scenariusze rozwoju ... **67**

4.1. Analiza scenariuszy ... 68

4.2. Podsumowanie oraz wybór scenariusza ... 72

5. Wizja, cele, pakiety działań dla zrównoważonej mobilności ... **75**

5.1. Wizja i cele horyzontalne ... 76

5.2. Cele operacyjne ... 78

5.3. Wdrażanie zrównoważonej mobilności – pakiety działań ... 86

6. Finansowanie planu zrównoważonej mobilności Aglomeracji Beskidzkiej ... **133**

6.1. Źródła finansowania ... 134

6.2. Harmonogram wdrażania ... 139

7. Monitoring i ewaluacja planu zrównoważonej mobilności Aglomeracji Beskidzkiej ... **144**

7.1. Zasady monitorowania i raportowania wyników ... 145

7.2. Wskaźniki realizacji SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 146

8. Podsumowanie ... **149**

Spis tabel ... **151**

Spis rysunków ... **153**

Spis Załączników: ... **155**

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW/SŁOWNICZEK

Skrót	Pełna nazwa
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
FS	Fundusz Spójności
GUS	Główny Urząd Statystyczny
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
JST	Jednostki samorządów terytorialnych
PZM	Plan Zrównoważonej Mobilności
SIP	Systemy Informacji Pasażerskiej
SUMP	ang. Sustainable Urban Mobility Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
TOD	ang. Transit-oriented development - rozwój lub planowanie skoncentrowane na optymalne wykorzystanie dostępności transportu zbiorowego
UE	Unia Europejska
Woonerf	przestrzeń publiczna łącząca wiele funkcji np. ulicy, deptaku, miejsca spotkań
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

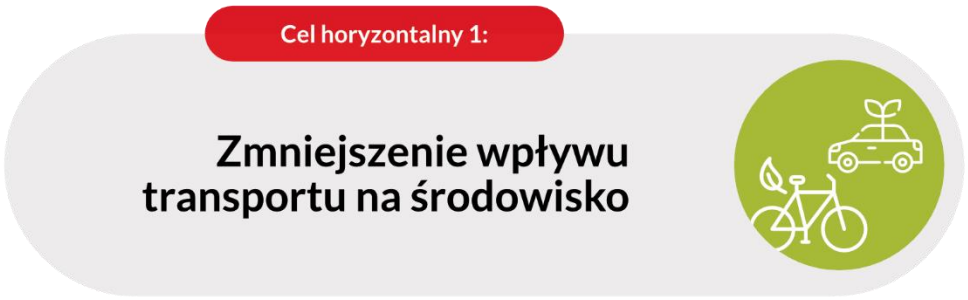
SYNTEZA

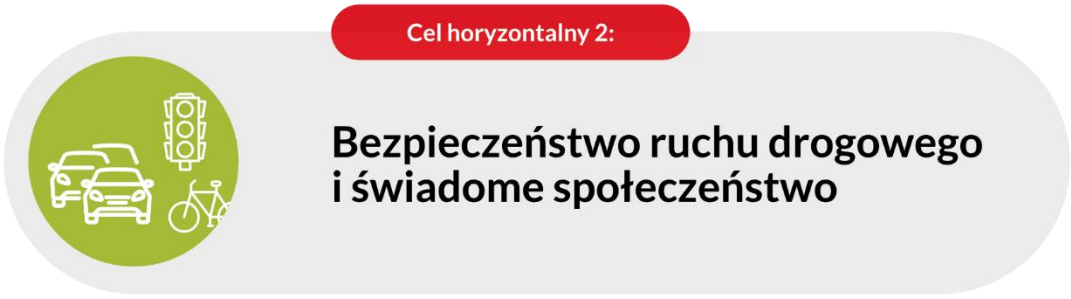
Scenariusz ewolucyjny rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej

Główne kierunki zmian

Sformułowana powyżej wizja przedstawia adresatom Planu sens działań realizowanych na rzecz zrównoważonej mobilności. Urzeczywistni się ona poprzez realizację celów horyzontalnych i celów strategicznych.

Cele horyzontalne nawiązują do założeń europejskiej i krajowej polityki miejskiej i transportowej, a w szczególności do adaptacji do zmian klimatycznych, redukcji emisji z sektora transportu oraz braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych.

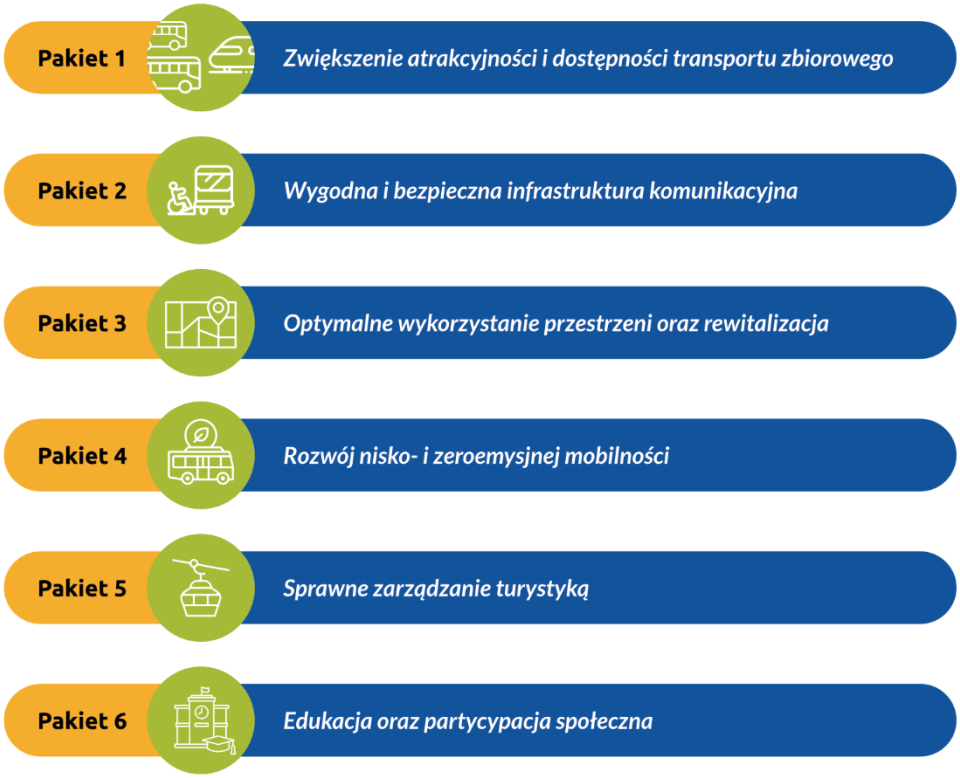




Cele operacyjne są powiązane z celami horyzontalnymi (nie są one od siebie odseparowane). Cele horyzontalne powinny zostać osiągnięte do roku 2040, natomiast dla celów operacyjnych przyjmuje się horyzont czasowy roku 2030.

Poniżej pokazano wzajemne zależności między celami horyzontalnymi i operacyjnymi

	Cele operacyjne			
	Cel 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy	Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Cel 4: Optymalizacja ruchu turystycznego
Cel horyzontalny 1: Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	✔	✔	✔	✔
Cel horyzontalny 2: Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo		✔		✔



Pakiety	Cele operacyjne Cel 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy	Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Cel 4: Optymalizacja ruchu turystycznego
1 Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	✔			✔
2 Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	✔	✔	✔	
3 Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	✔	✔		
4 Rozwój nisko- i zeroemysjnej mobilności	✔			
5 Sprawne zarządzanie turystyką	✔			✔
6 Edukacja oraz partycypacja społeczna	✔		✔	

WPROWADZENIE

Rosnąca liczba ludzi, zamieszkujących coraz większe obszary w sposób rozproszony, wymaga podjęcia działań w celu zaspokojenia jednej z ich najważniejszych potrzeb, jaką jest możliwość przemieszczania się. W analizowanym obszarze rośnie wskaźnik motoryzacji, definiowany jako stosunek liczby pojazdów do liczby mieszkańców na danym terenie. Transport indywidualny, który obecnie jest najczęściej stosowany z wykorzystaniem silników konwencjonalnych, ma negatywny wpływ na środowisko ze względu na zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz zużycie energii. W celu ochrony środowiska naturalnego władze lokalne powinny prowadzić politykę transportową, która zachęca do korzystania z innych ekologicznych opcji przemieszczania.

W dobie postępującego rozwoju gospodarczego i przestrzennego obszarów zurbanizowanych w Polsce i Europie stale rosną oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się. Wymaga to nieustannych zabiegów, polegających na poprawie jakości oraz zwiększaniu efektywności systemów transportowych. Konieczne jest wypracowanie rozwiązań systemowych: zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających warunki mobilności i jakość życia mieszkańców oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W celu zapewnienia komfortu przemieszczania się oraz zwiększenia efektywności istniejących systemów transportowych na zdefiniowanych obszarach opracowywane są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP ang. Sustainable Urban Mobility Plan), które są narzędziami integrującymi tematykę strategicznego podejścia do planowania transportu wraz z uwzględnieniem planowania przestrzennego, ochrony środowiska oraz zdrowia. Są to dokumenty strategiczno-operacyjne, zaprojektowane w taki sposób, aby spełniać potrzeby mobilności osób i gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opierają się na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz uwzględniają kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej (dalej zwanym SUMP Aglomeracji Beskidzkiej) obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze gmin instytucjonalnie zintegrowanych poprzez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka". Opracowanie dokumentu wynika z umowy nr SAB.272.3.2022 z dnia 2 sierpnia 2022r., której przedmiotem jest opracowanie dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+" wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej.

Niniejsze opracowanie zostało sporządzone zgodnie z metodyką SUMP. Celem przedstawionego planu jest wskazanie kierunkowych, zintegrowanych działań prowadzących do wzrostu zrównoważonego rozwoju poprzez zmianę podziału modalnego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Charakterystyczne dla obszaru Aglomeracji Beskidzkiej jest łączenie problemów rdzenia: miasta Bielsko-Biała, które wraz z miastem Czechowice-Dziedzice tworzą miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego Aglomeracji Bielskiej (będącej centrum subregionu południowego województwa śląskiego) oraz lokalnych ośrodków rozwoju – miast: Cieszyn i Żywiec – z bezpośrednimi obszarami oddziaływania oraz gminami, w których silnie funkcjonuje turystyka. Wymaga to podejścia opartego na znajomości specyfiki lokalnej.

Punktem wyjścia dla opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej była przygotowana w pierwszym etapie prac diagnoza obecnej sytuacji mobilnościowej analizowanego obszaru. Podczas prac zastosowano dane pierwotne (zbierane podczas konsultacji społecznych, wywiadów indywidualnych i grupowych oraz ankietyzacji) oraz wtórne, pochodzące np. z ogólnodostępnych baz statystycznych, od operatorów i organizatorów transportu zbiorowego. Zastosowano również znane z Polski oraz Europy dobre praktyki, opisujące sprawdzone rozwiązania mobilnościowe.

Wskazując na wizję oraz cele w opracowanym Planie, zwrócono uwagę na potrzebę poprawy mobilności poprzez integrację i zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego. Kierunki działań przedstawione w Planie równoważą mobilność nie poprzez ograniczenia, lecz z użyciem konkurencyjności. Bazowym elementem wizji jest publiczny transport zbiorowy, który poprzez efektywne funkcjonowanie, dużą dostępność i zapewnienie wysokiego komfortu przemieszczania zapewni zwiększony udział pasażerów, ograniczy obecną kongestię oraz perspektywicznie zmniejszy wydatki związane z infrastrukturą drogową.

Opracowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ należy traktować jako punkt wyjścia dla działań prowadzących do zmian na rzecz zrównoważonej mobilności na analizowanym obszarze.

1. METODYKA TWORZENIA SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

1.1. PROCES OPRACOWANIA SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Proces opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej oparto o cykl dwunastu kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Realizacja określonych kroków i działań jest wykonywana w ramach czterech etapów:

- Etap I: Dobre przygotowanie;
- Etap II: Racjonalne i klarowne określenie celów;
- Etap III: Określenie planu działania;
- Etap IV: Wdrażanie planu.

Wskazane etapy nie mają charakteru sekwencyjnego i mogą trwać częściowo równolegle lub w pętlach sprzężenia zwrotnego.

Niniejsze opracowanie obejmuje proces prac przygotowawczych, zgodnie z krokami 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawiera planowany proces dla kroków 10-12. Na rysunku 1.1 przedstawiono szczegółowo kolejne kroki i etapy przygotowania Planu.

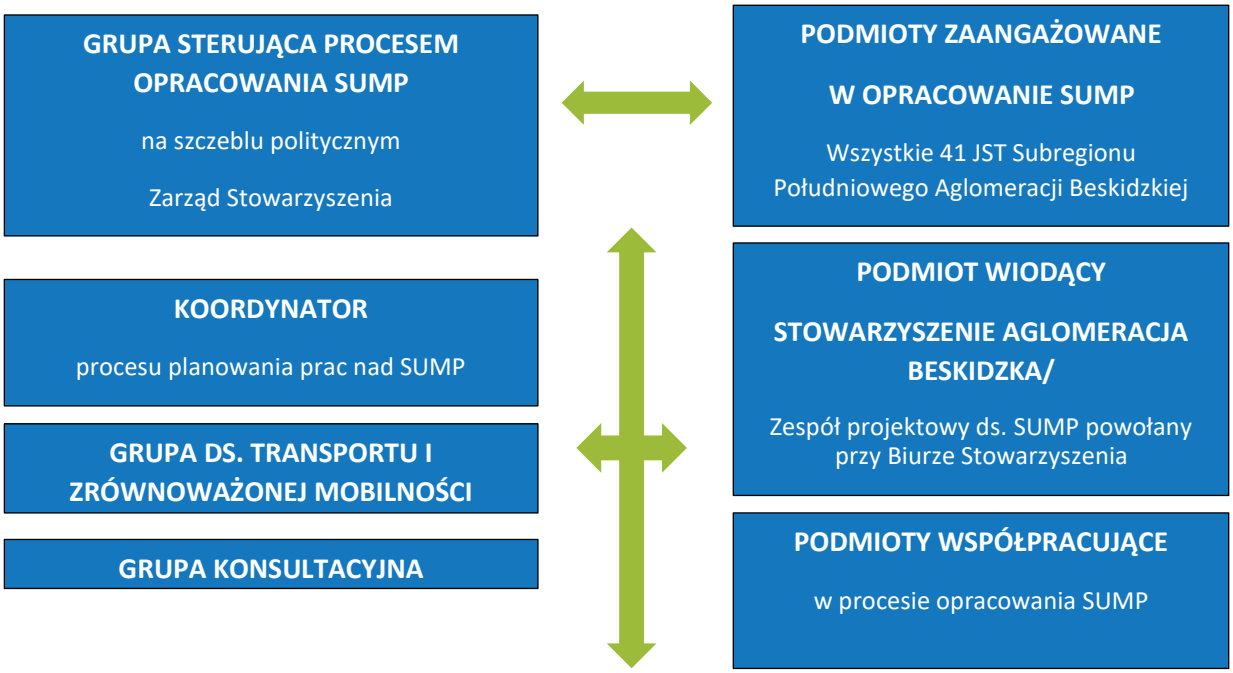
Rysunek 1.1 Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

Źródło: CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)

Punktem wyjścia dla opracowania Planu była chęć poprawy nie tylko mobilności, ale również jakości życia mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej. Zadanie dotyczące kształtowania zintegrowanego systemu transportu i zrównoważonej mobilności wynika ze statutu[1] Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka" z siedzibą w Bielsku-Białej. Cele statutowe Stowarzyszenia są zgodne z logiką SUMP również w zakresie kształtowania zintegrowanego systemu transportu, w tym m.in. poprzez integrację oraz unowocześnianie systemu transportowego i komunikacyjnego w subregionie, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, czy też działań na rzecz kształtowania ładu przestrzennego i skoordynowanego zagospodarowania terenu subregionu oraz poprawy jakości środowiska przyrodniczego ze szczególnym uwzględnieniem poprawy jakości powietrza.

Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka (organ uchwałodawczy reprezentujący 41 JST - Członków Stowarzyszenia) uchwałą nr 44/IV/2022 z 20 kwietnia 2022 r.[2] powołało strukturę organizacyjną procesu opracowania i wdrożenia SUMP oraz harmonogram prac ze wskazaniem odpowiedzialności za poszczególne zadania. Powołany został również koordynator procesu planowania prac, a także zobowiązano wszystkich Członków Stowarzyszenia do przyjęcia SUMP poprzez przedłożenie radzie gminy/powiatu opracowanego Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+.

Struktura organizacyjna procesu opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040 przedstawiona jest na poniższym schemacie:



Rysunek 1.2 Schemat struktury organizacyjnej SUMP

Źródło: opracowanie własne

[1] Przyjętego uchwałą nr 54/XII/2022 z dnia 6 grudnia 2022 r. Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka" z siedzibą w Bielsku-Białej; zob. https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwaly.

[2] https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwaly.

Podmioty zaangażowane w opracowanie SUMP to wszystkie jednostki samorządu terytorialnego (41 JST) zrzeszone w ramach Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka". Obszar funkcjonalny subregionu południowego jest równoznaczny z miejskim obszarem funkcjonalnym (MOF)[3].

Podmiotem wiodącym jest Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka, która zgodnie ze statutem Stowarzyszenia jest dobrowolnym i samorządnym zrzeszeniem gmin i powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego.

Grupę sterującą procesem opracowania SUMP na szczeblu politycznym tworzą członkowie Zarządu Stowarzyszenia, którym zgodnie z uchwałą nr 38/XI/2021 Zgromadzenia Ogólnego z dnia 16 listopada 2021 r. w sprawie przystąpienia do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej powierzono wykonanie tego zadania. W skład Zarządu wchodzą:

- Prezydent Miasta Bielska-Białej w roli Przewodniczącego Stowarzyszenia;
- Starostowie poszczególnych powiatów: Bielskiego, Cieszyńskiego i Żywieckiego;
- Burmistrzowie 3 kolejnych największych miast subregionu: Cieszyna, Czechowic-Dziedzic i Żywca;
- 6 wójtów/burmistrzów, po 2 z powiatów: bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego, zaproponowanych jako kandydatów przez odpowiednich Starostów na podstawie wcześniejszych wewnętrznych konsultacji, prowadzonych z udziałem wszystkich członków Stowarzyszenia z danego powiatu (Wójt Gminy Zebrzydowice, Wójt Gminy Jasienica, Wójt Gminy Świnna, Wójt Gminy Bestwina, Wójt Gminy Lipowa oraz Wójt Gminy Goleszów).

Zespół Projektowy ds. SUMP został powołany uchwałą Zarządu Stowarzyszenia nr 70/IV/2022 z 14 kwietnia 2022 r. w celu wnioskowania o środki zewnętrzne (konkurs POIiŚ.6.1/1/22 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, priorytet: VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, działanie: 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach), realizacji i zarządzania projektem pn. „Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+".

Grupa robocza ds. transportu i zrównoważonej mobilności to interdyscyplinarna grupa zarządzająca zrównoważoną mobilnością, składająca się ze specjalistów różnych dziedzin, w tym przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, instytucji i organizacji istotnych dla procesu powstawania SUMP. Grupa robocza reprezentowana jest zarówno przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie i koordynację całości prac, jak i specjalistów z zakresu m.in.: planowania przestrzennego, planowania strategicznego, ochrony środowiska, transportu, edukacji, socjologii, analiz ekonomicznych oraz analizy danych. Skład grupy to przedstawiciele różnych środowisk, którzy docelowo korzystać będą z działań zaplanowanych w SUMP dla Aglomeracji Beskidzkiej oraz odpowiadać będą za ich wdrażanie. Szczegółowa struktura Grupy roboczej, skład osobowy oraz podział kompetencji stanowią załącznik nr 1 do uchwały Zarządu nr 69/IV/2022 z dnia 14 kwietnia 2022 roku

[3] Zgodnie z zapisami Strategii Województwa Śląskiego 2030 (Uchwała nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19.10.2020) subregion południowy odpowiada miejskiemu obszarowi funkcjonalnemu (MOF). Obszary te zorganizowane są wokół miejskich ośrodków węzłowych, dla których wyznaczono bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, a które także, za pomocą dyfuzji procesów rozwojowych poprzez lokalne ośrodki rozwoju, oddziaływują na rozwój pozostałych terytoriów.

w sprawie zmiany uchwały nr 64/XII/2021 z dnia 22 grudnia 2021 roku w sprawie powołania Grupy roboczej ds. transportu i zrównoważonej mobilności.

W obszarze podmiotów współpracujących zaangażowane zostały grupy robocze funkcjonujące w strukturze Stowarzyszenia, w tym m.in.:

- ds. utworzenia sieci tras rowerowych w Subregionie Południowym Województwa Śląskiego;
- ds. projektów wspólnych z zakresu turystyki i dziedzictwa kulturowego;
- ds. programowania strategii rozwoju subregionu południowego/planu działań ZIT na lata 2021-2027.

Dodatkowo we współpracę zaangażowani są eksperci zewnętrzni w ramach wsparcia doradczego projektu pilotażowego (CUPT) na świadczenie usług doradczych w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem SUMP.

W opracowaniu SUMP uczestniczy grupa konsultacyjna, która jest ciałem doradczym, reprezentującym m. in. społeczeństwo obywatelskie, podmioty działające na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji.

Koordynatorem procesu planowania prac nad SUMP jest specjalista ds. transportu i mobilności, powołany uchwałą nr 44/IV/2022 z dnia 22 kwietnia 2022 r.[4] przez Zgromadzenie Ogólne, jako koordynator procesu planowania prac nad SUMP.

W trakcie realizacji dokumentu uwzględniono najważniejsze aspekty planowania zrównoważonej mobilności, którymi są m.in. angażowanie mieszkańców i interesariuszy na każdym z etapów czy integracja polityki pomiędzy wszystkimi sektorami, szczególnie: transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, gospodarki, polityki społecznej, zdrowia oraz bezpieczeństwa.

Kolejnym krokiem było opracowanie koncepcji mobilnościowej, wypracowanie scenariuszy rozwoju oraz racjonalnej wizji rozwoju całego obszaru, a następnie określenie priorytetów i wymiernych celów, które wyznaczają kierunki działań przez najbliższe lata, do roku 2040. Z zastosowaniem metody SMART[5] sformułowano cele, które są:

- **Konkretne** – opisane precyzyjnie i w sposób zrozumiały, z użyciem ilościowych i/lub jakościowych określeń;
- **Mierzalne** – sytuacja obecna została określona, przygotowane są także zasoby do pomiaru zmian (jakościowych i ilościowych), które nastąpią;
- **Osiągalne** – bazujące na technicznych, operacyjnych i finansowych kompetencjach oraz podjętych przez interesariuszy porozumieniach czy zobowiązaniach;
- **Realistyczne** – zwraca uwagę na istotność wyboru celów, które są ważne i przyczyniają się do rozwoju mobilności miejskiej oraz wspierają lub są w zgodzie z innymi celami;
- **Określone w czasie** – kluczowe daty dla osiągnięcia danego celu są jasno zdefiniowane.

[4] https://bip.aglomeracjabeskidzka.eu/uchwaly

[5] Na podstawie: Projekt BUSTRIP, Poruszając się w zrównoważony sposób - Przewodnik po Planach Zrównoważonego Transportu Miejskiego www.movingsustainably.net

Należy podkreślić, że rekomendacje działań przedstawione w Planie Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej zostały opracowane na podstawie:

- wiedzy eksperckiej, w tym analiz danych statystycznych i dobrych praktyk z Polski i Europy;
- bieżącej współpracy z Zamawiającym;
- konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami na każdym etapie procesu wdrażania oraz badań przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na próbach reprezentowanych przez typowych użytkowników lub próbach celowych;
- analizy efektywności i skuteczności poszczególnych działań.

1.2. RAMY CZASOWE

Opracowanie niniejszego Planu rozpoczęło się w 2022 roku, a jego uchwalenie i przyjęcie prognozuje się do końca 2023 roku. W trakcie prac nad dokumentem uwzględnione zostało zarówno planowanie strategiczne, określające strategiczne cele i kierunki działań w dłuższej perspektywie czasowej, jak i planowanie operacyjne, obejmujące krótszy okres, polegające na wskazaniu konkretnych zadań do realizacji. Skuteczne wdrażanie pakietów działań opisanych w Planie wymaga określenia horyzontu czasowego, który został ustalony w następujących perspektywach:

- **do 2030 roku** – zoperacjonalizowane cele oraz kompleksowy i optymalny zestaw działań, łączący w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne;
- **do 2040 roku** – perspektywa 17-letnia dla celów strategicznych i kolejnych kroków operacyjnych, długoterminowych, wpisujących się jednocześnie w cele unijnej i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.

Część operacyjna to działania możliwe do realizacji w relatywnie krótkim czasie (np. inwestycje infrastrukturalne), natomiast część strategiczna obejmuje działania długoterminowe, wymagające wieloetapowych uzgodnień i ustaleń, nierzadko obligujących do zmian utartych schematów w myśleniu na temat mobilności i działania obszarów funkcjonalnych. Część strategiczna wskazuje na wizję i długoterminowe cele przewidziane w przyszłości, podczas gdy część operacyjna określa, w jaki sposób i kiedy cele te będą osiągane.

Opracowany Plan zawiera także system monitoringu wskaźników rezultatu z wyznaczeniem początkowych, docelowych i ustalonych w perspektywie czasowej wartości. Ocena działań powinna odbywać się w cyklu dwuletnim. Jest to odpowiedni czas na przegląd dotychczasowych rezultatów Planu.

Jednocześnie zgodnie z metodyką sporządzania SUMP, przedmiotowy dokument nie stanowi zamkniętego procesu i będzie podlegał generalnej ocenie/aktualizacji po części operacyjnej. Rozpoczęcie nowego cyklu SUMP przed zakończeniem zakładanego okresu operacyjnego (2030) pozwoli na weryfikacje podjętych działań, nakreśli także nową perspektywę strategiczną i czasową, tworząc nową wersję dokumentu dostosowaną do potrzeb oraz uwarunkowań zewnętrznych.

1.3. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Plan, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, uwzględnia wszystkie grupy odbiorców, w tym osoby z różnego rodzaju niepełnosprawnościami. Niezwykle istotna jest partycypacja społeczna, która umożliwia zaangażowanie różnych osób. W odróżnieniu od tradycyjnego podejścia do planowania transportu, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) kładą szczególny nacisk na zaangażowanie mieszkańców, interesariuszy instytucjonalnych czy innych zainteresowanych osób. Powszechnie stosowaną klasyfikacją [6] metod do angażowania mieszkańców jest informowanie, konsultowanie, angażowanie, współpraca i upoważnienie. W przypadku Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej zastosowano mieszane metody angażowania:

- informowanie za pomocą plakatów i ulotek, a także za pośrednictwem mediów- w szczególności w gazetach lokalnych, w radiu (lokalne stacje), na lokalnych stronach internetowych czy forach i w mediach społecznościowych;
- wyznaczenie i angażowanie koordynatorów PZMM dla każdej z gmin Aglomeracji Beskidzkiej;
- organizowanie konsultacji społecznych dla mieszkańców oraz interesariuszy w formie warsztatowej;
- prowadzenie badań jakościowych (w tym: zogniskowane wywiady grupowe oraz wywiady indywidualne);
- prowadzenie badań ilościowych (w tym: ankiety w gospodarstwach domowych, ankiety w grupach celowych);
- możliwość zgłaszania uwag (na spotkaniach, online, za pośrednictwem poczty elektronicznej).

Stosując podejście partycypacyjne, zidentyfikowano interesariuszy z następujących grup: urzędy administracji państwowej i samorządowej, przewoźnicy, stowarzyszenia, środowisko naukowe, rynek pracy oraz mieszkańcy:

- Urząd Gminy Istebna;
- Urząd Gminy Węgierska Góra;
- Urząd Miejski w Wiśle;
- Urząd Gminy Brenna;
- Starostwo Powiatowe Żywiec;
- Urząd Miejski w Szczyrku;
- Urząd Gminy Buczkowice;
- Urząd Miejski w Ustroniu;
- Urząd Miejski w Cieszynie;
- Urząd Miejski w Żywcu;
- Urząd Gminy Porąbka;
- Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białej;
- Starostwo Powiatowe w Cieszynie;
- Urząd Miejski w Bielsku-Białej;
- Prezes Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej sp. z o.o. oraz Stowarzyszenia Kolej Beskidzka;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach sp. z o.o.;
- Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej;
- Uniwersytet Bielsko-Bialski;
- Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie sp. z o.o.;
- Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- Były pracownik między innymi PKP Cargo oraz Kolei Śląskich, a także działacz społeczny związany z promowaniem transportu kolejowego w regionie;
- Komunikacja Beskidzka S.A.;
- Drobisz-TUR Sp. z o.o. (przewozy pracownicze);
- Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu sp. z o.o.;
- Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie;
- Wispol;

[6] Na podstawie: International Association for Public Participation (IAP2, 2007)

- Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach;
- Urząd Gminy Łodygowice;
- Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach;
- Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu (powiat ościenny).

Zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji społecznych etapu I w mieście Bielsko-Biała przedstawiono na rysunku 1.3.

Rysunek 1.3 Zdjęcie z I etapu konsultacji społecznych z dnia 25.10.2022 r. z miasta Bielsko-Biała

Źródło: opracowanie własne

Drugi etap konsultacji społecznych odbył się w dniach od 24 do 27 kwietnia 2023 r., wtedy to omawiano z mieszkańcami wstępny projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej. Na rysunku 1.4 przedstawiono zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji etapu II w mieście Czechowice-Dziedzice.

Rysunek 1.4 Zdjęcie z II etapu konsultacji społecznych z dnia 24.04.2023 r. z miasta Czechowice-Dziedzice

Źródło: opracowanie własne

Spotkania w ramach trzeciego etapu konsultacji społecznych odbyły się w dniach od 5 do 8 września 2023 r., omawiano wtedy z mieszkańcami Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej. Na rysunku 1.5 przedstawiono zdjęcie z przeprowadzonych konsultacji etapu III w mieście Żywiec.

Rysunek 1.5 Zdjęcie z II etapu konsultacji społecznych z dnia 06.09.2023 r. z miasta Żywiec

Źródło: opracowanie własne

1.4. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ ma na celu dokonanie oceny skutków realizacji ustaleń tego dokumentu w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, wskazanie potencjalnie uciążliwych, a także korzystnych oddziaływań na środowisko oraz rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ (jeśli zostaną zidentyfikowane), a także przedstawienie ewentualnych wariantów alternatywnych.

Obowiązek opracowania prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Beskidzkiej wynika z poniższych aktów prawnych:

- Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko;
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwana dalej „ustawą OOŚ”).

W projekcie Planu nie zostały zidentyfikowane przedsięwzięcia, mogące zawsze znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Ze względu na skalę oraz charakter realizowanych zadań nie prognozuje się, aby powodowały one znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko.

W ramach realizacji zadań zawartych w projekcie Planu będą uwzględniane środki minimalizujące, które należy rozumieć jako zbiór działań, przyczyniający się do zapobiegnięcia lub ograniczenia negatywnych oddziaływań, które mogą być wynikiem realizacji założeń Planu. Natomiast kompensacja przyrodnicza jest to zespół działań, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej. Działania kompensacyjne obejmują roboty budowlane, roboty ziemne, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupisk roślinności i siedlisk.

2. SYNTEZA DIAGNOZY STANU ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

2.1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Aglomeracja Beskidzka znajduje się w południowej części Polski. Obejmuje swoim zasięgiem południową część województwa śląskiego i w całości pokrywa się z terenem powiatów: bielskiego, cieszyńskiego, żywieckiego oraz miasta na prawach powiatu: Bielska-Białej.

W ramach regionalnych obszarów strategicznych województwa śląskiego analizowany obszar to Subregion Południowy, którego centrum stanowi Aglomeracja Bielska. Wskazany Subregion działa instytucjonalnie w oparciu o Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka" z siedzibą w Bielsku-Białej. W niniejszym dokumencie wskazanie realizacji danego działania na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej odpowiada wdrożeniu go we wszystkich gminach objętych Planem.

Pod względem geograficznym Aglomeracja Beskidzka leży w rejonie łańcucha górskiego Karpat, co czyni ją niezwykle atrakcyjną pod względem turystyczno-krajobrazowym. Wskazane tereny cechują się nie tylko wysokimi walorami widokowymi, ale także przyrodniczymi, w efekcie stanowiąc doskonałe miejsce do rekreacji i wypoczynku (przykładowo: trasa rowerowa dookoła Jeziora Żywieckiego – rysunek 2.1). Aglomeracja otwiera także region na współpracę transgraniczną z Czechami i Słowacją.

W analizowanym obszarze tereny zielone i lasy stanowią duży walor turystyczny ze względu na występujący obszar górski w dużej liczbie gmin, w których występują pasma: Beskidu Śląskiego, Żywieckiego oraz Małego. Istotne są również znajdujące się na analizowanym obszarze zabytki, architektura oraz atrakcje turystyczne (np. budowane Centrum Bajki i Animacji). W północnej części Aglomeracji Beskidzkiej występują liczne stawy. Opisany krajobraz wpływa na generowanie dużego ruch turystycznego, który wymaga zapewnienia odpowiedniej oferty transportu publicznego w celu eliminacji ruchu samochodowego.

Miasto Bielsko-Biała jest rdzeniem Aglomeracji Beskidzkiej. Wraz z miastem Czechowice-Dziedzice tworzą miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego Aglomeracji Bielskiej (będącej centrum subregionu południowego województwa śląskiego), w której skład wchodzi obszar funkcjonalny złożony z gmin: Bestwina, Buczkowice, Jaworze, Jasienica, Kozy, Łodygowice, Wilamowice oraz Wilkowice. Wskazany obszar posiada silnie rozwinięty sektor gospodarczy (w tym samochodowy) oraz jest ważnym ośrodkiem naukowym. Charakteryzuje się aktywnością mieszkańców oraz rozwojem usług z sektora kultury i turystyki.

Kolejną kategorią są miejskie obszary funkcjonalne zdefiniowane jako lokalne ośrodki rozwoju, w ramach których należy uwzględnić gminy: Cieszyn oraz Żywiec. Wskazane miasta skupiają procesy rozwojowe na poziomie lokalnym. Pełnią rolę centrów rozwoju aktywizujących obszary wiejskie, położone w ich otoczeniu.

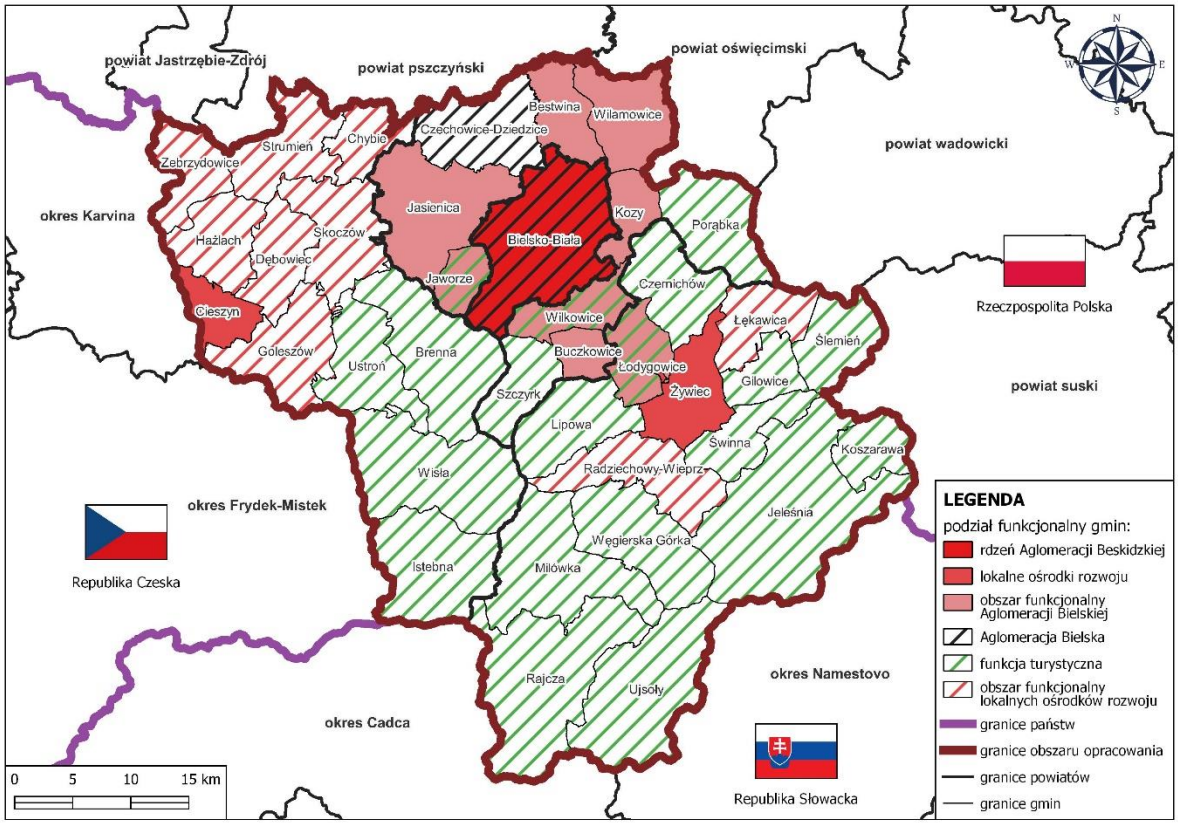
Gminom, posiadającym większy niż 1% udział procentowy liczby miejsc noclegowych w stosunku do liczby mieszkańców lub zalesienie większe niż 40%, nadano turystyczną funkcję obszaru: Brenna, Czernichów, Gilowice, Istebna, Jaworze, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Łodygowice, Milówka, Porąbka, Rajcza, Szczyrk, Ślemień, Świnna, Ujsoły, Ustroń, Węgierska Górka, Wilkowice oraz Wisła.

Obszar funkcjonalny lokalnych ośrodków rozwoju stanowią gminy: Łękawica, Radziechowy-Wieprz, Goleszów, Dębowiec, Hażlach, Zebrzydowice, Skoczów, Strumień i Chybie oraz gminy, którym nadano funkcję turystyczną i zlokalizowane są w otoczeniu lokalnych ośrodków rozwoju.

Rysunek 2.1 Trasa rowerowa dookoła Jeziora Żywieckiego

Źródło: opracowanie własne

Na rysunku 2.2 przedstawiono zaproponowany podział funkcjonalny obszaru dla Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 2.2 Podział funkcjonalny obszaru

Źródło: opracowanie własne

W tabeli 2.1 przedstawiono liczbę mieszkańców oraz powierzchnię poszczególnych gmin, wchodzących w skład Aglomeracji Beskidzkiej, oraz udział procentowy w całkowitej liczbie mieszkańców i powierzchni analizowanego obszaru.

Tabela 2.1. Liczba mieszkańców oraz powierzchnia gmin Aglomeracji Beskidzkiej z udziałem procentowym na dzień 31.12.2021 r.

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba mieszkańców	Udział procentowy liczby mieszkańców [%]	Powierzchnia [km^2]	Udział procentowy powierzchni [%]
1.	Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	168 319	25,4	125	5,3
2.	bielski	Bestwina	12 003	1,8	38	1,6
3.		Buczkowice	11 206	1,7	19	0,8
4.		Czechowice-Dziedzice	45 398	6,8	66	2,8
5.		Jasienica	24 799	3,7	93	4,0
6.		Jaworze	7 455	1,1	21	0,9
7.		Kozy	13 117	2,0	27	1,1
8.		Porąbka	15 636	2,4	65	2,8

Lp.	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	Liczba mieszkańców	Udział procentowy liczby mieszkańców [%]	Powierzchnia [km^2]	Udział procentowy powierzchni [%]
9.		Szczyrk	5 656	0,9	39	1,7
10.		Wilamowice	17 894	2,7	57	2,4
11.		Wilkowice	13 334	2,0	34	1,4
12.	cieszyński	Brenna	11 374	1,7	95	4,0
13.		Chybie	9 831	1,5	32	1,4
14.		Cieszyn	33 500	5,1	29	1,2
15.		Dębowiec	5 821	0,9	43	1,8
16.		Goleszów	13 136	2,0	66	2,8
17.		Hażlach	10 884	1,6	49	2,1
18.		Istebna	12 217	1,8	84	3,6
19.		Skoczów	26 730	4,0	64	2,7
20.		Strumień	13 298	2,0	59	2,5
21.		Ustroń	15 875	2,4	59	2,5
22.		Wisła	10 898	1,6	109	4,6
23.		Zebrzydowice	13 107	2,0	41	1,7
24.	żywiecki	Czernichów	6 583	1,0	56	2,4
25.		Gilowice	6 304	1,0	28	1,2
26.		Jeleśnia	13 101	2,0	170	7,2
27.		Koszarawa	2 324	0,4	32	1,4
28.		Lipowa	10 961	1,7	59	2,5
29.		Łękawica	4 573	0,7	43	1,8
30.		Łodygowice	14 753	2,2	36	1,5
31.		Milówka	9 984	1,5	99	4,2
32.		Radziechowy-Wieprz	13 014	2,0	65	2,8
33.		Rajcza	8 639	1,3	131	5.6
34.		Ślemień	3 532	0,5	45	1,9
35.		Świnna	8 007	1,2	39	1,7
36.		Ujsoły	4 345	0,7	110	4,7
37.		Węgierska Górka	14 931	2,3	76	3,2
38.		Żywiec	30 313	4,6	51	2,2
Łącznie			**662 852**	**100,0**	**2 354**	**100,0**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zajmuje 2 354 km^2, z czego największą powierzchnię zajmują: gmina Jeleśnia (7,2% łącznej powierzchni), gmina Rajcza (5,6%) oraz gmina miejska Bielsko-Biała (5,3%). Najmniejszą powierzchnię mają natomiast gminy: Buczkowice (0,8%), Jaworze (0,9%) oraz Kozy (1,1%).

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej zamieszkują 662 852 osoby, z czego najwięcej ludności przypada na gminy miejskie: Bielsko-Biała (25,4%), Czechowice-Dziedzice (6,8%), Cieszyn (5,1%) oraz Żywiec (4,6%).

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej pod względem potencjału demograficznego charakteryzuje się niekorzystną sytuacją dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Liczba mieszkańców obszaru z roku na rok maleje. Dynamika zmian liczby ludności dla całego obszaru w latach 2012-2021 wynosi -0,15%. W gminach z ujemną dynamiką zmian znajdują się wszystkie gminy miejskie analizowanego obszaru.

Dynamika dodatnia występuje natomiast na terenie mniejszych gmin sąsiadujących z dużymi miastami, co wynika ze zjawiska suburbanizacji miast. Wzrost liczby ludności w gminach sąsiadujących, choć pozornie wydaje się zjawiskiem korzystnym (większe wpływy z podatków, większy udział społeczeństwa młodego), jednak w miastach z których mieszkańcy się wyprowadzają generuje wiele problemów (wzrost pustostanów, wzrost natężenia ruchu na wjazdach do miasta). Suburbanizacja generuje wzrost zapotrzebowania na transport w gminach sąsiednich, a brak zapewnienia transportu publicznego wiązał się będzie ze wzrostem wykorzystania samochodów osobowych i dalszym zwiększającym się zjawiskiem kongestii ruchu. Suburbanizacja obserwowana w Aglomeracji Beskidzkiej prowadzi do rozpraszania się zabudowy, co stanowi barierę dla zachowania efektywności transportu. Stąd też przed gminami, w których tak dynamicznie przyrasta ludności, stoi wyzwanie zapewnienia nie tylko dostępności transportowej, ale również odpowiedniej infrastruktury społecznej (miejsca w żłobkach, przedszkolach, szkołach).

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej występują również oddalone od dużych miast gminny, w których liczba ludności się zmniejsza, a mieszkańcy emigrują do innych gmin. Szczególnym przypadkiem jest powiat żywiecki, w którym występuje 9 z 14 gmin Aglomeracji Beskidzkiej z ujemną dynamiką zmian liczby ludności. W większości są to gminy z południowej części powiatu żywieckiego.

Kształt piramidy wieku dla Aglomeracji Beskidzkiej jest regresywny, dlatego należy spodziewać się postępującego starzenia społeczeństwa. W Aglomeracji Beskidzkiej obserwowany jest wzrost wartości wszystkich wskaźników obciążenia demograficznego. Świadczy to o niekorzystnych przemianach struktury ludności i z pewnością wpłynie na potrzeby transportowe społeczeństwa np. poprzez konieczność dostosowania taboru oraz zapewnienie czytelnej informacji dla osób starszych. Osoby te są w stanie pokonywać mniejsze dystanse piesze, dlatego obszary powinny być zwarte w celu zapewnienia usług społecznych. Wraz z wiekiem zmniejsza się również możliwość z korzystania z transportu indywidualnego samochodowego oraz rowerowego.

Aglomeracja Beskidzka charakteryzuje się wysokim potencjałem gospodarczym. O wzroście gospodarczym Aglomeracji może świadczyć m.in. zwiększająca się liczba podmiotów gospodarczych (wzrost o 15,71% względem roku 2012), większa moc przyciągania inwestorów zagranicznych (wzrost o 33,52% względem 2012 roku). Rosnąca liczba podmiotów gospodarczych generuje nowe miejsca pracy.

Również istotne znaczenie dla spójności społeczno-gospodarczej Aglomeracji Beskidzkiej ma wysoki poziom zatrudnienia: zwiększająca się liczba pracujących przy jednoczesnym spadku bezrobocia rejestrowanego (spadek o 61,89% względem 2012 roku). Przyrost pracujących (względem 2012 roku o 11,39%) oraz spadek bezrobocia zwiększał będzie zapotrzebowanie na transport, co stanowi kolejną przesłankę dla potrzeb rozwoju transportu zbiorowego w celu ograniczenia liczby podróży do pracy realizowanych samochodem na dłuższych dystansach. Wzrost bezrobocia rejestrowanego, jaki zanotowano w 2020 r. w związku z pandemią koronawirusa, miał miejsce w całym kraju i nie może przesądzać o spadku potencjału gospodarczego Aglomeracji Beskidzkiej.

Spośród gmin miejskich najgorsze warunki związane z zanieczyszczeniem powietrza panują w gminach: Bielsko-Biała, Cieszyn oraz Żywiec[7]. Związane jest to z gęstą zabudową oraz dużą liczbą zakładów pracy, które generują liczne podróże. Podobna sytuacja występuje na obszarze dolin, gdzie ze względu na niekorzystne przewietrzenia dochodzi do akumulacji zanieczyszczeń. Sprawny i spełniający postulaty przewozowe transport publiczny powinien przyczynić się do zmiany przyzwyczajeń mieszkańców i zwiększyć udział podróży wykonywanych z użyciem transportu zbiorowego.

2.2. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

W etapie I prac nad Planem przeanalizowano dokumenty strategiczne na poziomie europejskim, krajowym, wojewódzkim, regionalnym i lokalnym. W tabeli 2.2 przedstawiono wykaz dokumentów wyższego szczebla, które zostały poddane analizie.

Tabela 2.2. Wykaz dokumentów wyższego szczebla poddanych analizie

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
Dokumenty szczebla europejskiego	*Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności*; *Utrzymać Europę w ruchu. Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*; *Europejska Polityka Transportowa 2010 – czas na podjęcie decyzji*; *Strategia Europa 2020* oraz *Zrównoważona Europa 2030*; *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*; *Plan Działania na rzecz Mobilności w Miastach*; *Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu*; *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu: dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*; *Pakiet mobilności miejskiej*; *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach*.
Dokumenty szczebla krajowego	*Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju*; *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*; *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030*; *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności*;

[7] Na podstawie danych Inspekcji Ochrony Środowiska (dostęp z dnia 16.09.2022 r.)

Typ dokumentu	Rodzaj dokumentu
	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.; *Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027*; *Krajowa Polityka Miejska 2030*; *Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego 2021-2030*.
Dokumenty szczebla regionalnego	*Strategia rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”*; *Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego* (w przygotowaniu); *Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+*.

Źródło: opracowanie własne

Wśród zapisów wyszczególniono aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością, czyli takie, które koncentrują się na ludziach, integrują planowanie przestrzenne z gospodarką, potrzebami socjalnymi, jakością środowiska i zdrowia, a także stanowią kombinację rozwiązań infrastrukturalnych, rynkowych, usługowych, informacyjnych i promocyjnych.

Najistotniejszymi działaniami opisanymi w dokumentach są:

- inwestycje w ludzi (i w przestrzeń, w której żyją), ponieważ to oni stanowią główny potencjał rozwojowy;
- zapobieganie „rozlewaniu się” zabudowy;
- rozwój komunikacji zbiorowej, w tym działania integrujące różne środki transportu w punktach węzłowych i przesiadkowych;
- pielęgnacja i zapobieganie degradacji środowiska naturalnego, w tym redukcji niskiej emisji pyłów i szkodliwych gazów oraz ograniczania hałasu;
- budowa i modernizacja infrastruktury, w tym: dróg, ścieżek rowerowych, chodników, oświetlenia, przystanków, parkingów;
- wyprowadzenie ruchu z centrów miast w celu uspokojenia ruchu oraz poprawy jakości życia mieszkańców;
- działania promocyjne i edukacyjne w kierunku zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych oraz związane ze zwiększaniem świadomości ekologicznej mieszkańców.

W dokumentach lokalnych obserwuje się pewne dysproporcje między naciskiem, stawianym na inwestycje w transport publiczny i niezmotoryzowany, a indywidualny samochodowy. Wśród opisywanych kierunków działań najczęściej pojawiały się te związane z inwestycjami w infrastrukturę drogową. W Planie Zrównoważonej Mobilności zasadne jest zmniejszenie nacisku na rozbudowę infrastruktury drogowej, która wszak nie służy wyprowadzeniu ruchu z centr miejscowości ani poprawie bezpieczeństwa drogowego.

Ponadto na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wdrażane są Strategie Elektromobilności. Dokumenty te powstały w powiecie żywieckim, powiecie cieszyńskim oraz w miastach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Cieszyn, Ustroń. Zapisy przedmiotowych dokumentów są zgodne z głównymi

założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, a jednocześnie będą stanowiły jego uzupełnienie.

Podsumowując, zapisy dokumentów na poziomie europejskim, krajowym i wojewódzkim wyznaczają główne kierunki działań, których wykonanie doprowadzi do zrównoważonego rozwoju. W dokumentach regionalnych i lokalnych nie stwierdzono występowania zapisów sprzecznych z podejmowaną polityką zrównoważonej mobilności. Można stwierdzić, że aktualny stan prawny umożliwia wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, jednak zasadna jest zmiana podejścia do kreowania mobilności miejskiej w kierunku jej zrównoważenia, poprzez zmianę nacisku w dokumentach regionalnych i lokalny w zakresie zrównoważonej mobilności.

2.3. PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH ANALIZ STANU ISTNIEJĄCEGO I SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonuje system transportowy, obejmujący transport drogowy (indywidualny oraz zbiorowy), kolejowy (towarowy oraz pasażerski), pieszy oraz rowerowy. Dodatkowo na obszarze w znikomym stopniu występuje transport wodny i lotniczy.

Aglomeracja Beskidzka, podobnie jak całe województwo śląskie, charakteryzuje się wysokim poziomem rozwoju sieci transportowej (zarówno dróg, jak i linii kolejowych w północnej części obszaru). Sieć powiązań infrastruktury transportowej różnych środków transportu jest rozbudowana i stwarza znaczne możliwości przemieszczania się ludzi i towarów.

Badania jakościowe

Wnioski z przeprowadzonych badań jakościowych z podziałem na obszary tematyczne przedstawiono w tabeli 2.3.

Tabela 2.3. Kluczowe wnioski z badań jakościowych

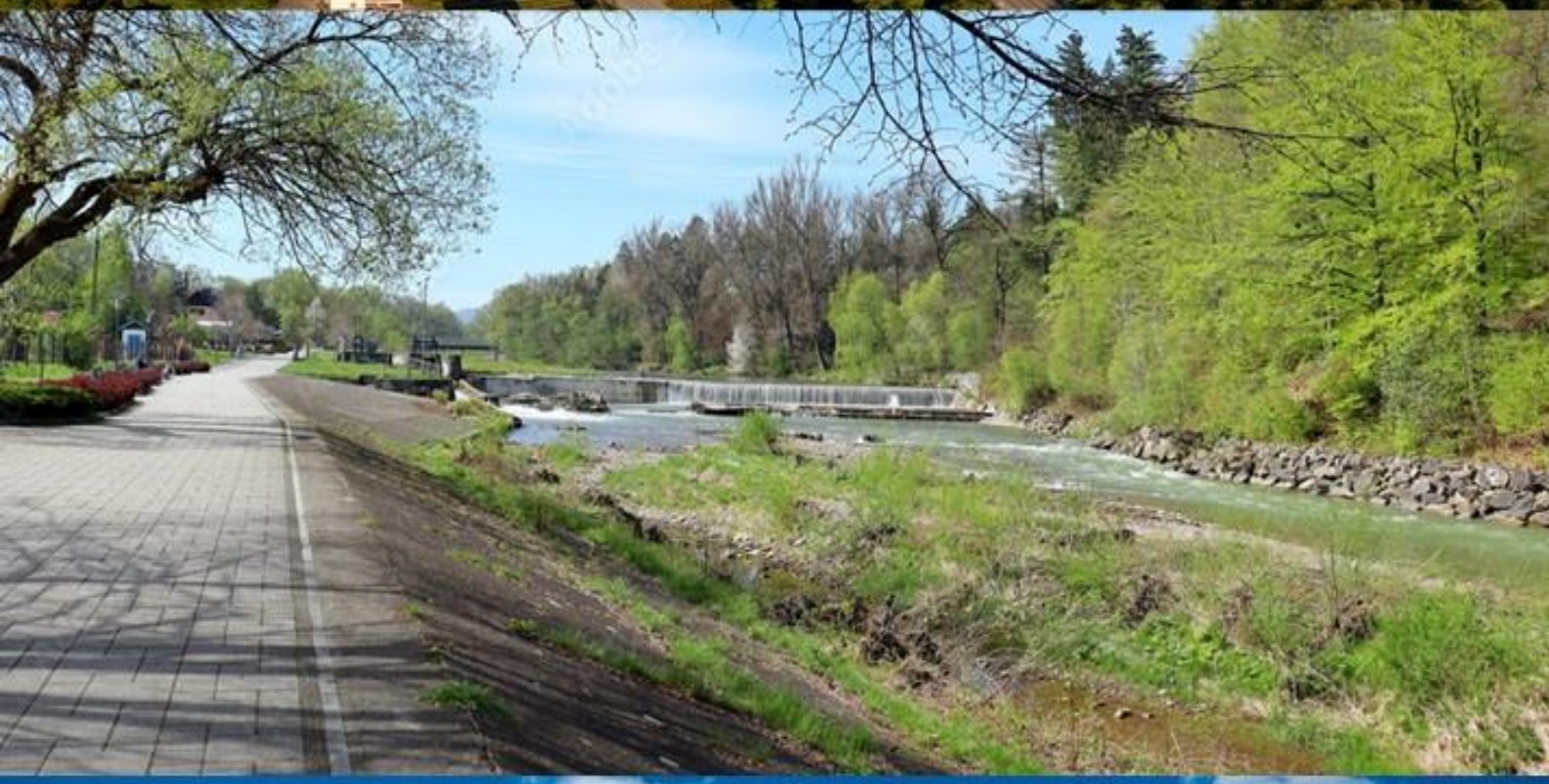
Obszar tematyczny	Wnioski, spostrzeżenia oraz konkluzje
Komunikacja zbiorowa	Respondenci wskazywali, że region charakteryzuje się zróżnicowanym poziomem obsługi transportowej, w zależności od powiatów. Powiat bielski wraz z miastem Bielsko-Biała został wskazany jako najlepiej skomunikowany. Powiat cieszyński charakteryzuje się przeciętnym stopniem obsługi, zaś najgorsza sytuacja jest w powiecie żywieckim. Model organizacyjny Beskidzkiego Związku Powiatowo- Gminnego wskazywany jest jako dobry przykład transportu regionalnego. Większość uczestników rozmów uważa, że transport organizowany na zasadach komercyjnych cechuje się niższą jakością, brakiem standaryzacji taboru oraz niekorzystną taryfą przewozową. Kolej w opinii respondentów powinna stanowić główny szkielet komunikacji zbiorowej, jednak konieczna jest dobudowa infrastruktury oraz modernizacja/rozbudowa obecnej. Aktualny kształt połączeń kolejowych zapewnia dobrą ofertę tylko w wybranych kierunkach, głównie północ – południe, natomiast połączenia horyzontalne zostały mocno ograniczone lub zawieszone. W skali całego subregionu istnieje niewielka liczba miejscowości pozbawiona transportu zbiorowego, jednakże wiele obszarów posiada bardzo ubogą ofertę przewozową,

Obszar tematyczny	Wnioski, spostrzeżenia oraz konkluzje
	zakładającą realizację kursów wyłącznie w dni robocze/robocze szkolne.
Optymalizacja subregionalnego układu drogowego	Respondenci pochodzący z Bielska-Białej oraz okolic zauważali, że pomimo ukończenia budowy głównych dróg obwodnicowych, wyprowadzających ruch ze ścisłej zabudowy, ruch na drogach śródmiejskich znacząco się nie zmniejszył, a na niektórych odcinkach nawet zwiększył. W godzinach szczytu natężenie często przekracza wartości krytyczne, co skutkuje kongestią; znaczna część podróży samochodowych koncentruje się w centrum Bielska-Białej. Problemy ze znacznym natężeniem ruchu występują także w pozostałych miastach powiatowych oraz w Czechowicach-Dziedzicach. Problemem obniżającym poziom bezpieczeństwa jest brak chodników przy znacznej części dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie subregionu. Pozytywne doświadczenie z systemem ITS ma miasto Bielsko-Biała, gdzie system ten umożliwia zarządzanie ruchem oraz nadawanie priorytetów komunikacji zbiorowej.
Sieć rowerowa	Uczestnicy badań jakościowych wskazywali na problem, dotyczący złego stanu technicznego infrastruktury rowerowej. Zwrócono uwagę, że w regionie znajduje się duża liczba wyznaczonych szlaków rowerowych, ale jest to działanie mocno teoretyczne, ponieważ nie charakteryzują się one wydzieloną infrastrukturą, a ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym. Często wzdłuż ruchliwych dróg wojewódzkich, pozbawionych poboczy. Ograniczenia terenowe, górskie ukształtowanie obszaru często utrudnia lub uniemożliwiabudowę takiej infrastruktury. Infrastruktura rowerowa powinna być uwzględniana w projektach przebudowy lub budowy nowych odcinków dróg. Nieliczne odcinki DDR o charakterze transportowym nie tworzą spójnej sieci, są poszatkowane i występują głównie w większych miejscowościach subregionu. Ze względu na uwarunkowania lokalne wskazywane jest promowanie rowerów elektrycznych oraz poszerzanie zakresu miejskich wypożyczalni rowerów, które będą dostosowane do jazdy górskiej.
Zrównoważona i sprawna obsługa ruchu turystycznego	Większość turystów przyjeżdża do subregionu transportem indywidualnym. W opinii respondentów wynika to z faktu niewystarczającej oferty kolejowej lub zawieszenia ruchu kolejowego. Komunikacja autobusowa kursuje w weekendy z bardzo niską częstotliwością, nie docierając w ogóle do niektórych miejscowości. Podróże rowerowe mają głównie charakter rekreacyjny; ze względu na górzysty teren są wymagające, trudne do promowania na szerszą skalę. Ruch turystyczny jest znacznym generatorem korków, a także nielegalnego parkowania w miejscowościach turystycznych. Wskazywane było, że przed wdrażaniem konkretnych rozwiązań należy przeanalizować ich wpływ na środowisko naturalne.
Integracja i zarządzanie transportem/mobilnością	Uczestnicy rozmów mieli rozbieżne zdania w temacie integracji. Przeważały jednak opinie o konieczności integracji transportowej co najmniej w granicach powiatu, ze wspólnymi działaniami koordynacyjnymi z poziomu regionu. Zwracano uwagę na różne aspekty integracji. Największy priorytet powinien być nadany aspektowi rozkładowemu (synchronizacja rozkładów komunikacji miejskiej z koleją oraz autobusami regionalnymi). Warto także tworzyć

Obszar tematyczny	Wnioski, spostrzeżenia oraz konkluzje
	centra przesiadkowe, ich powstanie powinno być poprzedzone jednak badaniami preferencji pasażerów. W dalszej kolejności można rozważyć integrację taryfową: wspólny bilet. Wielu respondentów wskazywało jednak na obawy o finansowanie tego systemu (jak się wspólnie porozumieć w gronie wielu podmiotów? Jak podzielić wpływy z biletu oraz obliczyć rekompensatę każdego z podmiotów?).
Koncentracja miejsc zamieszkania, pracy, nauki i usług	Aktualne zagospodarowanie przestrzenne subregionu cechuje się znaczną suburbanizacją w rejonie Bielska-Białej, a także rozlewaniem zabudowy jednorodzinnej na terenach atrakcyjnych turystycznie. Inwestycje te nie są z reguły skorelowane z systemem transportowym. Brak dogodnej infrastruktury często uniemożliwia doprowadzenie tam linii autobusowych (np. Czechowice-Dziedzice, Cieszyn). Brakuje myślenia kompleksowego - powstawanie budynków na zasadzie warunków zabudowy tylko pogłębia chaos przestrzenny. W poprzednich latach, przed transformacją ustrojową, zabudowa była lepiej zaplanowana pod kątem podstawowej infrastruktury, nie wymagająła też długich dojazdów. Powszechność samochodu umożliwiła pokonywanie większych dystansów w celach zawodowych, edukacyjnych, rozrywkowych, rekreacyjnych.
Zmiana zachowań komunikacyjnych	Podczas rozmów wskazywano, że akcje edukacyjne czy kampanie informacyjne mogą skłaniać mieszkańców do bardziej zrównoważonych zachowań transportowych, jednak jest to tylko dodatek. Główną zachętą będzie sprawnie działający system komunikacji publicznej, wybierany przez wszystkie grupy społeczne. Cenny będzie także dobry przykład, dawany na co dzień przez osoby pracujące w urzędach, jednostkach samorządowych, a także liderów lokalnych społeczności na wysokich stanowiskach. Działania edukacyjne warto rozpocząć już od najmłodszych lat szkolnych, także poprzez budowanie nawyku dojeżdżania autobusem zamiast bycia dowożonym przez rodzica.
Usprawnienie transportu towarów	Transport towarów w subregionie nie jest obecnie dużym zagrożeniem ze względu na występowanie dróg tranzytowych o wysokich parametrach. Ze względu na realizowanie dostaw głównie w dni robocze nie kolidują one znacznie z ruchem turystycznym, zintensyfikowanym w weekendy. Problemem mogą być dostawy realizowane w centrum miasta, gdzie są już obecnie stosowane ograniczenia godzinowe oraz dedykowane dostawcom miejsca. Rozwiązania te są oceniane jako wystarczające.

Źródło: opracowanie własne

Ruch pieszy



Podstawowym problemem, z którym borykają się gminy Aglomeracji Beskidzkiej jest miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak. Brak ciągów pieszych zauważalny jest szczególnie na drogach powiatowych oraz wojewódzkich. Niedobór chodników uniemożliwia bezpieczne przejścia piesze w obrębie gmin i między sąsiadującymi miejscowościami w gminach. Miejsca przyjazne pieszym ograniczają się głównie do obszarów historycznych centrów miast.

Działania na rzecz poprawy warunków ruchu pieszego podejmuje najszerzej gmina Bielsko-Biała. Wprowadza **się zakazy ruchu pojazdów**, **wyznaczane są strefy ruchu uspokojonego** oraz **strefy zamieszkania**. W strefach zamieszkania obowiązuje prawo pieszego do korzystania z całej szerokości drogi i pierwszeństwo przed pojazdami, możliwość korzystania z drogi przez dziecko w wieku do 7 lat bez opieki osoby starszej, a także ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 20 km/h. Strefy zamieszkania wyznaczana są również m.in. w Cieszynie, Żywcu i Czechowicach-Dziedzicach.

W ramach inwestycji związanych z przebudową i remontem dróg często nie uwzględnia się infrastruktury na obszarach zabudowanych poza miastami. Nie powstają w związku z tym nowe odcinki chodników, a piesi muszą poruszać się po poboczach. Odcinki te – szczególnie w mniejszych ośrodkach – mają charakter głównych ciągów komunikacyjnych.

Wiele dróg na obszarach wiejskich i miejskich nie posiada pobocza, co wymusza poruszanie się skrajem jezdni, obok ruchu samochodowego. Dodatkową niedogodność stanowi czasem zły stan nawierzchni, wpływa on bowiem znacząco na komfort podróżowania i może stanowić zagrożenie potknięcia się o wybój i odniesienia urazu. Podobnie dzieje się, gdy ciągi, po których poruszają się piesi, mają nawierzchnię wykonaną z kruszywa lub kamienia. Wszystkie te elementy stanowią realne zagrożenie dla zdrowia i życia pieszych, w szczególności gdy bierze się pod uwagę fakt, że podróże piesze służą obsłudze centrów lokalnych.

W wielu miejscowościach brakuje bezpiecznych dojść do przystanków autobusowych i przejść dla pieszych. Ruch pieszych odbywa się wówczas w sąsiedztwie poruszających się ze znacznymi prędkościami samochodów osobowych i ciężarowych.

Przestrzeń przeznaczona dla pieszych nie jest wolna od przeszkód dla osób ze szczególnymi potrzebami. Katalog barier uniemożliwiających sprawne i bezpieczne przemieszczanie się stanowią głównie:

- wysokie krawężniki i stopnie schodów;
- zaparkowane pojazdy na chodnikach;
- ubytki i nierówności nawierzchni;
- brak odpowiedniej szerokości chodników;
- brak ramp i pochylni ułatwiających poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich.

W funkcji rekreacyjno-turystycznej istotnym aspektem w transporcie pieszym są liczne piesze szlaki turystyczne znajdujące się na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. Najwięcej szlaków występuje na południu oraz na południowym zachodzie obszaru. Gminy, w których nie występują piesze szlaki turystyczne to: Hażlach, Dębowiec, Strumień, Chybie, Bestwina, Wilamowice, Gilowice. Dodatkowo w sezonie zimowym również uczęszczane są szlaki turystyczne narciarskie w gminach: Istebna, Wisła, Rajcza, Ujsoły, Węgierska Górka, Szczyrk, Brenna, Ustroń, Goleszów, Wilkowice, Czernichów, Jaworze, Bielsko-Biała.

Transport rowerowy

W większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej brakuje tras rowerowych. Sieć nie jest spójna, choć występują wyjątki, które po uzupełnieniu luk mogą stanowić spójną całość. Wobec braku dróg przeznaczonych specjalnie dla rowerzystów w wielu gminach Aglomeracji Beskidzkiej ruch rowerowy prowadzony jest poboczem. Barierą do realizacji funkcji komunikacyjnej rowerem standardowym może być górzysty charakter analizowanego obszaru. Dobrym przykładem tworzonej infrastruktury rowerowej jest droga rowerowa w dzielnicy Wapienica w mieście Bielsko-Biała, która została przedstawiona na rysunku.

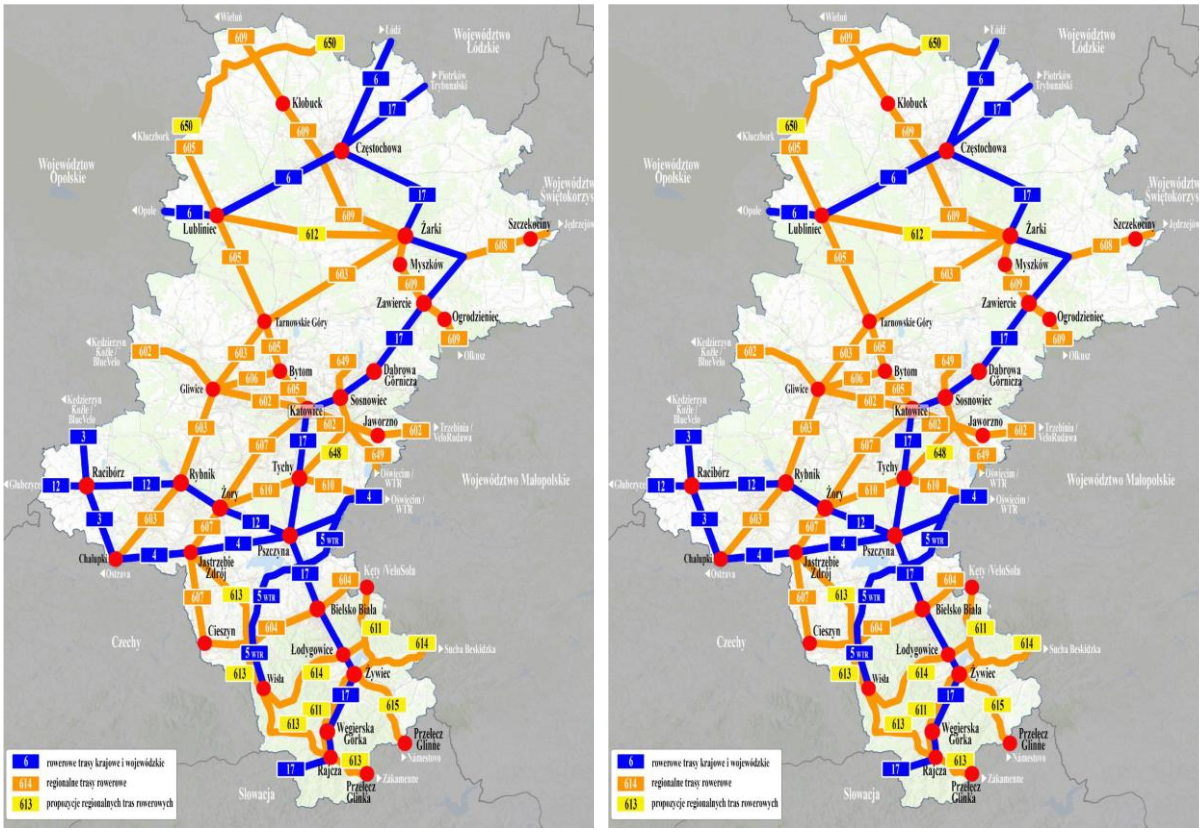
Rysunek 2.3 Infrastruktura rowerowa w dzielnicy Wapienica w mieście Bielsko-Biała

Źródło: opracowanie własne

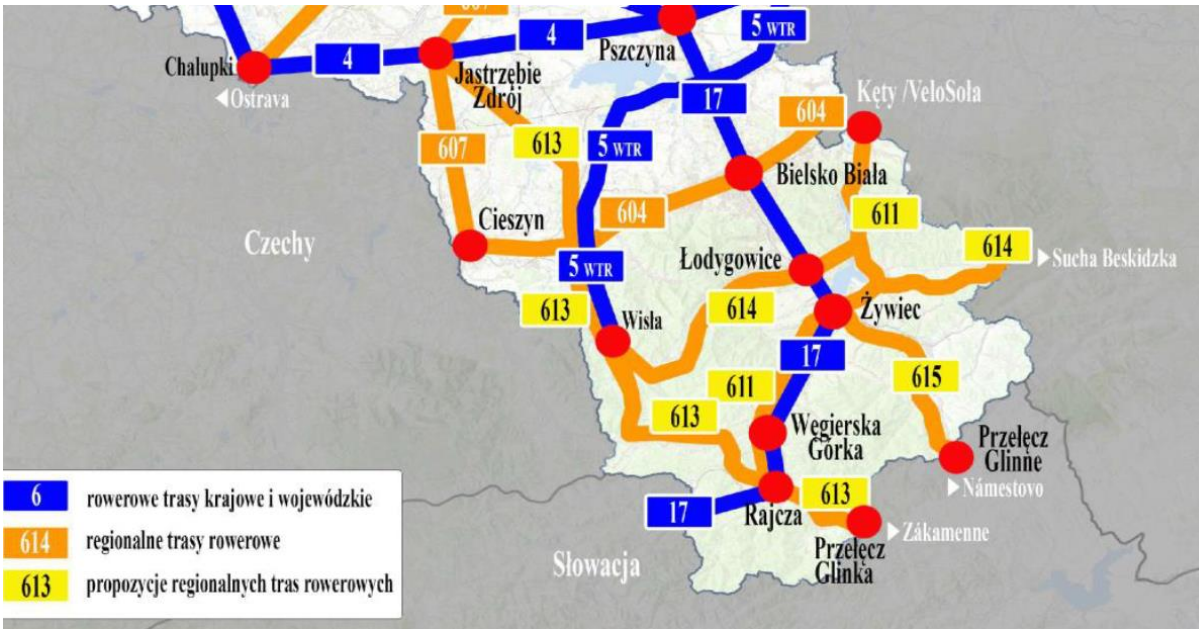
Istotny aspekt dla rozwoju transportu rowerowego w Aglomeracji Beskidzkiej stanowi opracowywana Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego, która uwzględnia spójność i standaryzację tras rowerowych w całym województwie śląskim, a biorąc pod uwagę pierwsze założenia z roku 2019 oraz zapisy projektu aktualizowanej obecnie polityki, planowana sieć została znacznie rozszerzona. Na rysunku 2.4 przedstawiono założenia wojewódzkiej polityki rowerowej z roku 2019 (część a) oraz zakres planowanych aktualizacji (część b) w ramach projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (część c rysunku przedstawia zbliżenie do obszaru Aglomeracji Beskidzkiej).

a)

b)



c)

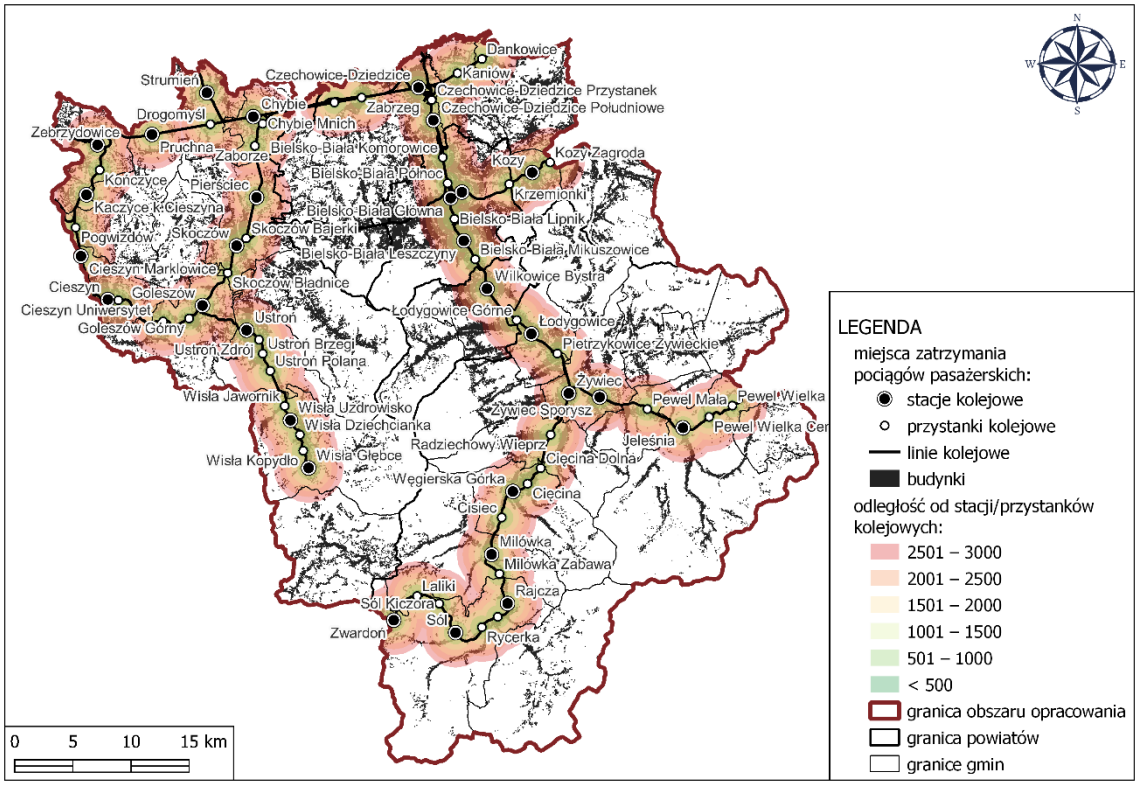


Rysunek 2.4 Założenia wojewódzkiej polityki rowerowej z roku 2019 (część a) oraz zakres planowanych aktualizacji (część b) w ramach projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (część c rysunku przedstawia zbliżenie do obszaru Aglomeracji Beskidzkiej)

Źródło: opracowanie własne

Transport kolejowy

Sieć połączeń kolejowych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej stanowią linie rangi międzynarodowej, państwowej i lokalnej. Szczególne znaczenie mają linie ważne dla międzynarodowych tranzytów kolejowych, tj. linie objęte umowami międzynarodowymi AGC i AGTC. W analizowanym obszarze w skład głównych międzynarodowych linii kolejowych AGC oraz ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego AGTC wchodzą linie nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice, 139 Katowice - Zwardoń oraz 150 Most Wisła - Chybie. Mapę lokalizacji stacji i przystanków kolejowych wraz z ich dostępnością przedstawiono na rysunku 2.5.



Rysunek 2.5 Dostępność istniejących stacji i przystanków kolejowych

Źródło: opracowanie własne

Spośród wszystkich stacji i przystanków kolejowych zlokalizowanych na terenie Aglomeracji Beskidzkiej tylko obiekty w Bielsku-Białej (który obecnie funkcjonuje umownie, natomiast nie jest węzłem zintegrowanym o wysokich standardach funkcjonowania), Cieszynie, Czechowicach-Dziedzicach, Żywcu i Wiśle pełnią funkcje regionalnych lub lokalnych węzłów przesiadkowych.

W niektórych gminach obecność punktów wymiany pasażerów nie jest jednak wyznacznikiem istnienia połączeń kolejowych. Przy pracach planistycznych należy dokonać analizy lokalizacji istniejących i nowych przystanków kolejowych. Ma to istotne znaczenie w aspekcie rewitalizacji linii kolejowych oraz budowy sprawnej kolei aglomeracyjnej. Obecnie najbardziej znaczący jest brak połączenia Cieszyna z Bielskiem-Białą ze względu na nieczynny fragment linii kolejowej nr 190, który zostanie zrewitalizowany w ramach programu Kolej+. W celu sprawnej obsługi ruchu pasażerskiego na tej relacji uzupełniona zostanie sieć przystanków poprzez ich odbudowę lub budowę w następujących lokalizacjach: Bielsko-Biała Zachód, Bielsko-Biała Listopadowa, Bielsko-Biała Stare Bielsko, Bielsko-Biała Aleksandrowice, Bielsko-Biała Os. Polskich Skrzydeł, Bielsko-Biała Wapienica, Jaworze Jasienica,

Jasienica Bielska, Grodziec Śląski, Pogórze, Skoczów Bajerki. Ponadto zasadna jest planowana modernizacja linii nr 139 (wraz z nowymi przystankami Bielsko-Biała Teatr, Bielsko-Biała Gemini Park) w kierunku Zwardonia z uwzględnieniem łącznicy kolejowej z linią nr 97 do centrum Żywca wraz z utworzeniem przystanków Żywiec Most i Żywiec os. 700-lecia. Pozwoli to na wyprowadzenie ruchu pociągów w kierunku Suchej Beskidzkiej bez konieczności zmiany czoła pociągu.

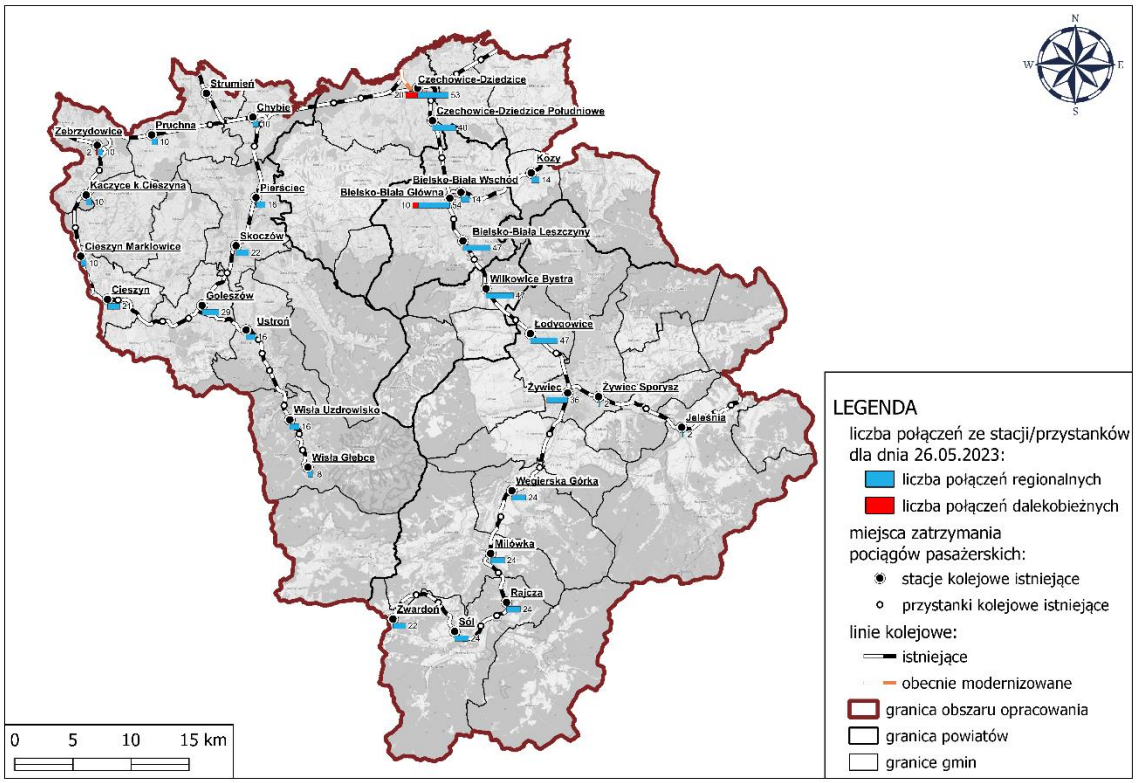
Aglomeracja Beskidzka jest dobrze skomunikowana połączeniami kolejowymi ze stolicą województwa śląskiego (Katowicami), natomiast dostępność do innych, istotnych ośrodków krajowych (wyrażona liczbą połączeń bezpośrednich) jest gorsza i często ogranicza się do dwóch kursów w ciągu dnia (tabela 2.4.). W ofercie połączeń dalekobieżnych brakuje obsługi dwóch lokalnych ośrodków rozwoju: Cieszyna i Żywca.

Tabela 2.4. Funkcjonujące w Aglomeracji Beskidzkiej bezpośrednie połączenia kolejowe o zasięgu krajowym (stan na dzień: 23.09.2022 r.)

Miasto	Liczba połączeń bezpośrednich z Bielska-Białej	Przewoźnik	Najkrótszy czas przejazdu [gg:mm]
Warszawa	4	IC	3:41
Poznań	2	IC	5:21
Kraków	6	PREG	2:49
Katowice	23	KŚ, IC	1:11
Łódź	1	IC	4:13
Wrocław	2	IC	3:24
Gdańsk	2	IC	6:24
Bydgoszcz	2	IC	7:13
Opole	2	IC	2:24

* Przewoźnik:
IC – PKP Intercity S.A.
KŚ – Koleje Śląskie sp. z o.o.
PREG – Polregio sp. z o.o.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozkładu Jazdy PKP z dnia 02.02.2023 r.

Połączenia kolejowe o zasięgu regionalnym na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej funkcjonują w dwudziestu trzech gminach i wykonywane są na sześciu liniach komunikacyjnych. W gminach o dużej liczbie połączeń kolejowych transport kolejowy może stanowić alternatywę dla przejazdów samochodami prywatnymi. Połączenia kolejowe, nawet regionalne, niestety w większości dojeżdżają do miasta Bielsko-Biała nie jadą natomiast bezpośrednio do Żywca w celu poprawy obsługi ruchu turystycznego. Na rysunku przedstawiono liczbę połączeń kolejowych regionalnych i dalekobieżnych dla poszczególnych stacji kolejowych gmin Aglomeracji Beskidzkiej.



Rysunek 2.6 Liczba połączeń kolejowych regionalnych i dalekobieżnych dla stacji kolejowych w gminach Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Transport autobusowy

Siatkę połączeń autobusowych o zasięgu lokalnym na terenie Aglomeracji można uznać za gęstą. Tworzą ją połączenia powiatowo-gminne i gminne. Usługi w zakresie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu bielskiego i gmin Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Jaworze, Kęty, Kozy, Porąbka, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice prowadzone są poprzez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny (BZPG), operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Schemat połączeń komunikacyjnych organizowanych przez BZPG tworzy 47 linii komunikacyjnych, oznaczonych liczbowo: 101-103, 105-114, 116-129, 136, 140-147, 149-152, 156, 157, 160, 161, 190-192.

Z kolei komunikację miejską organizują cztery gminy:

- Bielsko-Biała – siatkę połączeń tworzą 42 linie komunikacyjne (operatorem transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.), w tym:
  - 37 linii komunikacyjnych dziennych (oznaczonych liczbowo i literowo: 1-4, 6-13, 13w, 15-20, 22-29, 31-35, 35L, 35S, 50, 56-57);
  - 1 linia komunikacyjna dzienna szkolna (oznaczona literowo: D);
  - 2 linie komunikacyjne nocne (oznaczone liczbowo i literowo: N1, N2);
  - linia komunikacyjna pracownicza (oznaczona liczbowo i literowo: P2).
- Czechowice-Dziedzice – siatkę połączeń tworzy 11 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo i literowo: 1, 1s, 2-6, VII, 8, 9, X). Operatorem transportu zbiorowego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach Sp. z o.o.
- Cieszyn – siatkę połączeń tworzy 9 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo: 5, 10, 21, 22, 30, 32, 40, 41, 50). Operatorem transportu zbiorowego jest Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o.
- Żywiec – siatkę połączeń tworzy 18 linii komunikacyjnych (oznaczonych liczbowo: 1-18). Operatorem transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.

Rysunek 2.7 Autobusy marki Solaris w Bielsku-Białej

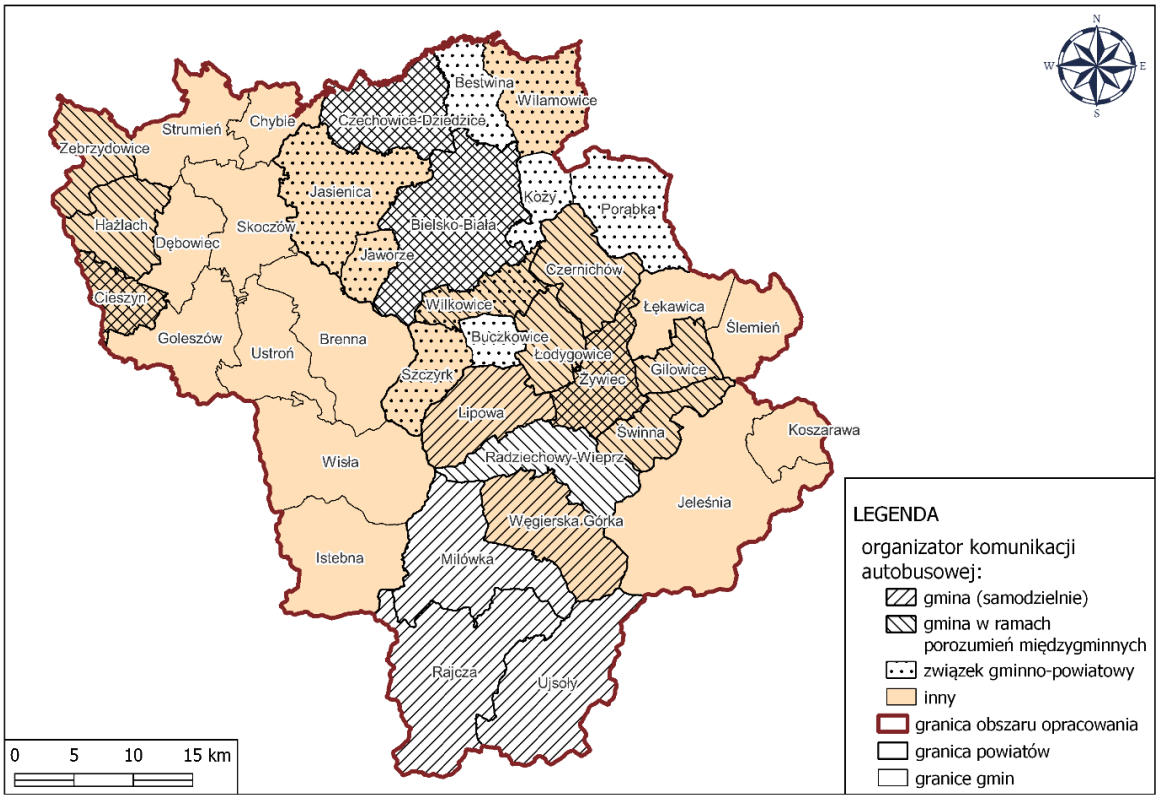
Źródło: opracowanie własne

W dni robocze (zarówno szkolne, jak i wolne od nauki szkolnej) dostęp do połączeń autobusowych mają wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego, w soboty – 36 gmin (bez gmin: Dębowiec, Rajcza), w niedziele i święta natomiast 34 gminy (bez gmin: Dębowiec, Koszarawa, Lipowa, Rajcza). Liczba kursów ulega zmniejszeniu w dni robocze wolne od nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta w stosunku do typowego dnia roboczego odpowiednio o 11%, 59% i 70%. Stanowi to bardzo duże utrudnienie dla niezmotoryzowanych mieszkańców, chcących zrealizować swoje potrzeby transportowe w Bielsku-Białej, gminach sąsiednich lub w obrębie własnej gminy.

Dostęp do połączeń autobusowych uwarunkowany jest sposobem organizowania transportu zbiorowego (sposób organizacji transportu zbiorowego w poszczególnych gminach przedstawiono na rysunku 2.8). Stosunkowo najlepsza oferta przewozowa (ale również niepozbawiona wad) występuje w gminach, które:

- przekazują organizowanie transportu zbiorowego na mocy porozumień międzygminnych;
- działają w ramach związku powiatowo-gminnego;
- organizują komunikację samodzielnie, ale wówczas o skuteczności rozwiązania decyduje siatka połączeń i rozkład jazdy (pozytywnym przykładem są gminy: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Żywiec, Cieszyn).

Dla całego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej wskazane podejście nie jest optymalne, ponieważ tworzy wiele zróżnicowanych ofert taryfowych, a poszczególne linie i rozkłady nie podlegają wzajemnej synchronizacji.



Rysunek 2.8 Modele organizacji autobusowego transportu zbiorowego w gminach Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Drogowy transport zbiorowy w skali całej Aglomeracji nie ma nadanego właściwego priorytetu, a jego ewentualne występowanie ma charakter odcinkowy. Taka sytuacja wpływa na szybkość i niezawodność (punktualność) komunikacji zbiorowej realizowanej przez autobusy, a także na częstotliwość kursowania i czas przejazdu trasy. Z punktu widzenia przewoźnika brak nadanego priorytetu na skrzyżowaniach i wynikająca stąd nadmierna liczba zatrzymań powoduje zwiększone zużycie paliwa. Wyjątek stanowi Bielsko-Biała, które podejmuje działania na rzecz uprzywilejowania autobusów w ruchu ogólnym (np. poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Ruchem, skupiającego się na sterowaniu i zarządzaniu ruchem indywidualnym i transportem zbiorowym na głównych ciągach komunikacyjnych Bielska-Białej). W szczególności w miastach brakuje infrastrukturalnej priorytetyzacji autobusów np. rozwiązanie związane z buspasami.

W Aglomeracji Beskidzkiej usytuowane są węzły przesiadkowe w pięciu lokalizacjach: Bielsko-Biała (węzeł ten obecnie działa umownie, natomiast nie jest węzłem zintegrowanym, spełniającym wysokie standardy funkcjonowania), Czechowice-Dziedzice, Cieszyn, Szczyrk, Wisła, Żywiec. Syntetyczny opis poszczególnych obiektów zawarto w tabeli 2.5.

Tabela 2.5. Przystanki węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Beskidzkiej

Gmina	Charakterystyka obiektu i funkcjonalności
Bielsko-Biała	Rolę węzłów przesiadkowych (które nie spełniają wysokich standardów funkcjonowania węzła przesiadkowego) pełnią zlokalizowane na ul. Warszawskiej: dworzec autobusowy Komunikacji Beskidzkiej i dworzec kolejowy. W ich sąsiedztwie funkcjonują przystanki (zespoły przystankowe): Warszawska/Dworzec oraz 3 Maja/Dworzec, zapewniające integrację z miejskim

Gmina	Charakterystyka obiektu i funkcjonalności
	transportem zbiorowym, organizowanym przez Bielsko-Białą. Na rysunku 2.9 przedstawiono obecny dworzec kolejowy wraz ze schodami prowadzącymi na kładkę, która pozwala na przejście piesze na dworzec autobusowy. W ostatnich latach ruszyły prace studialne i planistyczne, mające określić zasady ukształtowania nowego, kompleksowego centrum przesiadkowego wraz z integracją różnych środków transportu. Centrum to miałoby zostać utworzone w okolicach obu dworców. Głównym założeniem jest poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej oraz wspieranie integracji transportowej (kolej, komunikacja miejska, komunikacja podmiejska, autobusowa komunikacja dalekobieżna, transport indywidualny, w tym rowerowy). Węzeł ma umożliwić skorzystanie z infrastruktury łączącej transport kolejowy z komunikacją autobusową na poziomie miejskim, lokalnym i dalekobieżnym. Koncepcja wpisuje się w możliwość aktywizacji terenów miejskich i scalania miasta, kształtowania intermodalnego centrum przesiadkowego oraz w uspokojenie ruchu w centrum miasta.
Czechowice-Dziedzice	Centrum przesiadkowe powstało w 2017 r. w ramach projektu pn. „Przebudowa placu autobusowego w Czechowicach-Dziedzicach". W ramach zadania przebudowano teren placu autobusowego wraz z przyległymi ciągami pieszymi, jednocześnie porządkując i poprawiając infrastrukturę dla osób korzystających z komunikacji publicznej. Centrum składa się z 4 wiat, 7 stanowisk rowerowych, ciągów pieszych, dróg wjazdowych i wyjazdowych. W narożną część dworca wkomponowano skwer wyposażony w stojaki rowerowe, przy których można pozostawić jednoślady, aby w dalszą drogę udać się transportem zbiorowym (Bike&Ride).
Cieszyn	Centrum o nazwie „Dworzec Cieszyn" powstało w 2018 r. w ramach projektu pn. „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie". Obiekt funkcjonuje na bazie zrujnowanego dworca kolejowego, który ze względów bezpieczeństwa został wyłączony z użytku. W ramach projektu wyremontowano zabytkowy budynek byłego dworca kolejowego, w miejscu parterowej części dworca wybudowano nowy budynek (dostosowany do korzystania przez osoby niepełnosprawne), w którym zlokalizowane zostały wszystkie funkcje niezbędne do obsługi podróżnych. Bezpośrednio obok budynku dworca oddano do użytku płytę dworca autobusowego, przeznaczonego dla komunikacji miejskiej oraz ponadlokalnej. W sąsiedztwie dworca funkcjonują miejsca parkingowe. Na rysunku 2.10 przedstawiono infrastrukturę zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie.
Żywiec	Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy w Żywcu funkcjonuje od 2020 r. To centrum przesiadkowe zapewnia podróżnym możliwość przesiadania się pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Węzeł jest wyposażony w miejsca postojowe, stojaki rowerowe, systemy informacji pasażerskiej (w zakresie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i kolejowej). Dla poprawy komfortu pasażerów zapewniono monitoring, info-kiosk i małą architekturę.
Wisła	W ramach zadania pn. „Budowa węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Uzdrowisko" odrestaurowano budynek dworca PKP i przywrócono jego funkcje. Uruchomiono również część wnętrza budynku, w której powstało centrum przesiadkowe. Podróżni mają dostęp do poczekalni, kasy biletowej itp. Otoczenie dworca także poddano rewitalizacji – w pobliżu powstały miejsca odjazdu dla busów i postój taksówek. Wokół pojawiła się mała architektura – ławki, kosze na śmieci i stojaki dla rowerów.

Gmina	Charakterystyka obiektu i funkcjonalności
Szczyrk	Obiekt znajduje się przy wjeździe do miejscowości. W ramach zadania utworzono parking dla samochodów (120 miejsc), miejsca dla rowerów (60 miejsc), dwa stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych, punkt do mycia i napraw rowerów oraz stanowiska postojowe dla autobusów wraz z poczekalnią dla pasażerów – wykorzystano do tego wyremontowany i zaadaptowany do nowych potrzeb budynek dawnego zaplecza socjalnego kempingu. Lokalizacja obiektu przygotowana jest pod przyszłe alternatywne formy publicznego transportu zbiorowego.

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2.9 Obecny dworzec kolejowy Bielsko-Biała Główna wraz ze schodami prowadzącymi na kładkę, która pozwala na przejście piesze na dworzec autobusowy

Źródło: opracowanie własne

Funkcjonujące węzły przesiadkowe mają istotne znaczenie dla obsługi ruchu w skali powiatów, w miejscowościach, stanowiących siedziby poszczególnych gmin, brakuje jednak węzłów dedykowanych obsłudze ruchu lokalnego.

Rysunek 2.10 Infrastruktura zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne

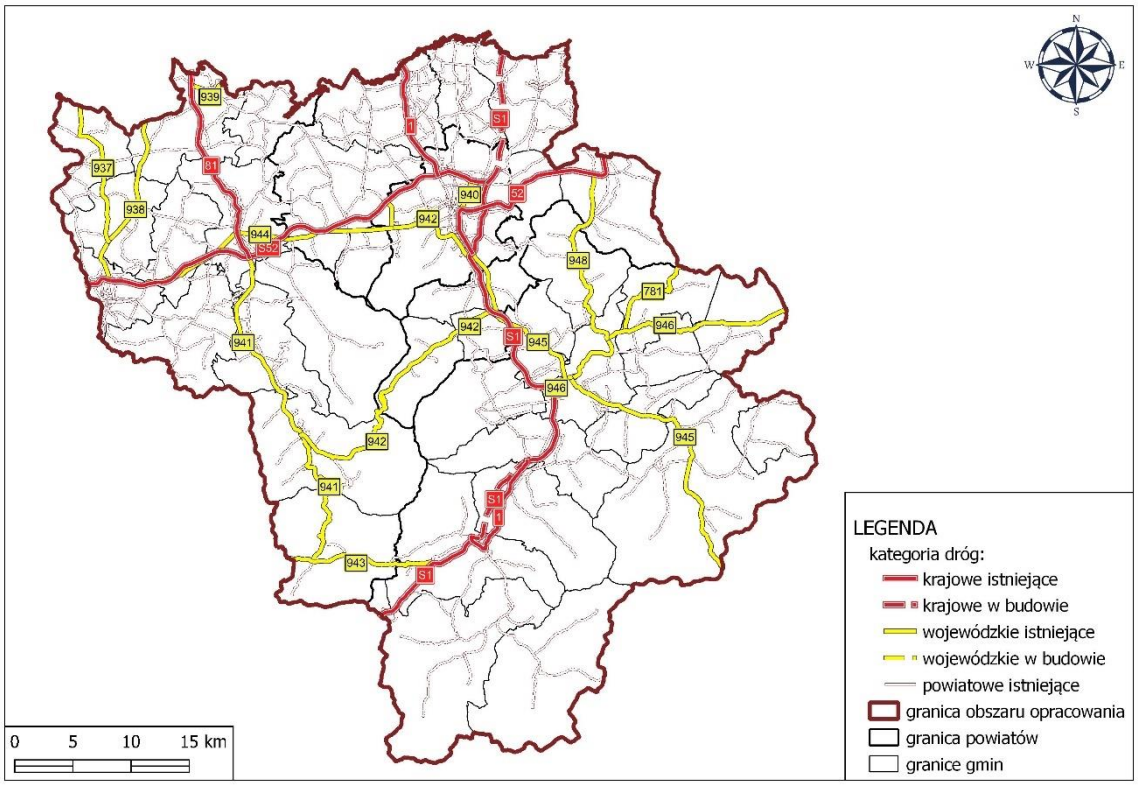
Transport drogowy

Obszar Aglomeracji Beskidzkiej jest dogodnie położony w układzie drogowo-ulicznym ze względu na przebiegające szlaki transportowe o znaczeniu krajowym oraz europejskim. W odległości do 400 kilometrów po sieci drogowej od Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się stolica Polski – Warszawa (około 360 kilometrów) oraz cztery stolice Państw Europejskich: Bratysława (około 320 kilometrów), Budapeszt (około 370 kilometrów), Praga (około 400 kilometrów), Wiedeń (około 350 kilometrów). Dodatkowo graniczenie obszaru z dwoma Państwami (Czechami oraz Słowacją) podnosi znaczenie Aglomeracji Beskidzkiej w układzie przestrzennym regionu i kraju. Przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają dwie europejskie drogowe trasy międzynarodowe: E75 - Vardø (Norwegia) – Kreta (Grecja) oraz E462 – Brno (Czechy) – Kraków (Polska).

Siatka drogowa połączeń o znaczeniu krajowym w Aglomeracji Beskidzkiej złożona jest z dwóch dróg ekspresowych (S1, S52) oraz dróg krajowych (DK1, DK52, DK81). Uzupełnieniem sieci dróg krajowych jest 12 dróg wojewódzkich oraz liczne drogi powiatowe i gminne. Na rysunku 2.11 przedstawiono przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. Do dróg krajowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej ma dostęp 18 gmin, natomiast do dróg wojewódzkich aż 27 gmin. Tylko cztery gminy nie mają dostępu ani do dróg krajowych, ani wojewódzkich: Chybie, Koszarawa, Ujsoły oraz Wilamowice.

Na analizowanym obszarze w 2021 roku [8] najwięcej zdarzeń drogowych wystąpiło w największym mieście regionu – Bielsku-Białej: 2767 zdarzeń, co stanowi 35,1% wszystkich zdarzeń na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. W powiatach żywieckim oraz cieszyńskim do zdarzeń drogowych przyczyniło się przede wszystkim niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, co może wynikać z niższego stopnia urbanizacji i rozwijania większych prędkości przez kierujących. Z kolei w powiecie bielskim oraz mieście Bielsko-Biała kierujący przyczynili się do zdarzeń drogowych przede wszystkim z powodu niezachowania bezpiecznego odstępu między pojazdami. Na podstawie danych z Komendy Głównej Policji w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w 2021 roku w wypadkach drogowych było 16 ofiar śmiertelnych, z czego 4 w mieście Bielsko-Biała, 3 w powiecie bielskim, 8 w powiecie cieszyńskim i 1 w powiecie żywieckim.

[8] Dane przekazane przez Komendę Główną Policji



Rysunek 2.11 Przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Ważnym zagadnieniem w Aglomeracji Beskidzkiej jest ruch turystyczny, który w gminach turystycznych generuje utrudnienia w parkowaniu w czasie sezonu turystycznego oraz powoduje kongestię ruchu. Powoduje to przepełnianie parkingów oraz nielegalne postoje w przestrzeni publicznej.

Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej strefy płatnego parkowania funkcjonują w następujących gminach: Bielsko-Biała, Cieszyn, Żywiec, Wisła, Skoczów.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej rozwija się elektromobilność. Na obszarze występują 53 stacje ładowania w 13 gminach. Najwięcej stacji znajduje się w mieście Bielsko-Biała - 58,5% wszystkich z obszaru Aglomeracji Beskidzkiej. Przykładowa stacja ładowania z Bielska-Białej została przedstawiona na rysunku 2.12.

Rysunek 2.12 Stacja ładowania pojazdów elektrycznych w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne

Pozostałe

W ramach transportu lotniczego na obszarze miasta Bielsko-Biała zlokalizowane jest lotnisko sportowe (którego zarządzającym jest Aeroklub Bielsko-Bialski) oraz działa Górska Szkoła Szybowcowa AP "Żar" im. Adama Dziurzyńskiego. Na lotnisku aeroklubu organizowane są loty turystyczne z użyciem szybowców oraz motoszybowców. Realizowane są również szkolenia z zakresu samolotów, szybowców oraz spadochronów.

Najbliższymi międzynarodowymi portami lotniczymi pasażerskimi dla Aglomeracji Beskidzkiej są:

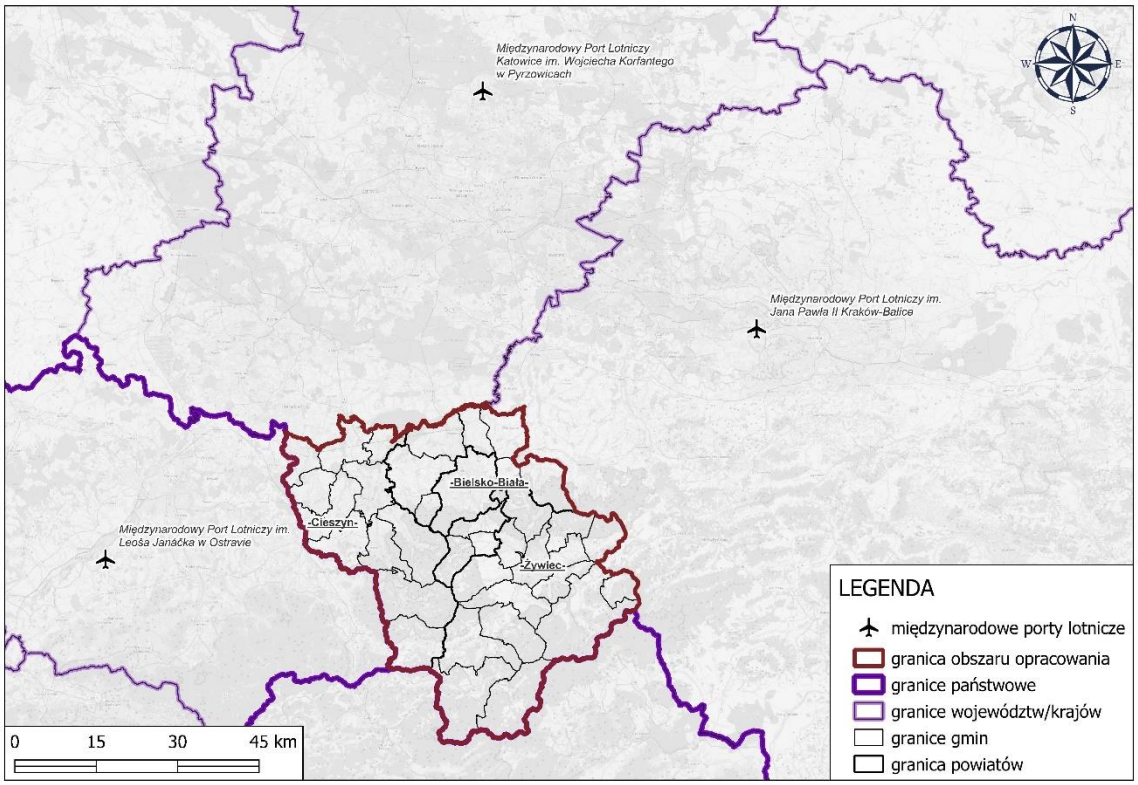
- Międzynarodowy Port Lotniczy Ostrawa – Mošnov im. Leoša Janáčka – oddalony o około 84 km;
- Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice – oddalony o około 97 km;
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice – oddalony o około 108 km.

Do lotnisk międzynarodowych występuje utrudniony dojazd z zastosowaniem publicznego transportu zbiorowego.

Na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej nie występuje transport wodny śródlądowy. Na Jeziorze Żywieckim są jedynie organizowane rejsy widokowe w okresie od wiosny do jesieni. Rejsy rozpoczynają

się w przystani na zaporze, w miejscowości Tresna. Do punktu można dostać się transportem publicznym MZK Żywiec: linią 16 oraz 17. Dodatkowo na zbiornikach wodnych realizowane są cele rekreacyjne mieszkańców oraz turystów.

Jezioro Żywieckie wraz z Jeziorem Międzybrodzkim mają potencjał do uruchomienia zeroemisyjnego transportu wodnego.



Rysunek 2.13 Aglomeracja Beskidzka na tle najbliższych międzynarodowych portów lotniczych

Źródło: opracowanie własne

2.4. TRENDY W ZACHOWANIACH I PREFERENCJACH TRANSPORTOWYCH

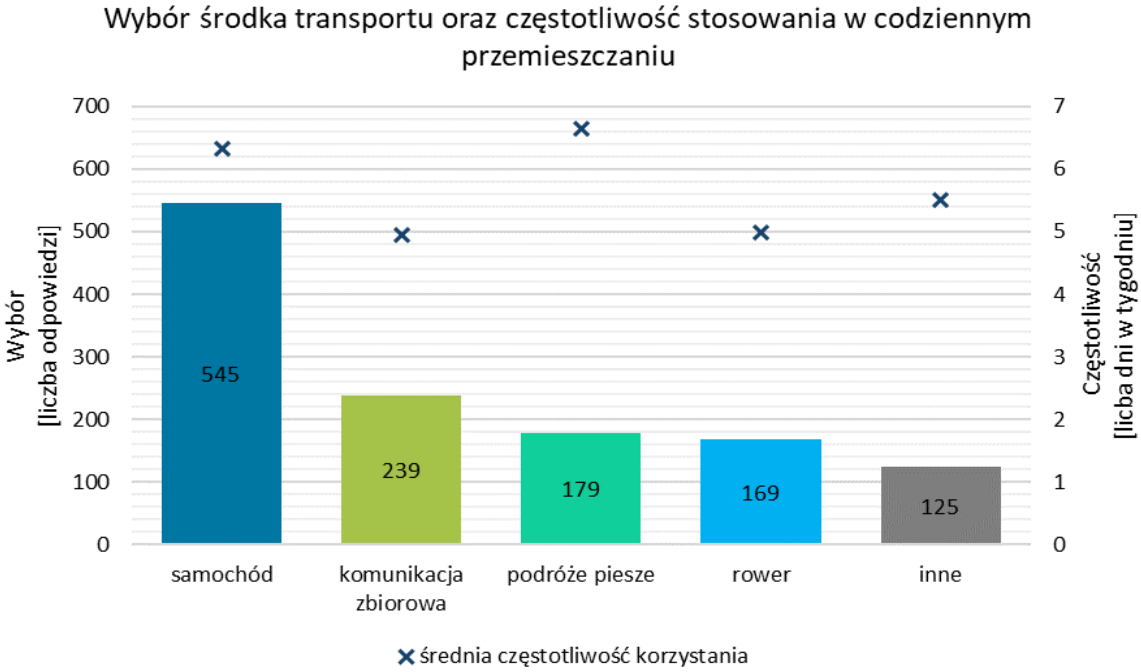
W przeprowadzonych badaniach ilościowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zebrano informacje dotyczące m.in.:

- preferowanych środków transportu, stosowanych do codziennych przemieszczeń;
- przyczyn wyboru poszczególnych środków transportu;
- jakości publicznego transportu zbiorowego;
- oceny warunków używania samochodów;
- komfortu i uciążliwości, związanych z przemieszczeniami rowerowymi i pieszymi.

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono ankietowanych o wskazanie wszystkich środków transportu, które stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich

stosowaniu w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną propozycję.

Na rysunku 2.14 przedstawiono wyniki ankiet (przeprowadzone w grupach celowych) przedstawiające wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu.

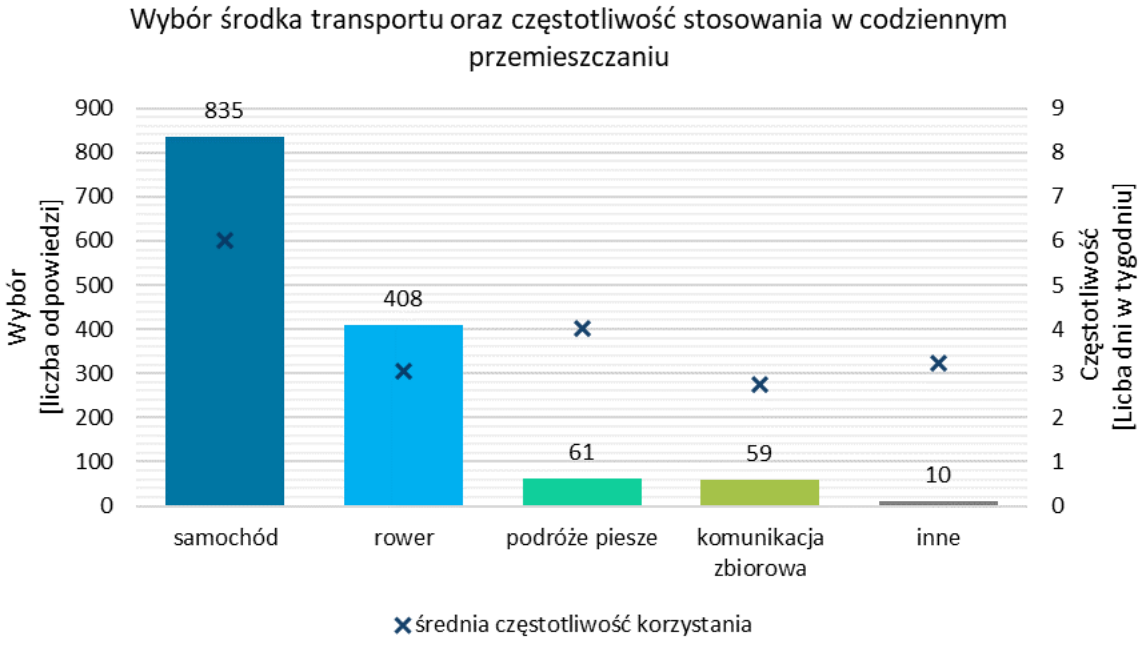


Rysunek 2.14 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania w grupach celowych

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badań w grupach celowych jest samochód – wybiera go ponad połowa respondentów, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi ponad 6 razy w tygodniu. Niemal co czwarta osoba korzysta z komunikacji zbiorowej, a pieszo, rowerem lub w inny sposób podróżuje mniej niż 20% ankietowanych.

Na rysunku 2.15 przedstawiono wyniki ankiet (przeprowadzonych w gospodarstwach domowych), przedstawiające wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu.



Rysunek 2.15 Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników w gospodarstwach domowych

Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się jest samochód – wybiera go większość respondentów (83,5%), a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 6 razy w tygodniu. Z roweru korzysta nieco ponad 40% ankietowanych, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 3 razy w tygodniu. Jedynie niewielki odsetek osób podróżuje pieszo, komunikacją zbiorową lub w inny sposób (m.in. hulajnogą, skuterem). Wskazane podróże odbywane są trzy do czterech razy w tygodniu, co może świadczyć o ich wspomagającym charakterze – wybierane są jako uzupełnienie do podróży innymi środkami transportu.

Większość ankietowanych do codziennych przemieszczeń wybiera **podróże samochodowe**, ponieważ są według nich wygodniejsze i szybsze. W indywidualnym transporcie samochodowym najważniejszy dla użytkowników jest stan techniczny dróg oraz bezpieczeństwo ruchu.

Najczęstszą przyczyną **korzystania z różnych środków** transportu w jednej podróży jest brak bezpośredniego połączenia jednym środkiem transportu oraz konieczność załatwienia dodatkowych spraw wymagających przerwania podróży.

Osoby, które korzystają z **komunikacji zbiorowej,** odpowiadały różnie, w zależności od rodzaju badania. W grupach celowych głównymi czynnikami były: dogodne połączenia, bliskość przystanków lub brak możliwości korzystania z innych rodzajów transportu, a w gospodarstwach domowych: niższy koszt, szybkość oraz wygoda podróży. W obu przypadkach ankietowani najbardziej zwracają uwagę na punktualność i czas dojścia do przystanku. Osoby, które nie korzystają z komunikacji zbiorowej, argumentują, że nie mają do niej dostępu lub jest on utrudniony, a sama podróż trwa za długo.

Rower w codziennych podróżach wybierany jest przez 16,9% respondentów w przypadku badania w grupach celowych oraz 40,8% ankietowanych w badaniach przeprowadzanych w gospodarstwach domowych. W obu badaniach głównymi motywatorami był niski koszt podróży oraz

korzystny wpływ na zdrowie, a czynnikami, które zniechęcają do podróży rowerem, były: zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach oraz brak roweru.

Podróże piesze to trzeci w kolejności wskazywany rodzaj poruszania się w codziennych podróżach. Dla osób poruszających się pieszo najważniejsze było bezpieczeństwo i swoboda poruszania się, stan nawierzchni chodników, liczba przejść dla pieszych oraz ustawienie sygnalizacji świetlnych. Pozostałe środki transportu (hulajnogi, motory, motorowery, car-sharing itp.) wybierane są stosunkowo rzadko.

3. ANALIZA SWOT

W celu uporządkowania zebranych informacji na etapie diagnozy oraz określenia potencjału mobilnościowego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej zastosowano analizę SWOT, której wyniki przedstawiono w tabeli 3.1. Wskazane narzędzie pozwala na przeprowadzenie analizy mocnych i słabych stron związanych z mobilnością w obszarze funkcjonalnym, a także wskazuje potencjalne szanse i zagrożenia.

W analizie SWOT rozpatruje się cztery kategorie czynników:

- mocne strony – wszystkie atuty, przewagi i zalety mobilności w obszarze funkcjonalnym, stanowiące o jej jakości;
- słabe strony – wszystkie słabości, bariery i wady mobilności w obszarze funkcjonalnym, hamujące jej dalszy rozwój;
- szanse – wszystkie okazje, jakie można wykorzystać do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju mobilności w obszarze funkcjonalnym;
- zagrożenia – wszystkie czynniki zewnętrzne, które mogą mieć negatywny wpływ na mobilność w obszarze funkcjonalnym.

Tabela 3.1. Analiza SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej Aglomeracji Beskidzkiej

Czynnik	Kategoria	Opis
Mocne strony	Transport kolejowy	Na terenie większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej zlokalizowane są stacje lub przystanki kolejowe.
	Transport drogowy	Aglomeracja Beskidzka (a zwłaszcza Bielsko-Biała) stanowi ważny zarówno w skali kraju, jak i województwa węzeł komunikacyjny sieci TEN-T.
		Występowanie wysokich parametrów dróg krajowych.
	Bezpieczeństwo	Sukcesywnie malejąca liczba ofiar śmiertelnych wypadków.
	ITS	W perspektywie roku 2026 zakłada się dalszy rozwój systemu ITS na terenie Bielska-Białej. Plany przewidują rozbudowę: podsystemu sterowania ruchem, podsystemu monitoringu wizyjnego, podsystemu dynamicznej informacji pasażerskiej, tablic zmiennej treści informacji parkingowej oraz priorytetu dla transportu publicznego. Wdrożony na terenie Cieszyna Dynamiczny System Informacji Pasażerskiej jest skalowalny, tj. umożliwia włączenie do niego oferty przewoźników powiatowych i wojewódzkich.
	Transport zbiorowy autobusowy	Na terenie Aglomeracji Beskidzkiej występują porozumienia pomiędzy gminami dot. zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.
		SKIBUSY (bezpłatna komunikacja publiczna w okresie od grudnia do marca na terenie Szczyrku; celem bezpłatnej komunikacji jest zmniejszenie korków, ułatwienie przemieszczania się po terenie miasta, w tym w szczególności pomiędzy ośrodkami narciarskimi, oraz troska o środowisko naturalne i tym samym ograniczenie smogu).
		W dni robocze (zarówno szkolne jak i wolne od nauki szkolnej) dostęp do połączeń autobusowych mają wszystkie gminy obszaru funkcjonalnego.
		Występowanie węzłów przesiadkowych w sześciu lokalizacjach: Bielsko-Biała (obecnie funkcjonuje umownie, natomiast nie jest

Czynnik	Kategoria	Opis
		węzłem zintegrowanym o wysokich standardach funkcjonowania), Czechowice-Dziedzice, Cieszyn, Żywiec, Wisła, Szczyrk.
Słabe strony	Transport pieszy	Miejscowo niezadawalający stan infrastruktury pieszej lub jej brak, w szczególności na obszarach wiejskich oraz drogach powiatowych.
		Zajmowanie chodników przez parkujące pojazdy.
		Niski poziom bezpieczeństwa w przypadku konieczności poruszania się poboczem lub nieodseparowania ruchu pieszego od rowerowego.
		Brak priorytetu na obszarach zurbanizowanych dla ruchu pieszego.
	System wspólnego użytkowania samochodów	Dostępny tylko w gminie Bielsko-Biała.
	Transport kolejowy	Przeciętny stan infrastruktury kolejowej.
		Tylko wybrane stacje kolejowe na terenie Aglomeracji Beskidzkiej wyposażone są w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, np. Bielsko-Biała, Cieszyn, Wisła, Żywiec.
	Transport rowerowy	Miejscowo nieodpowiedni stan infrastruktury rowerowej lub jej brak.
		Nieciągłość infrastruktury rowerowej.
		Brak priorytetu na obszarach zurbanizowanych dla ruchu rowerowego lub brak uspokojenia ruchu (np. w centrum Bielska-Białej w ciągu ulic 3 Maja i Zamkowej).
		Brak odseparowania ruchu rowerowego od innych pojazdów w miejscach szczególnie niebezpiecznych.
		Brak systemów rowerów miejskich (poza miastem Ustroń).
	Transport drogowy	Trudności ze znalezieniem wolnego miejsca postojowego (szczególnie w ośrodkach miejskich), które wynikają z dużego wskaźnika motoryzacji.
		Mała liczba dedykowanych parkingów dla pojazdów ciężarowych (tzw. parkingów zorganizowanych).
		W gminach mających rozbudowaną funkcję turystyczną ruch turystyczny generuje utrudnienia w parkowaniu w czasie sezonu turystycznego. Powoduje to przepełnianie parkingów oraz nielegalne postoje w przestrzeni publicznej.
		Braki w obwodnicach, które pozwalają wyprowadzić ruch drogowy z centrów miast (oraz pozwalają na wprowadzenie ograniczeń w ruchu w centrach miast), przyczyniają się do poprawy środowiska oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
		Nieprzystosowane do przejazdu autobusów parametry dróg w gminach.
		W południowych częściach powiatów żywieckiego oraz cieszyńskiego sporo jest obszarów o bardzo niskiej gęstości zaludnienia, których obsługa może być problematyczna dla kurierów ze względu na duże odległości pomiędzy gospodarstwami domowymi, znaczne różnice terenu czy też nienajlepszy stan dróg.
	Transport zbiorowy autobusowy	Brak węzłów przesiadkowych w wielu gminach Aglomeracji Beskidzkiej. W gminie Bielsko-Biała brakuje zintegrowanego węzła przesiadkowego, spełniającego wysokie standardy funkcjonowania,

Czynnik	Kategoria	Opis
		który w jednym miejscu integrowałby transport autobusowy (miejski, podmiejski, regionalny i międzynarodowy), kolejowy, rowerowy oraz indywidualny, co umożliwiłoby również podjęcie działań związanych z ograniczeniem ruchu w centrum miasta.
		Zbyt mała częstotliwość kursowania w mniejszych ośrodkach.
		Słaba jakość infrastruktury przystankowej (np. brak zadaszenia) lub jej brak w niektórych obszarach Aglomeracji Beskidzkiej.
		Liczba kursów ulega zmniejszeniu w dni robocze wolne od nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta w stosunku do typowego dnia roboczego odpowiednio o 8%, 53% i 64%.
		W skali dnia stosunkowo najmniej kursów komunikacyjnych wykonywanych jest w godzinach wieczornych. Uniemożliwia to wieczorne powroty mieszkańców, wykluczając tym samym znaczne grupy pasażerów.
		W niektórych gminach liczba kursów komunikacyjnych jest niewielka, wręcz szczątkowa. Oferta przewozowa staje się nieatrakcyjna (np. Brenna, Koszarawa, Rajcza).
		Większość obecnych połączeń autobusowych nie jest ze sobą zsynchronizowana.
		Drogowy transport zbiorowy w skali całej Aglomeracji nie ma nadanego właściwego priorytetu, a jego sporadyczne występowanie ma charakter odcinkowy.
		System dynamicznej informacji pasażerskiej w mieście Bielsko-Biała uwzględnia tylko autobusy MZK. System dynamicznej informacji pasażerskiej w Cieszynie uwzględnia tylko autobusy operatora cieszyńskiej komunikacji zbiorowej (ZGK w Cieszynie). Nie wszyscy przewoźnicy i operatorzy powiatowego transportu zbiorowego korzystają z zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie.
		Bielsko-Biała jako jedyna gmina podejmuje działania na rzecz uprzywilejowania autobusów w ruchu ogólnym (poprzez utworzenie Centrum Zarządzania Ruchem, skupiającego się na sterowaniu i zarządzaniu ruchem indywidualnym i transportem zbiorowym na głównych ciągach komunikacyjnych Bielska-Białej)
		Utrudniony dostęp lub brak dostępu do informacji dotyczących rozkładu jazdy i możliwości synchronizacji podróży.
Szanse	Edukacja	Działania promocyjne i edukacyjne w kierunku zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych.
	ITS	Wprowadzanie do funkcjonowania obszaru skoordynowanych miejskich inteligentnych systemów transportowych, które znacząco udoskonalą funkcjonowanie transportu publicznego.
	Kolej	Rozwój kolei związany z realizacją inwestycji kolejowych w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego.
		Inwestycje na liniach kolejowych nr 190, 139 oraz 97 przyczynią się do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego.
		W obszarze Aglomeracji Beskidzkiej występuje duża dostępność bezpośrednich połączeń do Katowic (23 w ciągu dnia).

Czynnik	Kategoria	Opis
	Organizacyjne	Tworzenie platformy wymiany danych pomiędzy organizatorami i przewoźnikami transportu zbiorowego.
		Zapewnienie ciągłości i dużej mobilności społeczeństwa przy jednoczesnym zapewnieniu korzyści ekologicznych i wprowadzaniu innowacji.
	Transport rowerowy	Planowanie i realizacja inwestycji związanych z tworzeniem regionalnych tras rowerowych.
		Zapewnienie spójności sieci i odpowiedniego standardu infrastruktury rowerowej dzięki Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego.
	Transport drogowy	Przekazywanie między zarządcami (w miarę możliwości i na mocy porozumienia) zadania polegającego na zarządzaniu drogami publicznymi w celu utrzymania jednolitych standardów.
		Zapewnienie spójności sieci i dobrego stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowy i remonty dróg z uwzględnieniem potrzeb pozostałych użytkowników ruchu drogowego.
		Inwestycje P&R, poprawiające integrację transportu indywidualnego ze zbiorowym.
		Stosowanie parkingów buforowych na wjeździe do miejscowości.
		Stosowanie na wjeździe do miejscowości tablic informujących o wolnych miejscach parkingowych.
		Rozwój parkingów P&R wzdłuż linii kolejowej oraz autobusowej.
		Wydzielanie stref ruchu ciężarowego na podstawie dopuszczalnego tonażu pojazdów.
		Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów ośrodków poprzez budowę trzech odcinków nowego fragmentu ekspresowej trasy S1: Węgierska Górka - Milówka, Bielsko-Biała Suchy Potok - Mysłowice Kosztowy oraz planowaną budowę S52 na odcinku Bielsko-Biała - Suchy Potok – Głogoczów.
		Zapewnienie dedykowanych miejsc krótkotrwałego postoju dla kurierów.
		Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej – komunikującej ruch z planowanym centrum przesiadkowym. Budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic oraz obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1, przebudowa ul. Bielskiej w Cieszynie w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miasta.
		Przez obszar Aglomeracji Beskidzkiej przebiegają dwie europejskie drogowe trasy międzynarodowe: – E75 - Vardø (Norwegia) – Kreta (Grecja); – E462 – Brno (Czechy) – Kraków (Polska).
	Transport zbiorowy autobusowy	Budowa nowych centrów przesiadkowych spełniających wysokie standardy funkcjonowania w Bielsku-Białej oraz innych gminach Aglomeracji Beskidzkiej.
		Przejęcie przez Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny zadania zarządzania przystankami komunikacyjnymi na obszarze uczestników związku i budowa spójnego systemu informacji pasażerskiej.
		Rozwój nowoczesnych rozwiązań, służących zarządzaniu transportem publicznym i integracji różnych przewoźników.

Czynnik	Kategoria	Opis
		Zawieranie porozumień międzygminnych lub rozszerzenie zasięgu działania związku powiatowo-gminnego zamiast organizowania przez gminy przewozów samodzielnie.
		Wprowadzenie zintegrowanego biletu oraz jednorodnej taryfy.
		Polepszenie synchronizacji rozkładów jazdy.
		Kształtowanie oferty przewozowej dopasowanej do oczekiwań mieszkańców.
		Ujednolicenie standardu świadczonych usług przewozowych i wzrost ich jakości poprzez inwestycje w tabor oraz infrastrukturę towarzyszącą, tj. przystanki, dojścia do przystanków czy np. buspasy.
		Poprawa dostępności komunikacyjnej na obszarach wiejskich.
		Zakup nowego zeroemisyjnego oraz niskoemisyjnego taboru w celu poprawy jakości życia mieszkańców poprzez poprawę warunków środowiska oraz zmniejszenie hałasu.
	Rozwiązania alternatywne	Realizacja alternatywnych form transportu zbiorowego (koleje linowe, żegluga na jeziorach)
Zagrożenia	Demografia	Obserwowany ciągły wzrost wskaźników obciążenia demograficznego we wszystkich powiatach oraz regresywny kształt piramidy wieku w Aglomeracji Beskidzkiej, wskazujący na postępujące starzenie społeczeństwa. Wskazane zmiany wpłyną na konieczność dostosowania oferty mobilnościowej do możliwości społeczeństwa.
		Wzrost zapotrzebowania na transport w gminach, do których odpływają mieszkańcy z ośrodków miejskich.
		Wskazania prognostyczne dotyczące zmiany liczby ludności świadczące o wyludnianiu się miast oraz gmin znacznie oddalonych od dużych ośrodków miejskich.
	Przestrzenne	Niekontrolowane rozlewanie się miast wynikające ze słabości ustawy o planowaniu przestrzennym oraz presji mieszkańców na samorządy gminne.
	Transport rowerowy	Bariera finansowa przy rozbudowie infrastruktury rowerowej.
		Problemy własnościowe dot. gruntów przy rozbudowie ścieżek rowerowych, w tym brak objęcia tzw. specustawą drogową inwestycji w drogi rowerowe położone poza pasem dróg publicznych.
	Transport kolejowy	Bezpośrednia dostępność do istotnych ośrodków krajowych np. Warszawa, Poznań, Łódź, Wrocław, Gdańsk, Bydgoszcz, Opole (wyrażona liczbą połączeń bezpośrednich) ogranicza się do dwóch kursów w ciągu dnia.
		Sieć kolejową na terenie Aglomeracji Beskidzkiej dotykają problemy związane z wyczerpaniem przepustowości infrastruktury.
	Transport drogowy	Wpływ zjawiska suburbanizacji na zwiększony ruch drogowy na wjazdach do miasta.
		Założenie wysokiej wartości wskaźników miejsc postojowych na nowo powstały lokal mieszkalny - może powodować utrwalanie złych nawyków transportowych.
		Nowe inwestycje parkingowe generują wzrost natężenia ruchu w najbardziej zurbanizowanych obszarach.

Czynnik	Kategoria	Opis
	Transport zbiorowy autobusowy	Brak podjęcia działań w zakresie oferty przewozowej na słabo zaludnionych terenach wpływająca na wykluczenie społeczne.
		Zmiana prawa wykluczająca możliwość zakupu pojazdów o napędzie niskoemisyjnym.
		Niedostatek integracji na poziomie polityki transportowej wszystkich szczebli wpływa na problem zintegrowania różnych środków transportu.
		Wzrost kosztów organizacji publicznego transportu zbiorowego poprzez rosnące koszty paliw i energii może wpłynąć na obniżenie przedstawionej oferty.
		Brak realizacji budowy węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride ze względu na braki środków finansowych.

Źródło: opracowanie własne

Główne wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonych analiz sytuacji mobilnościowej na terenie Aglomeracji Beskidzkiej kształtują się następująco:

- kręgosłupem transportu publicznego w połączeniach międzygminnych w Aglomeracji Beskidzkiej w gminach, w których funkcjonuje lub funkcjonował transport kolejowy, powinny być połączenia kolejowe. W takim układzie transport autobusowy powinien mieć funkcję dowozowo-odwozową do stacji kolejowych. Połączenie środków transportu powinno być realizowane z użyciem węzłów przesiadkowych (miasto Bielsko-Biała planuje budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego). Jednocześnie w gminach pozbawionych transportu kolejowego transport autobusowy powinien pełnić rolą wiodącą. Dodatkowo należy rozwijać nowe formy transportu zbiorowego, jak np. kolej linowa, alternatywne rozwiązania szynowe lub transport wodny na Jeziorze Żywieckim i Międzybrodzkim;
- należy rozwijać infrastrukturę pieszą oraz rowerową w celu uzyskania wzrostu znaczenia przemieszczeń pieszych, rowerowych oraz urządzeniami transportu osobistego celem realizacji potrzeb komunikacyjnych i rekreacyjnych, zwłaszcza na krótkich dystansach. Rozwój infrastruktury ma służyć nie tylko popularyzacji zrównoważonych form podróżowania, ale także poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Dodatkowo rozwój infrastruktury rowerowej wpłynie pozytywnie na potencjał turystyczny subregionu;
- należy zapewnić spójność sieci i dobry stan infrastruktury drogowej poprzez przebudowy i remonty dróg oraz uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa na obszarach, z którego ruch został wyprowadzony. Podczas realizacji wyprowadzania ruchu samochodowego z centrów miast należy uwzględnić potrzeby wszystkich użytkowników poprzez zapewnienie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Budowa obwodnic powinna być związana przynajmniej ze spełnieniem jednego z warunków: bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, węzłami przesiadkowymi, przejściami granicznymi oraz połączeniami z innymi gałęziami transportu, centrami logistycznymi, terenami inwestycyjnymi. Przykładami wskazanych planowanych inwestycji są: budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej; obwodnica Żywca łącząca drogę wojewódzką nr 945 z drogą ekspresową S1; północno-wschodnia obwodnica Czechowic-Dziedzic oraz przebudowa ul. Bielskiej w Cieszynie;

- należy rozważyć wprowadzenie i rozwijanie systemu rowerów miejskich z obligatoryjną integralnością międzygminną. Ze względu na charakter obszaru rekomendowane jest wprowadzenie do floty rowerów elektrycznych. System może spełniać funkcje komunikacyjne oraz rekreacyjne użytkowników;
- mnogość form podróżowania wymusza potrzebę ukształtowania kompleksowego systemu transportowego, zakładającego integrację różnych środków transportu w węzłach przesiadkowych oraz zastosowanie parkingów Park&Ride i Bike&Ride. W ich pobliżu powinny rozwijać się funkcje usługowo-handlowe;
- dla właściwego funkcjonowania transportu publicznego konieczne jest zapewnienie integracji środków transportu poprzez synchronizację rozkładów jazdy oraz wdrożenie wspólnej dla całej Aglomeracji Beskidzkiej oferty taryfowo-biletowej wraz ze wspólnym systemem poboru opłat za przejazd we wszystkich środkach publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo w celu usprawnienia systemu publicznego transportu zbiorowego zalecane jest rozwijanie systemu ITS w całej Aglomeracji Beskidzkiej wzorem miasta Bielsko-Biała. Starzejące się społeczeństwo wpłynie na wyższe wymagania w stosunku do wykorzystywanego w transporcie zbiorowym taboru, który będzie musiał być w pełni dostosowany do specjalnych potrzeb. Przestarzały tabor powinien zostać wymieniony na zeroemisyjny lub niskoemisyjny;
- Aglomeracja Beskidzka cechuje się zjawiskiem suburbanizacji, która generuje wzrost zapotrzebowania na transport w gminach sąsiednich, a brak zapewnienia transportu publicznego wiązał się będzie ze wzrostem wykorzystania samochodów osobowych i dalszym zwiększającym się zjawiskiem kongestii ruchu. Suburbanizacja obserwowana w Aglomeracji Beskidzkiej prowadzi do rozpraszania się zabudowy, co stanowi barierę dla zachowania efektywności transportu. Należy przeciwdziałać rozpraszaniu zabudowy poprzez współpracę międzygminną w tym zakresie oraz zapisy w dokumentach planistycznych;
- rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej powinien odbywać się w sąsiedztwie istniejącego, sprawnego systemu transportowego. Zabudowa mieszkaniowa powinna powstawać w komfortowym zasięgu pieszym, w sposób zwarty i zgodnie z ideą TOD oraz miasta piętnastominutowego. Mechanizmem regulującym potencjalne inwestycje poza tymi strefami musi być skuteczna polityka przestrzenna;
- ze względu na obserwowany duży ruch turystyczny w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (np. wyciągi narciarskie) rekomendowane jest wprowadzenie parkingów buforowych oraz stosowanie na wjeździe do miejscowości tablic informujących oraz kierujących na wolne miejsca parkingowe w celu zmniejszenia kongestii ruchu, powodowanej poszukiwaniem miejsc parkingowych. Wzorem gminy Szczyrk zaleca się wprowadzenie w gminach Aglomeracji Beskidzkiej z dużym ruchem turystycznym oferty zbliżonej do funkcjonującej w ramach SKIBUSÓW. Należy dążyć do zwiększenia dostępności transportu kolejowego wraz z koordynacją z transportem publicznym. Większa liczba oferowanych połączeń zwiększy dostępność oraz przyciągnie nowych użytkowników systemu. Wskazane działania mają na celu zmniejszenie ruchu samochodowego zewnętrznego oraz wewnętrznego.

4. MOŻLIWE SCENARIUSZE ROZWOJU

4.1. ANALIZA SCENARIUSZY

Analiza scenariuszy została przeprowadzona jako prezentacja trzech wariantów rozwoju systemu mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej. Przedstawione koncepcje rozwoju mają charakter uproszczony, różnią się między sobą zakresem wdrażanych rozwiązań, które przede wszystkim zależą od możliwości finansowych samorządów wchodzących w skład Aglomeracji.

Pierwszy ze scenariuszy – scenariusz bazowy – zakłada podążanie obecną ścieżką rozwoju wraz z jej negatywnymi konsekwencjami. Scenariusz rewolucyjny z kolei utożsamia całościową korektę obecnej ścieżki rozwoju, taką, która znacząco zmieni obecny model mobilnościowy w regionie. Scenariusz ewolucyjny można określić jako pośredni, usytuowany pomiędzy scenariuszem bazowym i rewolucyjnym, mający potencjał do wdrożenia w okresie operacyjnym. Analiza została przeprowadzona poprzez kontrastowe zestawienie scenariusza bazowego ze scenariuszem rewolucyjnym oraz możliwościami implementacji scenariusza ewolucyjnego.

Scenariusz bazowy

Scenariusz wskazuje na znacznie ograniczone możliwości finansowe gmin tworzących Aglomerację Beskidzką, będące pokłosiem ograniczonego dostępu do funduszy zewnętrznych, przez co w konsekwencji zmniejszony zostanie zakres działań inwestycyjno-organizacyjnych. W aspekcie transportu zbiorowego zauważalna będzie coraz gorsza jakościowo oferta przewozowa, będąca następstwem rosnących kosztów utrzymania i braku integracji z innymi podsystemami transportowymi. Połączenia komunikacyjne realizowanie będą na podstawie szeregu różnych rozwiązań funkcjonalno-prawnych, co będzie skutkować rozdrobnieniem rynku przewozowego, brakiem jednolitych standardów i integracji różnych środków transportu zbiorowego. Kursy wyjeżdżające poza obszary miejskie będą nieliczne, dostosowywane do wybranych grup pasażerów (głównie młodzieży szkolnej) i realizowane zwłaszcza w godzinach szczytu. Spowoduje to trudności w przemieszczaniu ogółu mieszkańców, a także negatywnie wpłynie na możliwości dostępu do turystyki górskiej, miejsc rekreacji i wypoczynku. Z kolei oparcie transportu aglomeracyjnego na przewozach komercyjnych przyniesie stopniową likwidację mniej rentownych kursów. Połączenia wykonywane przez podmioty prywatne obsługiwane będą przez przestarzały tabor, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tym samym coraz gorszy i niezintegrowany całościowo transport publiczny będzie bodźcem z jednej strony do wykorzystywania przez mieszkańców motoryzacji indywidualnej, a z drugiej – do dalszej rozbudowy dróg.

W scenariuszu bazowym rozwój nowej zabudowy będzie postępował na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową i usługową oraz z dala od przystanków transportu zbiorowego. Coraz większym zainteresowaniem będzie cieszyć się osiedlanie w strefie podmiejskiej w sposób nieuporządkowany. Zabudowa jednorodzinna powstawać będzie w rejonach nieobsługiwanych przez transport zbiorowy, niska gęstość zaludnienia sprawi, że będzie to zadanie nieuzasadnione ekonomicznie (a zjawisko wykluczenia komunikacyjnego przybierze na sile).

Wyżej wymienione uwarunkowania spowodują zwiększenie transportochłonności, której zaspokajanie – wobec nieefektywnego transportu zbiorowego – będzie się odbywać transportem indywidualnym. Nie odbędzie się to bez szkody dla środowiska naturalnego, ponieważ zmniejszy się

ilość terenów niezainwestowanych. Obniży to również walory turystyczne Aglomeracji Beskidzkiej, która z powodu nadmiernego zatłoczenia stanie się mniej atrakcyjna jako miejsce rekreacji.

Paradoksalnie jedynymi działaniami podejmowanymi na rzecz zrównoważonej mobilności potencjalnie mogą być pojedyncze przedsięwzięcia realizowane w ramach inwestycji drogowych (poprawa bezpieczeństwa, poprawa infrastruktury towarzyszącej).

Główne kierunki zmian

- ✓ rozbudowa infrastruktury drogowej;
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na realizowanych inwestycjach drogowych;
- ✓ rozwój nowej zabudowy (ale na obszarach niewyposażonych w odpowiednią infrastrukturę transportową).

Scenariusz rewolucyjny

Kluczem dla scenariusza rewolucyjnego będzie ścisła współpraca samorządów (różnych szczebli) w zakresie planowania transportowego, przestrzennego i strategicznego, co umożliwi wypracowanie rozwiązań dostosowanych do potrzeb mieszkańców regionu. Dotychczasowe, różnorodne formy organizowania transportu publicznego na terenie Aglomeracji Beskidzkiej zostają zastąpione spójnym i zintegrowanym systemem transportowym, a rolę organizatora transportu zbiorowego przejmie jeden podmiot.

W scenariuszu rewolucyjnym nastąpi radykalny rozwój spójnej oferty przewozowej w transporcie zbiorowym na terenie całej Aglomeracji Beskidzkiej. Kręgosłupem transportu zbiorowego stanie się sprawna kolej aglomeracyjna (w wyniku działań inwestycyjnych na liniach 97, 117, 139 i 190, rozszerzona o brakujący odcinek przebiegający przez Brennę i Szczyrk), w całości uzupełniona i zintegrowana z gęstą siecią komunikacji autobusowej. Integracja dokona się nie tylko w zakresie przestrzennym (w gminach powstaną zhierarchizowane węzły przesiadkowe), ale również taryfowo-biletowym (wspólny bilet). Kompleksowa sieć transportu publicznego, charakteryzująca się wysokimi parametrami przewozowymi (rozumianymi jako odpowiedni rozkład jazdy, częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, wspólna taryfa), będzie w stanie z powodzeniem konkurować z motoryzacją indywidualną. Komunikacja publiczna sprosta wymaganiom ogółu użytkowników, tj. mieszkańców obszaru (w zakresie codziennych dojazdów do pracy, szkoły itp.), turystów (w zakresie dostępności do miejsc turystyki i rekreacji), a także mieszkańców gmin ościennych, dla których Aglomeracja Beskidzka stanowi strefę ciążenia (Kęty, Osiek, Andrychów). Komunikacja zbiorowa będzie w całości realizowana pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi. Nastąpi również rozwój nowych form mobilności, włączonych w całokształt systemu transportowego obszaru, np. miejska kolej linowa, alternatywne rozwiązania szynowe (np. potencjalne połączenie Wisły ze Zwardoniem) czy żegluga śródlądowa na jeziorach.

Motorem napędowym do kształtowania zrównoważonej mobilności stanie się integracja planowania przestrzennego. W miastach powiatowych wokół stacji kolejowych rozwiną się główne centra przesiadkowe, które jednocześnie będą pełnić funkcję węzłów transportu autobusowego, obsługującego pobliskie miejscowości i gminy, nieposiadające bezpośredniego dostępu do stacji kolejowych. Centra te będą stanowić również punkty integracyjne dla turystów zewnętrznych.

Podniesieniu ulegnie jakość obsługi turystów. W każdej gminie pełniącej funkcje turystyczne powstaną parkingi buforowe, ograniczające konieczność wjazdu do centrum gmin. Do użytku turystów przystosowane zostaną pojazdy transportu zbiorowego oraz oferta przewozowa.

Przestrzenie publiczne zostaną intensywnie zrewitalizowane, dzięki wprowadzeniu rozwiązań wyłączających ruch kołowy w wielu obszarach dotychczas spełniających funkcję dróg oraz parkingów. Rejony, które będą musiały pełnić rolę komunikacyjne, sukcesywnie będą przekształcane w woonerfy, przyjazne dla pieszych, z priorytetem dla komunikacji publicznej (np. ul. 1 Maja w Bielsku-Białej). Polityka parkingowa ukierunkowana będzie na zwiększenie rotacji pojazdów oraz eliminowanie parkowania wielogodzinnego. Z kolei dynamiczny rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej spowoduje zwiększenie przemieszczeń niezmotoryzowanych wśród osób docierających do szkoły i pracy oraz rozwój turystyki rowerowej.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej będzie odbywał się w sposób powiązany z dotychczasową strukturą przestrzenną, nowe osiedla będą powiązane z siecią transportu zbiorowego (zwłaszcza kolejowego), placówkami oświatowymi oraz punktami usługowymi. Wybór lokalizacji będzie powiązany z zasadą *Transit Oriented Development*, oznaczającą, że osiedla powstają w odległości nie większej niż 800 m od stacji lub przystanku kolejowego oraz nie większej niż 500 m od przystanku autobusowego. Polityka przestrzenna będzie promować zwartą zabudowę, dzięki czemu więcej istotnych celów podróży znajdzie się w komfortowym zasięgu pieszym, a to urealni koncepcję miast kompaktowych.

Wzajemnie powiązane ze sobą jednostki osadnicze pozwolą na ograniczenie transportochłonności, a realizowanie podstawowych potrzeb życiowych nie będzie wymuszało pokonywania znacznych odległości.

Główne kierunki zmian

- ✓ powstanie kolej aglomeracyjna z połączeniem z Brenną i Szczyrkiem;
- ✓ zbudowana zostanie sieć międzygminnych i międzypowiatowych linii autobusowych o wysokiej dostępności, w całości zintegrowana z systemem kolejowym;
- ✓ w całej Aglomeracji Beskidzkiej powstanie gęsta sieć węzłów przesiadkowych, integrujących wiele środków transportu;
- ✓ transport zbiorowy realizowany będzie przez jednego organizatora, dzięki czemu nastąpi całkowita unifikacja oferty (standardu obsługi, rozkładów jazdy, wyposażenia taboru);
- ✓ usługi transportowe realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi;
- ✓ dopełnieniem systemu transportowego będą usługi transportu na żądanie (tele-busy, taksówki);
- ✓ powstanie kompleksowa sieć pieszo-rowerowa (spójna, ciągła, bezpieczna); system dróg rowerowych umożliwi przemieszczenia w głównych motywacjach, tj. do zakładów pracy, szkół, urzędów i instytucji;
- ✓ priorytetowo traktowane będą podróże niezmotoryzowane i realizowane środkami transportu zbiorowego;
- ✓ zagospodarowanie przestrzenne w całości będzie zorientowane na transport, dzięki czemu wyeliminowane zostaną np. niepotrzebne podróże.

Scenariusz ewolucyjny

Aglomeracja Beskidzka jest trapiona przez nierozwiązane problemy z zakresu mobilności, które w oczywisty sposób mogą obniżać jakość życia. Jednocześnie należy zauważyć, że subregion południowy województwa śląskiego dysponuje dużym potencjałem do poprawy sytuacji w tym zakresie. Obecna ścieżka rozwoju wymaga ewidentnej korekty, która umożliwi utrzymanie oraz uwypuklenie obecnych walorów regionalnych, związanych zwłaszcza z turystyką górską. Kluczowe będzie wypracowanie wspólnego oraz wzajemnie akceptowalnego modelu współpracy instytucjonalnej pomiędzy szeroko rozumianym zbiorem podmiotów powiązanych z zarządzaniem mobilnością.

W scenariuszu ewolucyjnym nastąpi zauważalna poprawa oferty transportu zbiorowego. Rzeczą najistotniejszą będzie wykształcenie podstawowego szkieletu kolei aglomeracyjnej, co dokona się po zakończeniu prac inwestycyjnych na liniach kolejowych nr 97, 117, 139, 190. W znacznej mierze nastąpi też poprawa sposobu organizowania komunikacji autobusowej (w formie porozumień międzygminnych lub gminno-powiatowych), a usługi przewozowe będą częściowo wykonywane pojazdami przyjaznymi dla środowiska.

Na atrakcyjność transportu zbiorowego duży wpływ mieć będzie integracja przewozów. W gminach powstawać będą węzły przesiadkowe w sąsiedztwie stacji/przystanku kolejowego lub głównego przystanku autobusowego (w zależności od uwarunkowań terenowych i zapotrzebowania). Centra przesiadkowe zostaną przystosowane do obsługi wielu środków transportowych (kolei, autobusów miejskich i regionalnych, rowerów, samochodów) w zależności od uwarunkowań lokalnych, co zwiększy dostępność mieszkańców do komunikacji publicznej.

W całej Aglomeracji Beskidzkiej rozwijać się będzie sieć infrastruktury pieszej i rowerowej. Ciągi te będą charakteryzowały się łatwą dostępnością, ciągłością, spójnością oraz będą zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Poprawa bezpieczeństwa ruchu będzie odbywać się poprzez częściowe ograniczanie/uspokojenie ruchu. Działania te będą prowadzone głównie w centrach miast w taki sposób, by minimalizować opory społeczne.

Zmiany następować również będą w zagospodarowaniu przestrzennym. Nowa zabudowa powstawać będzie w miarę możliwości w sąsiedztwie węzłów transportu zbiorowego. Przestrzenie publiczne w całym obszarze zostaną przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Działania podjęte w scenariuszu ewolucyjnym ukierunkowane będą na zmianę świadomości mieszkańców w zakresie racjonalnych sposobów podróżowania. Przyczynią się do popularyzacji niesamochodowych form przemieszczania oraz wzrostu ich udziału w podziale zadań przewozowych. Przemieszczanie pieszo, rowerem oraz środkami komunikacji publicznej stanie się konkurencyjne (czasowo i kosztowo) wobec indywidualnych przejazdów samochodowych. Działania uwzględnione w scenariuszu ewolucyjnym zostały nakreślone w ramach niniejszego dokumentu SUMP.

Główne kierunki zmian

- ✓ powstanie kolej aglomeracyjna zintegrowana z komunikacją autobusową;
- ✓ nastąpi poprawa sposobu organizowania i świadczenia usług w komunikacji autobusowej;
- ✓ w każdej gminie Aglomeracji Beskidzkiej powstanie przynajmniej jeden węzeł przesiadkowy;
- ✓ usługi transportowe częściowo realizowane będą pojazdami nisko- bądź zeroemisyjnymi;

Główne kierunki zmian

- ✓ pilotażowo uruchamiane będą nowe usługi transportowe (np. transport na żądanie);
- ✓ rozwijane będą ciągi piesze i rowerowe;
- ✓ nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ✓ podejmowane będą działania na rzecz uspokojenia ruchu (głównie w centach miast);
- ✓ stopniowo wdrażane będą zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, dotyczące lokowania nowej zabudowy.

4.2. PODSUMOWANIE ORAZ WYBÓR SCENARIUSZA

Podsumowując, pozostanie przy scenariuszu bazowym nie jest zasadne wobec obecnych założeń zrównoważonej mobilności, zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim. Z kolei wdrożenie ścieżki scenariusza rewolucyjnego jest mało realne w perspektywie operacyjnej obowiązywania dokumentu (do roku 2030). Należy mieć bowiem na uwadze, że scenariusz ten (rewolucyjny) dotyczy *de facto* 2040+ r. **W związku z powyższym scenariuszem możliwym do realizacji w perspektywie operacyjnej, a jednocześnie wystarczająco ambitnym dla Aglomeracji Beskidzkiej, jest scenariusz ewolucyjny, który zakłada wdrażanie głównych działań kreujących zrównoważoną mobilność oraz jest osiągalny w perspektywie obowiązywania dokumentu.** Przyjęty zakres scenariusza ewolucyjnego został zaprezentowany w ramach wizji, celów strategicznych, celów szczegółowych i pakietów działań.

Dokonując porównania scenariuszy pod kątem modelu ruchu wyraźnie widać, że niezależnie od przyjętego planu działania średnie tempo zmian pracy eksploatacyjnej w transporcie indywidualnym w perspektywie lat 2030-2050 utrzymywać się będzie na podobnym poziomie, jednak z lekką tendencją spadkową (tab. 4.1). Z kolei w zakresie pracy przewozowej w transporcie zbiorowym największych wartości w 2050 r. należy spodziewać się w scenariuszu rewolucyjnym.

Tabela 4.1 Wyniki pracy eksploatacyjnej

Kategoria pojazdów	Scenariusz/rok prognozy Praca eksploatacyjna – dystansowa [pojkm]								
	bazowy			rewolucyjny			ewolucyjny		
	2030	2040	2050	2030	2040	2050	2030	2040	2050
SC + SCp	71 479	71 274	70 683	72 133	71 750	70 751	71 533	71 856	70 881
SC + SCp (T)	6 088	6 030	6 063	6 150	6 048	6 054	6 078	6 038	6 051
SC + SCp (RD)	80 075	79 642	79 704	81 027	80 107	79 657	80 258	79 761	79 654
SC + SCp (RŹ)	77 986	77 918	77 359	78 374	78 117	77 304	78 080	77 981	77 329
SD	108 672	108 549	108 239	111 591	109 270	108 014	108 253	108 576	108 013
SD (T)	9 577	9 229	9 247	9 604	9 225	9 230	9 593	9 252	9 230
SD (RD)	53 815	52 422	52 199	54 280	52 420	52 373	53 453	52 258	52 353
SD (RŹ)	51 481	50 301	50 286	52 112	50 532	50 344	51 531	50 383	50 289
SO	8 102 943	7 973 342	7 643 367	8 487 906	7 969 806	7 621 492	8 092 827	7 943 502	7 615 787
SO (T)	78 342	77 633	77 680	79 273	77 758	77 760	78 357	77 623	77 746
SO (RD)	1 499 824	1 760 878	1 747 149	1 592 201	1 764 698	1 745 780	1 500 416	1 754 697	1 740 419
SO (RŹ)	1 498 502	1 754 546	1 738 857	1 584 216	1 754 044	1 734 646	1 497 715	1 747 542	1 731 817

Legenda:
SC – samochody ciężarowe
SCp – samochody ciężarowe z przyczepą
SD – samochody dostawcze
SO – samochody osobowe
(T) – ruch tranzytowy
(RD) – ruch docelowy
(RŹ) – ruch źródłowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

Biorąc natomiast pod uwagę globalne statystyki transportu zbiorowego w horyzontach prognostycznych należy podkreślić, że z punktu widzenia modelu ruchu transport publiczny w 2050 r. w scenariuszu ewolucyjnym będzie charakteryzował się korzystniejszymi parametrami niż w scenariuszu bazowym (por. tab. 4.2).

Tabela 4.2 Parametry transportu zbiorowego w horyzontach prognostycznych

Parametr	Scenariusz								
	bazowy			rewolucyjny			ewolucyjny		
	2030 r.	2040 r.	2050 r.	2030 r.	2040 r.	2050 r.	2030 r.	2040 r.	2050 r.
średni całkowity czas podróży	42 min 24 s	41 min 38 s	41 min 10 s	42 min 16 s	41 min 24 s	40 min 55 s	42 min 24 s	41 min 32 s	41 min 3 s
średni czas przemieszczenia	26 min 20 s	26 min 0 s	25 min 41 s	26 min 19 s	25 min 56 s	25 min 36 s	26 min 21 s	25 min 57 s	25 min 38 s
średni czas w pojeździe	14 min 39 s	14 min 26 s	14 min 14 s	14 min 43 s	14 min 26 s	14 min 14 s	14 min 40 s	14 min 23 s	14 min 11 s
średni czas przesiadki	1 min 28 s	1 min 26 s	1 min 24 s	1 min 23 s	1 min 21 s	1 min 19 s	1 min 28 s	1 min 26 s	1 min 23 s
średni całkowity czas przejścia pieszego	10 min 12 s	10 min 7 s	10 min 3 s	10 min 12 s	10 min 7 s	10 min 2 s	10 min 12 s	10 min 7 s	10 min 2 s
średnia odległość podróży	13.77 km	13.57 km	13.33 km	13.78 km	13.53 km	13.29 km	13.76 km	13.52 km	13.28 km
średnia prędkość podróży	19.48 km/h	19.55 km/h	19.43 km/h	19.56 km/h	19.61 km/h	19.49 km/h	19.47 km/h	19.52 km/h	19.41 km/h
liczba podróży	79 344	77 184	75 582	79 490	77 940	76 398	79 381	77 829	76 286
liczba podróży bezpośrednich	56 487	54 562	53 666	56 610	55 182	54 302	56 542	55 122	54 246
liczba podróży z 1 przesiadką	20 242	19 985	19 409	20 277	20 159	19 621	20 222	20 096	19 557
liczba podróży z 2 przesiadkami	1 959	1 906	1 809	1 947	1 872	1 780	1 960	1 882	1 788
liczba podróży z wieloma (>2) przesiadkami	159	154	146	159	150	142	159	151	143

Źródło: opracowanie własne na podstawie modelu ruchu

Analiza powyższych danych wynikających z modelowania ruchu pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków o charakterze ogólnym dotyczących przyszłości sytuacji mobilnościowej na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej zachodzących w wyniku realizacji poszczególnych scenariuszy inwestycyjnych:

- rozpatrywane scenariusze uwzględniają wyniki modelu krajowego oraz planowane inwestycje na szczeblu krajowym i lokalnym (w tym planowane inwestycje przez gminy Aglomeracji Beskidzkiej);
- w scenariuszu bazowym uwzględnione zostały inwestycje przyjęte do realizacji na szczeblu centralnym, zwłaszcza inwestycje na sieci kolejowej (rewitalizacja linii kolejowych nr 97, 117, 139, 190, budowa łącznicy kolejowej pomiędzy linią 139 a linią 97). Powoduje to niewielkie zróżnicowanie pracy przewozowej (wyrażonej w pasażerokilometrach) pomiędzy scenariuszem bazowym a ewolucyjnym, a tym samym podobny poziom konkurencyjności kolei w obu rozpatrywanych wariantach;
- scenariusze uwzględniają niekorzystne zmiany związane ze starzeniem się społeczeństwa, jakie zachodzić będą w strukturze demograficznej obszaru Aglomeracji Beskidzkiej (w szczególności w zakresie liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym

i poprodukcyjnym, liczby uczniów w szkołach, liczby studentów, liczby miejsc pracy). Zmiany te będą istotnie wpływać będą na liczbę i charakter realizowanych podróży;

- prognozuje się zmiany pracy eksploatacyjnej (spadki) w transporcie indywidualnym w perspektywie lat 2030-2050, które będą głównie następstwem zmian czynników społeczno-demograficznych oraz częściowo podjętych działań (scenariusz ewolucyjny gwarantuje najniższe wartości pracy eksploatacyjnej w horyzoncie czasowym roku 2050 w grupie samochodów osobowych);
- w odniesieniu do scenariusza bazowego transport publiczny realizowany w scenariuszu ewolucyjnym będzie korzystniejszy (a rewolucyjny najkorzystniejszy) z punktu widzenia pasażera, jeśli weźmie się pod uwagę kluczowe czynniki podróży, np. średni całkowity czas podróży, średni czas przemieszczenia, średni czas w pojeździe, średni czas przesiadki, średni całkowity czas przejścia pieszego;
- realizacja scenariusza ewolucyjnego (a także rewolucyjnego) skutkować będzie większą liczbą podróży wykonywanych środkami transportu zbiorowego niż w scenariuszu bazowym, ale ze względu na modyfikacje czynników społeczno-gospodarczych ulegać będzie również zmianie charakter realizowanych przemieszczeń – zakłada się zmniejszenie odległości przemieszczeń;
- we wszystkich scenariuszach prognozuje się spadek pracy przewozowej. Jednocześnie w scenariuszu ewolucyjnym i rewolucyjnym zakłada się najmniejszy sumaryczny spadek pracy przewozowej w transporcie publicznym w porównaniu do scenariusza bazowego. Wskazuje to na pożądany kierunek zmian przewidzianych w tym scenariuszu, jednak stosunkowo potencjalnie mniejszy spadek uzyskuje się na gruncie transportu autobusowego niż kolejowego. Taka charakterystyka zmian związana jest z definicją poszczególnych projektów – rozwój połączeń kolejowych w Aglomeracji Beskidzkiej został założony we wszystkich rozpatrywanych scenariuszach. Powoduje to, że w wybranych relacjach postrzegana konkurencyjność transportu kolejowego spada, a podróże odbywają się transportem autobusowym. Świadczy o potrzebie pogłębienia oraz wdrożenia logiki realizowanych interwencji. Transport kolejowy i główne linie autobusowe stanowią szkielet układu, pozostałe linie autobusowe maja charakter lokalny i dowozowy do szkieletu. Wdrożenie przedstawionej logiki powinno być podstawą działania, jeśli zmiany mają przynieść trwały i zauważalny efekt.

5. WIZJA, CELE, PAKIETY DZIAŁAŃ DLA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

5.1. WIZJA I CELE HORYZONTALNE

Wizja Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ jest dalekosiężnym wyobrażeniem sytuacji mobilnościowej na analizowanym obszarze (scenariusz rewolucyjny), a jednocześnie wyrazem przyjętego do realizacji scenariusza rozwoju (scenariusz ewolucyjny).

Wypracowana wizja Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ brzmi następująco:

Sformułowana powyżej wizja przedstawia adresatom Planu sens działań realizowanych na rzecz zrównoważonej mobilności. Urzeczywistni się ona poprzez realizację celów horyzontalnych i celów strategicznych.

Cele horyzontalne nawiązują do założeń europejskiej i krajowej polityki miejskiej i transportowej, a w szczególności do adaptacji do zmian klimatycznych, redukcji emisji z sektora transportu oraz braku ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych.

Cel horyzontalny 1:

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko

Cel horyzontalny 2:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo

Realizacji celów horyzontalnych służyć będą cele operacyjne. Cele operacyjne wypracowane zostały w zgodzie z metodą SMART, a zatem są one konkretne, mierzalne, osiągalne, realistyczne i określone w czasie.

Celami operacyjnymi są:

CEL 1:

Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego

CEL 2:

Uporządkowanie sposobu zabudowy

CEL 3:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

CEL 4:

Optymalizacja ruchu turystycznego

Cele operacyjne są powiązane z celami horyzontalnymi (nie są one od siebie odseparowane). Cele horyzontalne powinny zostać osiągnięte do roku 2040, natomiast dla celów operacyjnych przyjmuje się horyzont czasowy roku 2030.

W tabeli 5.1 pokazano wzajemne zależności między celami horyzontalnymi i operacyjnymi.

Tabela 5.1 Zależność między celami horyzontalnymi i operacyjnymi

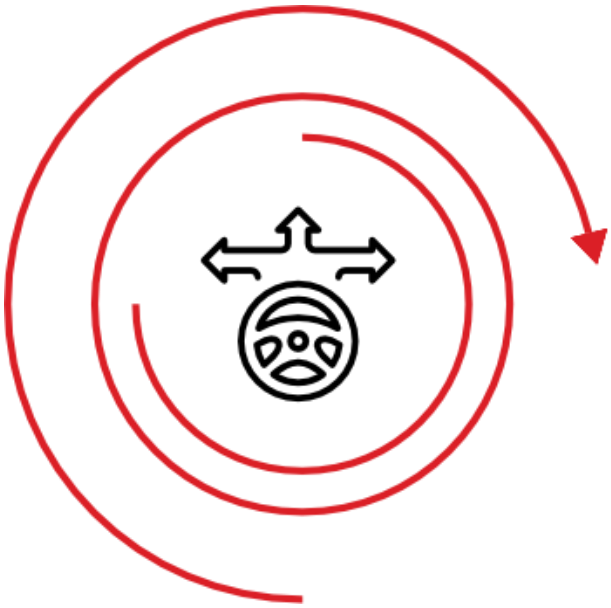
	Cel operacyjny 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	**Cel operacyjny 2:** Uporządkowanie sposobu zabudowy	**Cel operacyjny 3:** Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	**Cel operacyjny 4:** Optymalizacja ruchu turystycznego
Cel horyzontalny 1: Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	✓	✓		✓
Cel horyzontalny 2: Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństwo		✓	✓	✓

Źródło: opracowanie własne

5.2. CELE OPERACYJNE

W ramach celów operacyjnych wyznaczone zostały konkretne działania do realizacji. Na podstawie przeprowadzonej analizy, poszczególne działania zgrupowane zostały w tzw. pakiety działań, które systematyzują zakres interwencji niezbędnych do wdrażania zrównoważonej mobilności w ramach wybranego scenariusza. W ten sposób możliwe stało się zbudowanie logiki zmiany, tj. najefektywniejszego rozwoju mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej. Całość interwencji, wynikających z wdrażania działań w ramach pakietów działań i celów operacyjnych, została przedstawiona na mapach w Załączniku B.

Cel 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego



Potoki pojazdów osobowych, poruszające się codziennie po drogach Aglomeracji Beskidzkiej, powodują zauważalne straty czasu dla osób korzystających zarówno ze zmotoryzowanych przemieszczeń indywidualnych, jak i, co gorsza, z przemieszczeń zbiorowych. Stąd też kluczowym aspektem jest zapewnienie sprawnie działającego aglomeracyjnego transportu zbiorowego, cechującego się atrakcyjną ofertą przewozową i wysokim dopasowaniem do potrzeb pasażerów. W tym kontekście już dziś należy zoptymalizować funkcjonowanie transportu w skali Aglomeracji pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym. Podstawą działań dla osiągniecia tego celu jest wypracowanie adekwatnego modelu współpracy ze wszystkimi jednostkami tworzącymi Aglomerację Beskidzką na rzecz rozwoju całościowego układu komunikacji zbiorowej.

Dla uzyskania integracji organizacyjnej należy wypracować wspólne rozwiązania taryfowe i jednolity system informacji pasażerskiej dla całego transportu zbiorowego w Aglomeracji Beskidzkiej. W celu integracji istniejącej i planowanej siatki połączeń (oraz synchronizacji rozkładów jazdy) zaleca się wypracowywanie wzajemnych porozumień i umów w przypadku obsługi poszczególnych elementów siatki połączeń przez różnych zarządców lub tworzenie nowych, wspólnych struktur instytucjonalnych. Celem jest zintegrowanie siatki połączeń w zakresie parametrów handlowych, technicznych i eksploatacyjnych. Dodatkowo integracja powinna zapewnić informacje, ułatwiające korzystanie z transportu publicznego, w szczególności w zakresie taryf biletowych, rozkładów jazdy czy miejsc dogodnych przesiadek, a także udogodnieniach dla osób ze specjalnymi potrzebami. Istotnym przedsięwzięciem w ramach tego celu głównego jest również usprawnienie działania zintegrowanej sieci połączeń transportu publicznego. Usprawnienie rozumiane jest tu jako wszelkie działania mające na celu poprawę parametrów komunikacyjnych (rozwiązania inwestycyjne jak i systemowe z dziedziny IT), integrację taryfowo – biletową (wspólne rozliczenia, wspólne bilety, wspólne kanały dystrybucji

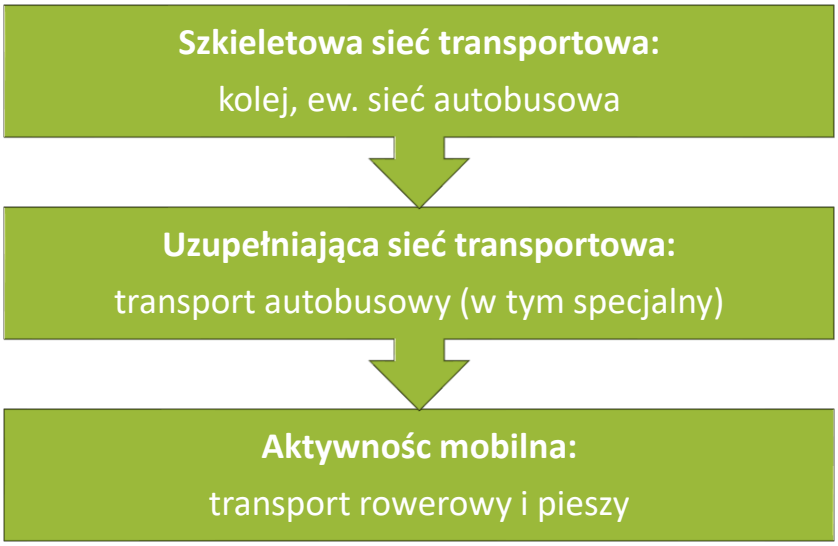
biletów), poprawę bezpieczeństwa, łatwą zmianę środka transportu oraz uwzględnienie systemów informacyjnych. Przyjęcie wspólnie wypracowanych zasad zarządzania transportem publicznym w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej umożliwi lepsze dostosowanie sieci połączeń do potrzeb mieszkańców.

Dodatkowo w celu usprawnienia systemu publicznego transportu zbiorowego zalecane jest rozwijanie systemu ITS z priorytetem dla transportu zbiorowego w całej Aglomeracji Beskidzkiej wzorem miasta Bielsko-Biała.

Pozytywny wpływ na rozwój mobilności Aglomeracji Beskidzkiej może zostać osiągnięty również przez alternatywne formy transportu zbiorowego, np. z zastosowaniem kolei linowej, alternatywnych rozwiązań transportu szynowego czy też transportu wodnego, np. w formie tramwaju wodnego na Jeziorze Żywieckim i Międzybrodzkim. Przykładowo rozważane jest zastosowanie miejskiej kolei linowej na odcinku Bielsko-Biała – Szczyrk (jako inwestycja, która ma przyczynić się do ograniczenia ruchu transportu indywidualnego samochodowego). System powinien być zintegrowany taryfowo oraz zsynchronizowany rozkładem jazdy z publicznym transportem zbiorowym.

Podstawą właściwego funkcjonowania Aglomeracji Beskidzkiej powinien być zintegrowany system transportowy, charakteryzujący się efektywnością działania transportu zbiorowego i spójnego z nim transportu indywidualnego. Wysoka sprawność systemu transportowego powinna zostać osiągnięta przy jednoczesnym zachowaniu stabilnych powiązań z zapleczem regionalnym oraz istotnymi ośrodkami miejskimi w kraju i za granicą. Zintegrowany system transportowy jest rozumiany jako spójna sieć, posiadająca infrastrukturę w postaci zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Węzły powinny charakteryzować się różną rangą, integrując możliwie jak najwięcej środków transportu, promując przy tym przede wszystkim korzystanie z transportu zbiorowego (kolejowego oraz autobusowego). Takie zintegrowane węzły przesiadkowe powinny być powiązane z siecią dróg dla rowerów, a także zapewniać sprawne przesiadki, chociażby dzięki rozwojowi infrastruktury parkingów Park&Ride.

Mocną stroną Aglomeracji Beskidzkiej jest rozwinięta sieć istniejących linii kolejowych, przy uwzględnieniu realizowanych i planowanych prace modernizacyjne. Wymienione czynniki oraz istotna masa demograficzna Aglomeracji Beskidzkiej dają możliwość na tym obszarze do oparcia systemu transportowego o sieć połączeń kolejowych w celu realizacji funkcji komunikacyjnych oraz turystycznych. W takim układzie transport autobusowy (obsługiwany nowoczesnym, zeroemisyjnym lub niskoemisyjnym taborem) powinien mieć funkcję dowozowo-odwozową do stacji kolejowych (na obszarach pozbawionych dostępu do kolei uruchamiane będą przyspieszone szkieletowe połączenia łącznikowe jako



uzupełnienie sieci kolejowej). Należy jednak podkreślić, że do zbudowania odpowiednio sprawnego systemu kolejowego, zapewniającego obsługę już obecnie mocno rozbudowanej struktury osadniczej, niezbędne jest przeprowadzenie jeszcze szeregu działań inwestycyjnych na infrastrukturze kolejowej, zarówno jeśli chodzi o podniesienie prędkości eksploatacyjnej na określonych liniach, jak i zagęszczenia miejsc przystankowych. W sąsiedztwie infrastruktury przystankowej powinny być lokowane nowe strefy aktywności gospodarczej oraz strefy zabudowy mieszkaniowej. Ponadto dobrze funkcjonujący szkielet kolejowy będzie stanowił atrakcyjną ofertę dla ruchu turystycznego – zarówno w zakresie regionu jak i całej Polski.

Tworzenie jednolitej i powszechnie dostępnej sieci parkingów P&R (zwłaszcza przy przystankach i stacjach kolejowych) na terenie całego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej powinno być przeprowadzone w pełnej integracji taryfowej z systemem transportu publicznego. Należy budować Infrastrukturę parkingów Park&Ride według jednolitych standardów, a korzystanie z niej powinno być oparte na prostych zasadach i intuicyjności. Parkingi powinny być połączone z obwodnicami w celu eliminacji ruchu samochodowego przed wjazdem do centrum. Powinny być również wyposażone w zadaszone miejsca postojowe dla rowerów (Bike&Ride), stanowiąc integralną część węzłów przesiadkowych. Istotne jest także wyposażenie parkingów Park&Ride w stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Dla zapewnienia jednolitej identyfikacji wizualnej, wskazane jest odpowiednie oznakowanie parkingów Park&Ride przy węzłach przesiadkowych. Istotne jest także zapewnienie infrastruktury dla takich środków transportu jak hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego (UTO) oraz zapewnienie kompatybilności z systemami pojazdów wypożyczanych. Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny także stanowić ważne punkty styczności dla systemu rowerowego, który na krótkich odległościach może stanowić wygodny środek transportu z terenów zabudowanych oddalonych od węzła. Dodatkowo dojazd rowerowy do miejsc węzłowych powinien być możliwy na jak najdłuższym odcinku drogami dla rowerów, które powinny być bezpośrednio powiązane z węzłami przesiadkowymi. Ważne jest także zadbanie o funkcjonalność architektoniczną i użyteczność realizowanych węzłów.

Ze względu na charakter części gmin Aglomeracji Beskidzkiej związany z obsługą ruchu turystycznego ważne jest również zapewnienie dostępności z zastosowaniem transportu publicznego do najważniejszych atrakcji turystycznych, z uwzględnieniem sezonowości występowania ruchu.

Powodzenie działań w celu osiągnięcia satysfakcjonującego poziomu systemu transportowego wymaga odpowiedniej integracji wszystkich podsystemów transportowych. Ponadto, niezwykle istotne jest znalezienie balansu między zapewnieniem odpowiedniej dostępności a efektywnością ekonomiczną. Natomiast wszelkie projekty infrastrukturalne muszą być uzasadnione istotnymi korzyściami społecznymi.

Mimo, że cele operacyjne odwołują się do działań do 2030 roku, to dla pokazania ścieżki dojścia do docelowego systemu transportowego przedstawiano szerszy czasowy zakres interwencji. Wynika to z zakresu terytorialnego oraz inwestycyjnego dla obszaru. W związku z powyższym rozwój systemu transportu zbiorowego w Aglomeracji Beskidzkiej powinien być podzielony na dwa etapy:

Etap I (2030)

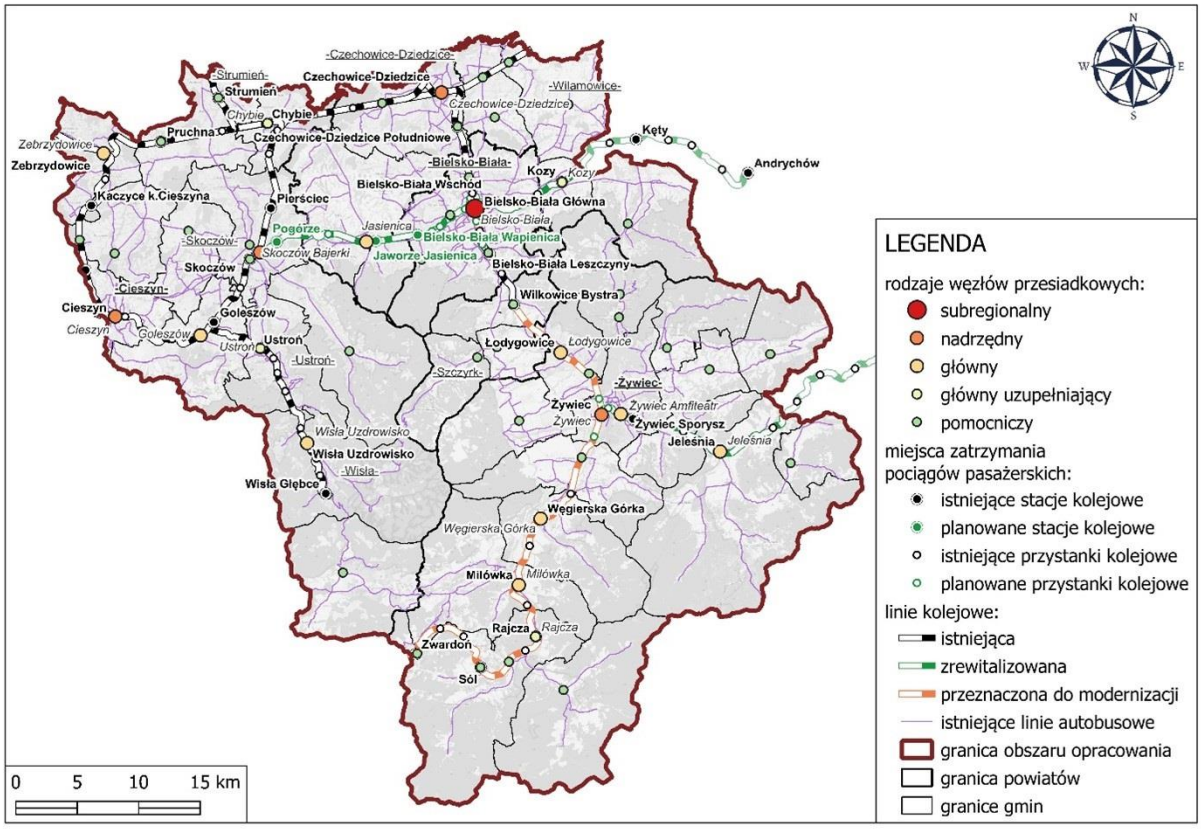
- Budowa twardej infrastruktury transportowej
- Unifikacja i integracja istniejących przewozów

Etap II (2040)

- Uruchomienie kolei aglomeracyjnej
- Całkowita integracja wszytkich systemów komunikacji publicznej na obszarze

Etap I (2030)

Etap trwający do czasu stworzenia sieci kolei aglomeracyjnej – powinien skupiać wysiłki na utworzeniu podstawowego układu linii autobusowych, zapewniającego sprawne połączenia między gminami i powiatami Aglomeracji Beskidzkiej wraz z uwzględnieniem synchronizacji z istniejącymi przewozami kolejowymi.



Rysunek 5.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej – etap I

Źródło: opracowanie własne

Ponadto w ramach etapu I powinny zostać wykonane:

– kompleksowy rozwój systemu transportu zbiorowego – zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy;

– wdrożenie rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb wszystkich mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej;

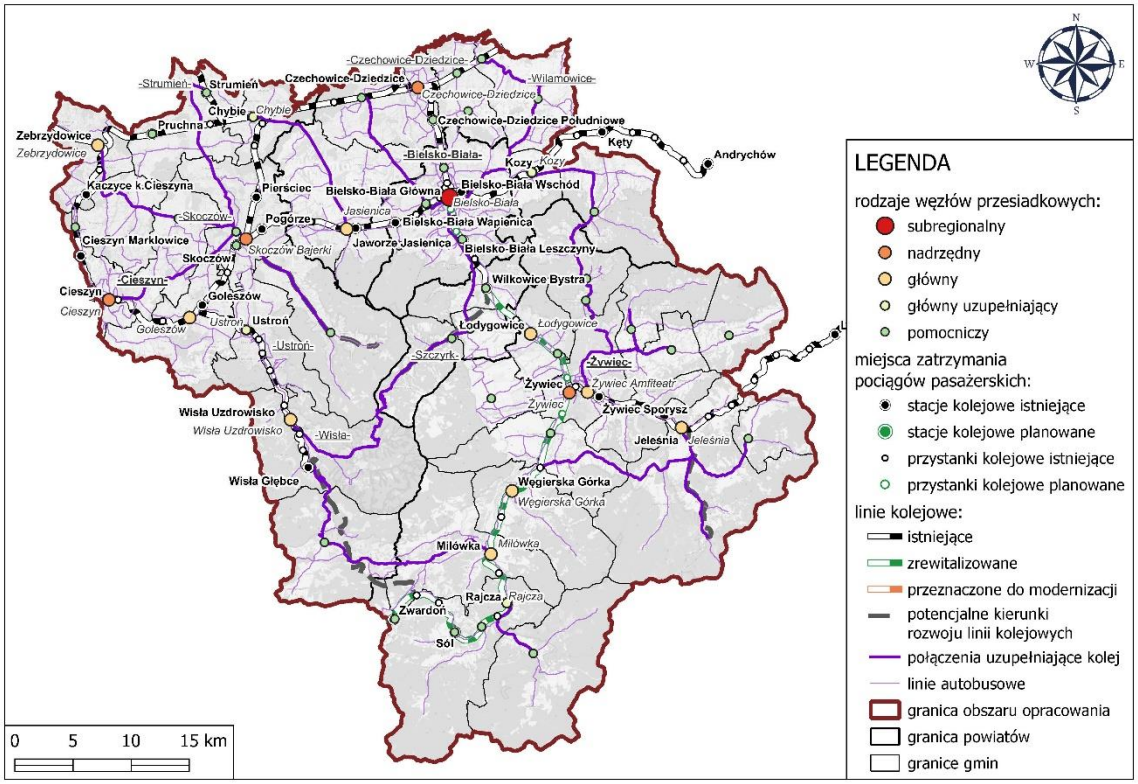
– analizy w zakresie możliwości rozbudowy, modernizacji i usprawnienia transportu szynowego na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej wraz z dokumentami towarzyszącymi.

Etap II (2040)

Etap II obejmuje okres po oddaniu do użytku wystarczającej infrastruktury sieci kolei aglomeracyjnej i zakłada:

– remarszrutyzację podstawowego układu linii autobusowych pod kątem jego kompatybilności (zintegrowania) z koleją aglomeracyjną – tworzenie linii dowozowych skoordynowanych z rozkładem jazdy pociągów;

– unifikację taryfy z przewozami kolejowymi (włączenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego).



Rysunek 5.2 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej – etap II

Źródło: opracowanie własne

Oprócz uporządkowania struktury zajmującej się organizacją transportu zbiorowego o charakterze gminnym i powiatowym, w ramach etapu II dla stworzenia aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej rekomendowane są:

– docelowo: powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego;

– dalsze prace nad siatką połączeń;

– integracja taryfowo-biletowa;

– dalsza rozbudowa szkieletu sieci kolejowej na obszarze – zalecana jest analiza możliwości połączenia kolejowego z Brenną, Szczyrkiem i Korbielowem z uwzględnieniem niestandardowych rozwiązań połączeń szynowych, a także analiza możliwości ruchu pociągów na odnodze wychodzącej od linii 190 za stacją Bielsko-Biała Wapienica w kierunku ul. Lajkonika.

W perspektywie strategicznej (po roku 2030) w całokształt systemu transportowego obszaru należy sukcesywnie włączać nowe formy mobilności (np. żeglugę śródlądową realizowaną np. w formie tramwaju wodnego, pełniącą funkcję typowo komunikacyjną (dojazdy do pracy), jak również turystyczną, służącą pieszym i rowerzystom). Jednocześnie ze względu na skale przedsięwzięcia dopuszcza się realizacje dokumentów problemowych oraz wspomagających dla inwestycji z etapu II w perspektywie operacyjnej do 2030 roku.

Uruchomienie aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej nie musi oznaczać doprowadzenia komunikacji publicznej do wszystkich obszarów Aglomeracji Beskidzkiej – połączeń komunikacyjnych mogą być pozbawione obszary słabo zaludnione, do których doprowadzenie transportu publicznego będzie niemożliwe ze względów technicznych, organizacyjnych lub finansowych. W takim przypadku rozwiązaniem jest zapewnienie transportu na życzenie (w perspektywie strategicznej, tj. po roku 2030). Transport na życzenie stanowi część systemu transportu publicznego i powinien być realizowany do punktów węzłowych sieci. Dzięki tego rodzaju usłudze będzie można zapewnić obsługę tzw. „białych plam" oraz jednocześnie zapewnić przemieszczanie w sposób efektywny kosztowo, a także dostosowany do potrzeb mieszkańców pod względem trasy i godziny odjazdu.

Cel 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy

Gminy posiadają istotne narzędzia w zakresie kształtowania ładu przestrzennego, takie jak uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i wydawanie decyzji o warunkach zabudowy. Proces inwestycyjny na terenach nieobjętych MPZP odbywa się na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, które nie muszą być spójne z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Przyczynia się to do zwiększania powierzchni terenów, które poddawane są presji urbanizacyjnej, tworząc duże obszary rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, m.in. utrudniając utworzenie efektywnego systemu transportu publicznego. Wiele gmin Aglomeracji Beskidzkiej posiada bardzo wysoki lub wręcz całkowity poziom pokrycia MPZP, co ogranicza stosowanie decyzji o warunkach zabudowy. MPZP niekoniecznie muszą być skutecznym narzędziem kreowania ładu przestrzennego. W obowiązujących MPZP często istnieje znacząca nadpodaż gruntów budowlanych, co w praktyce także prowadzi do rozpraszania zabudowy i powstawania nieefektywnych struktur osadniczych. Zatem wyzwaniem

w zakresie kształtowania ładu przestrzennego jest zachowanie spójności MPZP i decyzji o warunkach zabudowy z dokumentami planistycznymi i strategicznymi szczebla lokalnego, regionalnego i krajowego, prognozami demograficznymi oraz zasadami TOD i realnym zapotrzebowaniem na tereny budowalne.

Niekontrolowana suburbanizacja na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej jest problemem wymagającym naprawy, pomimo funkcjonowania obecnych uwarunkowań prawnych, które nie ułatwiają tego typu interwencji. W strefie podmiejskiej konieczne jest takie kierunkowanie procesów urbanizacyjnych, żeby samochód osobowy nie był najatrakcyjniejszym (a czasami wręcz jedynym) możliwym środkiem transportu. W celu przełamywania uzależnienia wielu mieszkańców od własnego samochodu na terenie Aglomeracji Beskidzkiej należy promować rozwój zabudowy zgodnie z założeniami Transit Oriented Development poprzez odpowiednie modyfikowanie treści dokumentów planistycznych. Jest to koncepcja zakładająca rozwój zabudowy w oparciu o wysoką dostępność transportu zbiorowego (najlepiej kolejowego), dzięki wysokiej koncentracji zabudowy wokół węzła komunikacyjnego. Należy wprowadzać strefy ciszy urbanizacyjnej charakteryzujące się zakazem zabudowy, tak aby powstrzymać dalsze kosztowne rozlewanie się zabudowy. Wytworzenie racjonalnych struktur przestrzennych ma swoje uzasadnienie także ze względu na potrzeby starzejącego się społeczeństwa.

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

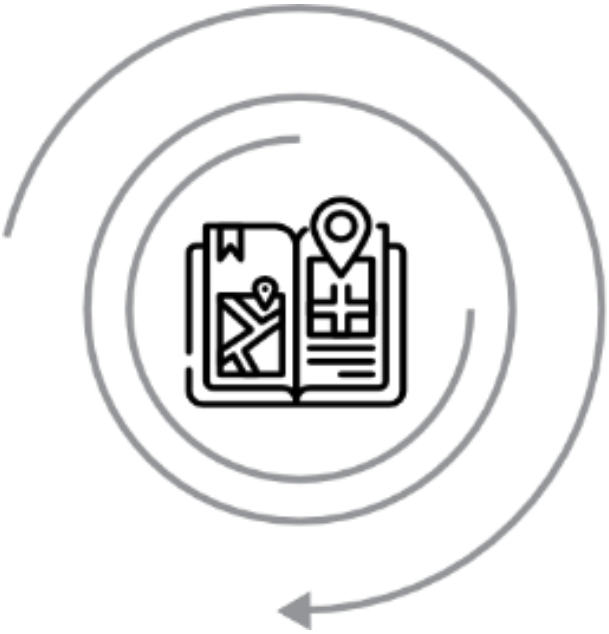
W celu zwiększenia udziału podróży pieszych oraz rowerowych powinno się niechronionym użytkownikom zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa realizacji przemieszczeń. Należy zagwarantować odpowiednią infrastrukturę, która będzie spójna i umożliwi bezpieczne przemieszczenie od źródła do celu podróży. Przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerzystów powinny być wyposażone w infrastrukturę towarzyszącą związaną np. z doświetleniem lampami LED. Dodatkowo należy wprowadzać środki uspokojenia ruchu, które przyczyniają się do poprawy jakości podróży, realizowanych przez pieszych oraz rowerzystów, kosztem transportu samochodowego. W centrach miast zalecane jest wprowadzanie stref tempo 30, które przyczyniają się do zmniejszenia prędkości transportu samochodowego oraz pozwalają niechronionym uczestnikom przemieszczać się swobodnie w gęstym zurbanizowanym środowisku. Dodatkowo z centrów miast należy wyprowadzić ruch samochodowy np. z zastosowaniem obwodnic.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego dla transportu indywidualnego powinna być związana z zastosowaniem środków organizacyjnych oraz infrastrukturalnych w celu eliminacji niepożądanego zachowania uczestników ruchu. Rekomendowany jest również rozwój systemów ITS, które poprzez zarządzanie systemem transportowym oraz wyświetlaniem informacji (z użyciem

znaków zmiennej treści) może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo zalecane jest prowadzenie regularnych audytów bezpieczeństwa ruchu w celu wykrywania np. uszkodzeń jezdni oraz niebezpiecznych miejsc.

Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy regularnie prowadzić kampanie edukacyjne dla różnych użytkowników, z uwzględnieniem wieku oraz roli w systemie transportowym.

Cel 4: Optymalizacja ruchu turystycznego



Istotnym elementem wpływającym na przemieszczanie w analizowanym obszarze jest turystka. Transport jest integralną częścią działalności w sektorze turystyki, o dużym znaczeniu w kontekście atrakcyjności turystycznej danego obszaru. Podstawą generowania ruchu turystycznego są atrakcje, które przyciągają turystów. Ze względu na charakter obszaru Aglomeracji Beskidzkiej oprócz typowych atrakcji turystycznych punktowych istotnym aspektem jest turystyka górska. Na obszarze większości gmin Aglomeracji Beskidzkiej występują piesze szlaki turystyczne. Najwięcej szlaków występuje na południu oraz na południowym zachodzie obszaru. Największym źródłem ruchu turystycznego jest więc ruch zewnętrzny turystów spoza analizowanego obszaru.

Podstawą obsługi ruchu turystycznego powinna być kolej wraz z dobrze funkcjonującym transportem publicznym, zapewniającym obsługę ważnych atrakcji turystycznych.

Ze względu na obserwowany duży ruch turystyczny w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (wyciągi narciarskie), rekomendowane jest wprowadzenie parkingów buforowych oraz stosowanie na wjeździe do miejscowości tablic informujących oraz kierujących na wolne miejsca parkingowe w celu zmniejszenia kongestii ruchu, powodowanej poszukiwaniem miejsc parkingowych. Rozwiązaniem może być również możliwość wcześniejszego zakupu biletu parkingowego poprzez system rezerwacji. Warto mieć na uwadze, że ze względu na uwarunkowania terenowe nie ma możliwości zapewniania miejsc parkingowych dla wszystkich turystów w celach ich podróży turystyczno-rekreacyjnych (np. wyciąg narciarski). Jednocześnie należy rozważyć konieczność czasowych zmian organizacji ruchu, np. poprzez zamknięcie możliwości przejazdu dla samochodów indywidualnych (z wyłączeniem mieszkańców i autobusów), w szczególności w okresie szczytów turystycznych.

Dodatkowo wzorem gminy Szczyrk zaleca się wprowadzenie oferty zbliżonej do funkcjonującej w ramach SKIBUSÓW w gminach Aglomeracji Beskidzkiej z dużym ruchem turystycznym. Należy również dostosować rozkład i ofertę publicznego transportu zbiorowego do sezonowości występującej

na obszarze gmin. Tabor powinien być dostosowany do wymagań turystów np. związanych z przewożeniem nart, rowerów.

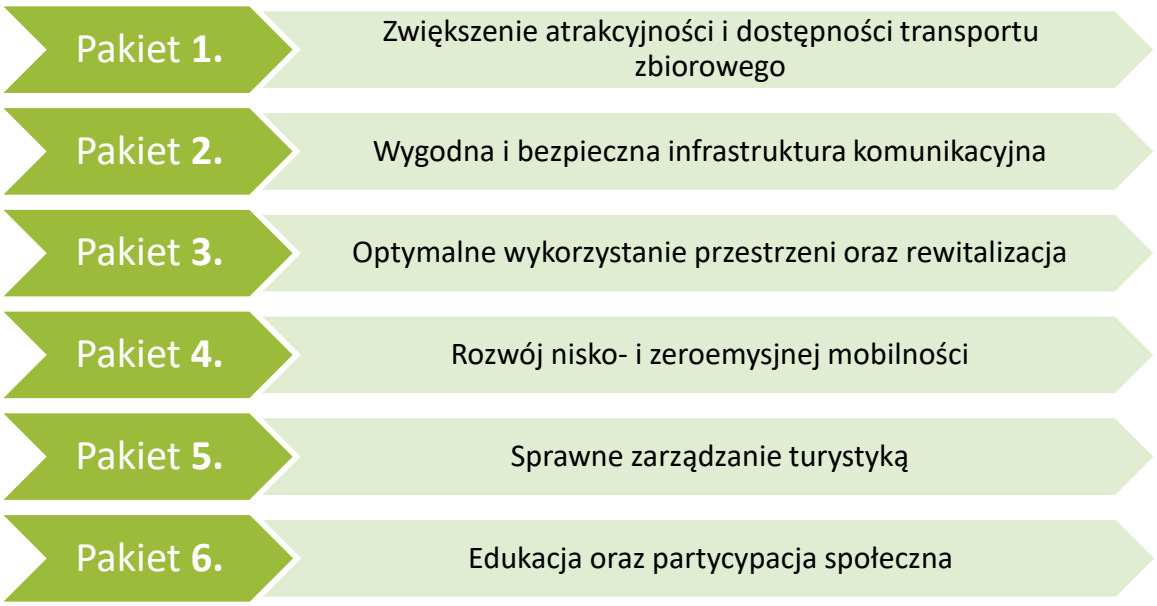
Z punktu widzenia rozwoju turystycznego bardzo ważną kwestią jest także dostępność informacji dotyczących rozkładów jazdy i możliwości synchronizacji podróży. Brak dostępu do takich danych powoduje często rezygnację z odwiedzenia danej destynacji bądź motywuje do wykorzystania wyłącznie transportu indywidualnego.

Wprowadzone nakłady inwestycyjne, poprawiające mobilność w obszarach turystycznych, wpłyną na zmniejszenie kongestii oraz obniżą zapotrzebowanie na rozbudowę infrastruktury drogowej, zwracając się finansowo poprzez generowanie ruchu turystycznego.

5.3. WDRAŻANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI – PAKIETY DZIAŁAŃ

Wdrażanie zrównoważonej mobilności odbywać się będzie poprzez pakiety działań. Odnoszą się one do kształtowania zrównoważonej mobilności w sposób interdyscyplinarny, łączący kwestie związane z transportem i planowaniem przestrzennym, a więc z jednej strony gwarantujący rozwój alternatywy dla motoryzacji indywidualnej, a z drugiej strony zapewniający tworzenie obszarów o wysokiej jakości życia.

Dobór poszczególnych działań odbywał się na podstawie analizy możliwości poszczególnych jednostek samorządowych, a także zidentyfikowanych potrzeb różnych grup interesariuszy. Ujęcie działań w pakiety wypracowane zostało w wyniku konsultacji społecznych oraz wiedzy eksperckiej. Dzięki temu wybrane zostały najważniejsze (priorytetowe) pakiety działań dla Aglomeracji Beskidzkiej.



Pakiety działań pozostają w ścisłej zależności z poszczególnymi celami operacyjnymi. Zależność tę przybliżono w tabeli 5.2.

Tabela 5.2 Zależność między celami operacyjnymi i pakietami działań

	Pakiet 1 Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	Pakiet 2 Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	Pakiet 3 Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	Pakiet 4 Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności	Pakiet 5 Sprawne zarządzanie turystyką	Pakiet 6 Edukacja oraz partycypacja społeczna
Cel operacyjny 1: Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cel operacyjny 2: Uporządkowanie sposobu zabudowy		✓	✓			
Cel operacyjny 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego		✓				✓
Cel operacyjny 4: Optymalizacja ruchu turystycznego	✓				✓	

Źródło: opracowanie własne

PAKIET 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

Transport zbiorowy w Aglomeracji Beskidzkiej powinien być dostępny dla wszystkich grup pasażerów. Jego podstawą powinny być połączenia szynowe, uzupełniane połączeniami autobusowymi. Priorytetowym kierunkiem działań w zakresie zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego jest więc utworzenie kolei aglomeracyjnej (pozwalającej na obsługę znacznych wolumenów pasażerów) wraz z pierwszym etapem integracji przewozów autobusowych. Dopiero wówczas możliwe będzie wypracowanie docelowego aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej, cechującego się zoptymalizowanym funkcjonowaniem pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym i zarządzanego przez jednego organizatora transportu zbiorowego (co ostatecznie pozwoli dokonać synchronizacji rozkładów jazdy, zunifikować taryfy i bilety oraz wypracować zadawalającą siatkę połączeń).

W ramach tego pakietu postulowane są również: sukcesywna wymiana parku taborowego przewoźników oraz rozwój dynamicznych systemów informacji pasażerskiej. Transport publiczny powinien mieć również nadany priorytet w ruchu ogólnym, zwiększający konkurencyjność przejazdów zbiorowych względem motoryzacji indywidualnej.

Sprawne zarządzanie mobilnością powinno być skoordynowane w skali całej Aglomeracji Beskidzkiej. Oznacza to konieczność rozszerzenia współpracy zespołów powołanych w poszczególnych jednostkach samorządowych tworzących Aglomerację Beskidzką, zajmujących się planowaniem, organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym. Stanowi to podstawę efektywności podejmowanych działań w ramach postawionych celów.

PAKIET 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

Do zmiany wyborów transportowych mieszkańców na bardziej zrównoważone niewątpliwie przyczynia się sieć komunikacji zbiorowej o wysokiej dostępności, gwarantująca łatwe przemieszczanie się po obszarze Aglomeracji Beskidzkiej. Czynnikami uzupełniającymi powinny być kształtowanie przestrzeni publicznej, umożliwiającej wygodne, sprawne i szybkie dotarcie do punktów wymiany pasażerów i węzłów przesiadkowych, a także planowanie obszarów węzłów przesiadkowych w sposób przyjazny dla pasażera jako pieszego. W związku z tym w ramach tego celu zakłada się szeroką integrację transportu zbiorowego z motoryzacją indywidualną i ruchem rowerowym w węzłach przesiadkowych, rozwój układu rowerowego pozwalającego na sprawne przemieszczania w całej Aglomeracji Beskidzkiej oraz systematyczną implementację rozwiązań z dziedziny Inteligentnych Systemów Transportowych.

Jednym z najważniejszych obszarów interwencji jest poprawa bezpieczeństwa, zbliżająca do osiągnięcia na drogach Aglomeracji Beskidzkiej braku ofiar śmiertelnych (urealnienie „wizji zero"). Zwiększenie bezpieczeństwa w pierwszej kolejności powinno dotyczyć niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów), co może odbywać się np. poprzez uspokojenie ruchu samochodowego, zwiększanie udziału terenów dostępnych tylko dla pieszych, rowerzystów i komunikacji zbiorowej oraz budowę bezpiecznej infrastruktury pieszo-rowerowej.

PAKIET 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Zrównoważona mobilność zapewnia sprawne, niezawodne i bezpieczne przemieszczanie się, przy jednoczesnym uwzględnieniu wyzwań klimatycznych i środowiskowych. Istotą działań w zakresie planowania zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej powinno być w szczególności racjonalne planowanie przestrzenne, zapewnienie rozsądnych sposobów przemieszczania oraz ograniczenie potrzeb związanych z podróżowaniem. Działania ujęte w ramach tego celu ukierunkowane są na tworzenie obszarów samowystarczalnych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo potencjalnych celów podróży związanych nie tylko z pracą, ale też zaspokajaniem wszelkich potrzeb społecznych (należy dążyć do zapewnienia dla mieszkańców podstawowego katalogu usług edukacyjnych, medycznych czy administracyjnych w zasięgu 15 minut dojścia pieszego od miejsca zamieszkania).

W kwestii optymalnego wykorzystania przestrzeni ważne jest też właściwe zagospodarowanie obszarów zurbanizowanych, ograniczenie rozlewania się zabudowy oraz ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych. Przekształcanie przestrzeni drogowej powinno uwzględniać interesy mieszkańców oraz zwiększać dostęp do przestrzeni publicznych przez zmianę charakteru dróg obszarów już zainwestowanych.

Równolegle należy dążyć do zwiększenia udziału powierzchni zielonych przy realizacji inwestycji transportowych, zapewnienia nowych nasadzeń odseparowujących ruch pieszo-rowerowy od ruchu ulicznego, wiat przystankowych, tworzenia ogrodów społecznych oraz ochrony zasobów wodnych.

PAKIET 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

Wdrożenie rozwiązań z zakresu elektromobilności i technologii wodorowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej jest nie tylko uwarunkowane zapisami ustawowymi, ale także wymogiem czasów – Aglomeracja Beskidzka musi podążać za najnowszymi trendami, służącymi poprawie standardów życia mieszkańców. A zatem istotą działań zmierzających do poprawy środowiska powinna być wymiana parku taborowego przewoźników, realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego (zwłaszcza MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie oraz Komunikacji Beskidzkiej), na pojazdy nisko- lub zeroemisyjne, wraz z zapewnieniem infrastruktury niezbędnej do ich nieprzerwanej eksploatacji w ruchu liniowym.

W przypadku motoryzacji indywidualnej ograniczenie emisji powinno odbywać się poprzez zapewnienie wysoko rozwiniętej sieci ładowania pojazdów elektrycznych oraz ustanawianie stref czystego transportu w gminach miejskich.

PAKIET 5: Sprawne zarządzanie turystyką

Zarządzanie turystyką przy wykorzystaniu zrównoważonej mobilności ma za zadanie wzmocnić turystyczną specjalizację Aglomeracji Beskidzkiej. Działania podejmowane w ramach tego celu są ukierunkowane na poprawę dostępności gmin atrakcyjnych turystycznie oraz do zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego. Ich realizacja jest możliwa poprzez wykorzystanie infrastruktury punktowej (parkingów buforowych) i rozwiązań teleinformatycznych do zarządzania ruchem turystycznym w skali całej Aglomeracji Beskidzkiej oraz zapewnienie atrakcyjnej oferty przewozowej dla osób uprawiających turystykę i różne formy rekreacji.

PAKIET 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna

Kluczem do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców jest uświadomienie im, do jakich zagrożeń prowadzą dokonywane wybory transportowe. Tematyka kampanii edukacyjnych powinna dotyczyć racjonalnych sposobów przemieszczania, zalet podróży niesamochodowych, bezpieczeństwa ruchu drogowego itp. Dla powodzenia przedsięwzięcia w działania edukacyjne winno włączyć się różne grupy interesariuszy, zaczynając od dzieci w wieku przedszkolnym, a kończąc na seniorach.

Działania

Pakiet działań 1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego

Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego wiąże się z realizacją pakietu 2 w zakresie kształtowania podróży intermodalnych i komunikacji rowerowej, pakietu 3 w zakresie racjonalnego planowania przestrzennego w całej Aglomeracji Beskidzkiej, pakietu 4 w zakresie wdrożenia zero- lub niskoemisyjnych środków transportu zbiorowego, pakietu 5 w zakresie zapewnienia oferty przewozowej dla turystów. Realizacja niniejszego pakietu przyczynia się do wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do motoryzacji indywidualnej, a także do budowy zharmonizowanych struktur, zajmujących się wyzwaniami aglomeracyjnymi, w szczególności w odniesieniu do transportu i planowania przestrzennego.

DZIAŁANIE 1.1. Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej

Funkcjonowanie transportu aglomeracyjnego powinno być zoptymalizowanie pod kątem organizacyjnym, funkcjonalnym i finansowym. Docelowo (w perspektywie strategicznej po roku 2030) rekomendowane jest powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego, zarządzającego transportem publicznym w całej Aglomeracji (ewentualnie: kontynuowanie współpracy w ramach związku powiatowo-gminnego).

Oprócz uporządkowania struktury zajmującej się organizacją transportu zbiorowego o charakterze gminnym i powiatowym, dla stworzenia aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej rekomendowane są:

- zapewnienie synchronizacji rozkładów jazdy w układzie przesiadkowym – skorelowanie kursów komunikacyjnych ma zapewnić możliwość przesiadki między różnymi środkami transportu oraz między połączeniami obsługiwanymi przez różnych przewoźników (obowiązkowo Koleje Śląskie, MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie, Komunikacja Beskidzkia). W szczególności potrzeba skoordynowania kursów jest zauważalna w przypadku podróży, wymagających realizacji zarówno autobusami miejskimi, jak i regionalnymi lub autobusami i koleją (np. w relacji do Bielska-Białej). Zachowanie możliwości przesiadki ma doprowadzić do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego oraz skrócenia czasu trwania podróży. Ze względu na lokalne uwarunkowania czas trwania przesiadki powinien być nie krótszy niż 5 minut oraz nie dłuższy niż 15 minut;
- wypracowanie zadowalającej siatki połączeń o wysokiej dostępności dla wszystkich mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej (w tym zapewnienie obsługi transportem zbiorowym poszczególnych gmin oraz uruchomienie połączeń pomiędzy gminami, objęcie ofertą przewozową obszarów wykluczonych komunikacyjnie, zwiększenie liczby połączeń, a tym samym zagwarantowanie przewozów wszystkim grupom pasażerów) oraz wdrożenie

rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb pasażerów (godziny odjazdów, częstotliwość kursowania);

– integracja taryfowo-biletowa dla poprawy atrakcyjności oferty przewozowej oraz konkurencyjności kosztowej względem indywidualnych przejazdów samochodowych. W granicach Aglomeracji Beskidzkiej rekomenduje się integrację taryfowo-biletową (bilet aglomeracyjny) w oparciu o porozumienia międzygminne. Przykładowo samorządy mogą zawrzeć z miastem Bielsko-Biała porozumienia w zakresie przekazania zadania organizacji systemu biletowego (nośnikiem biletów będzie rodzaj karty aglomeracyjnej); w takim układzie na terenie całej Aglomeracji funkcjonować będzie jednolita taryfa i jednolite rodzaje biletów, a operatorzy transportu zbiorowego zobligowani zostaną do honorowania biletów zapisanych na karcie aglomeracyjnej oraz wyposażenia taboru w sprzęt do sczytywania danych z karty aglomeracyjnej (kasowniki, biletomaty).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Tabela 5.3 Szczegółowe zadania dla działania Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.2. Kolej aglomeracyjna – faza I

Podstawą połączeń aglomeracyjnych powinny być połączenia kolejowe. Obecny przeciętny stan techniczny infrastruktury kolejowej, trapionej przez problemy związane z przepustowością, lub brak ciągłości infrastruktury nie pozwalają na obsługę Aglomeracji Beskidzkiej transportem kolejowym na satysfakcjonującym poziomie. Aby odwrócić ten trend, na pierwszym etapie prac prowadzących do stworzenia aglomeracyjnego układu kolejowego należy skupić się na priorytetowych i już przygotowywanych inwestycjach, tzn.:

– rewitalizacji linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała[9];

– rewitalizacji linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – Żywiec;

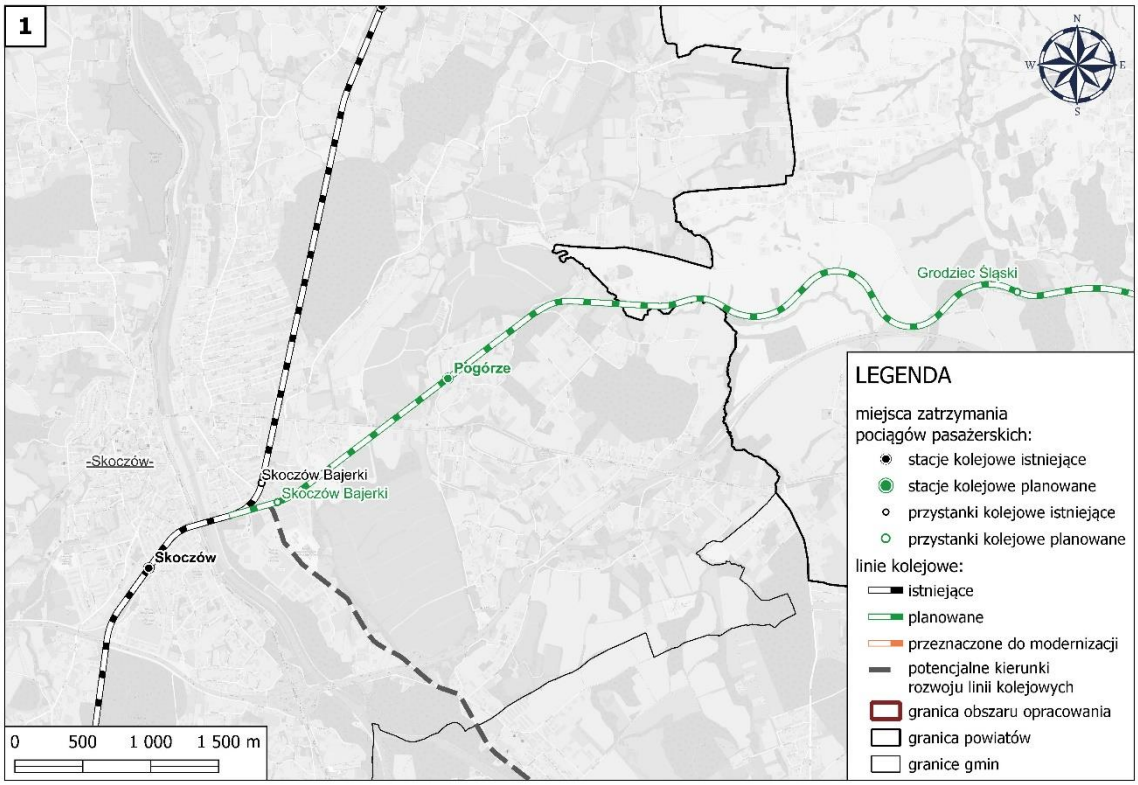
[9] Szczególnie istotna w kontekście możliwości potencjalnego połączenia z portem lotniczym Ostrawa im. Leoša Janáčka.

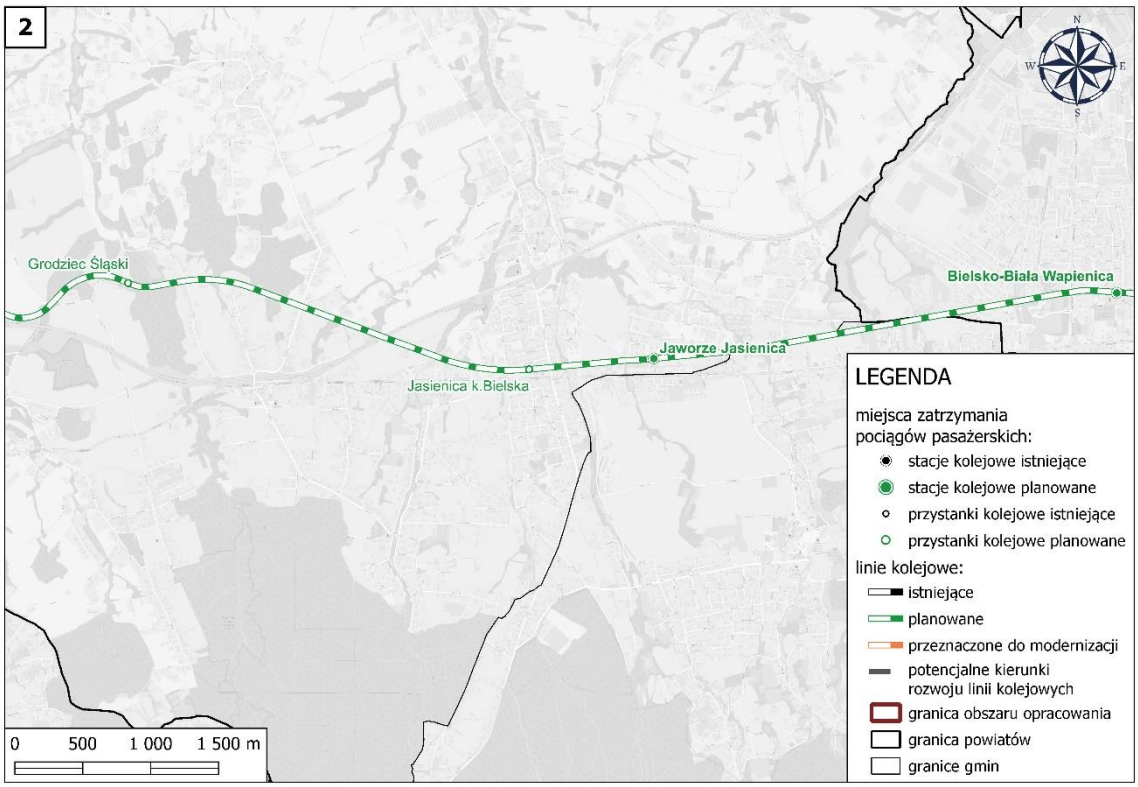
- rewitalizacji linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa.
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała – Kęty[10], wraz z analizą lokalizacji przystanków.

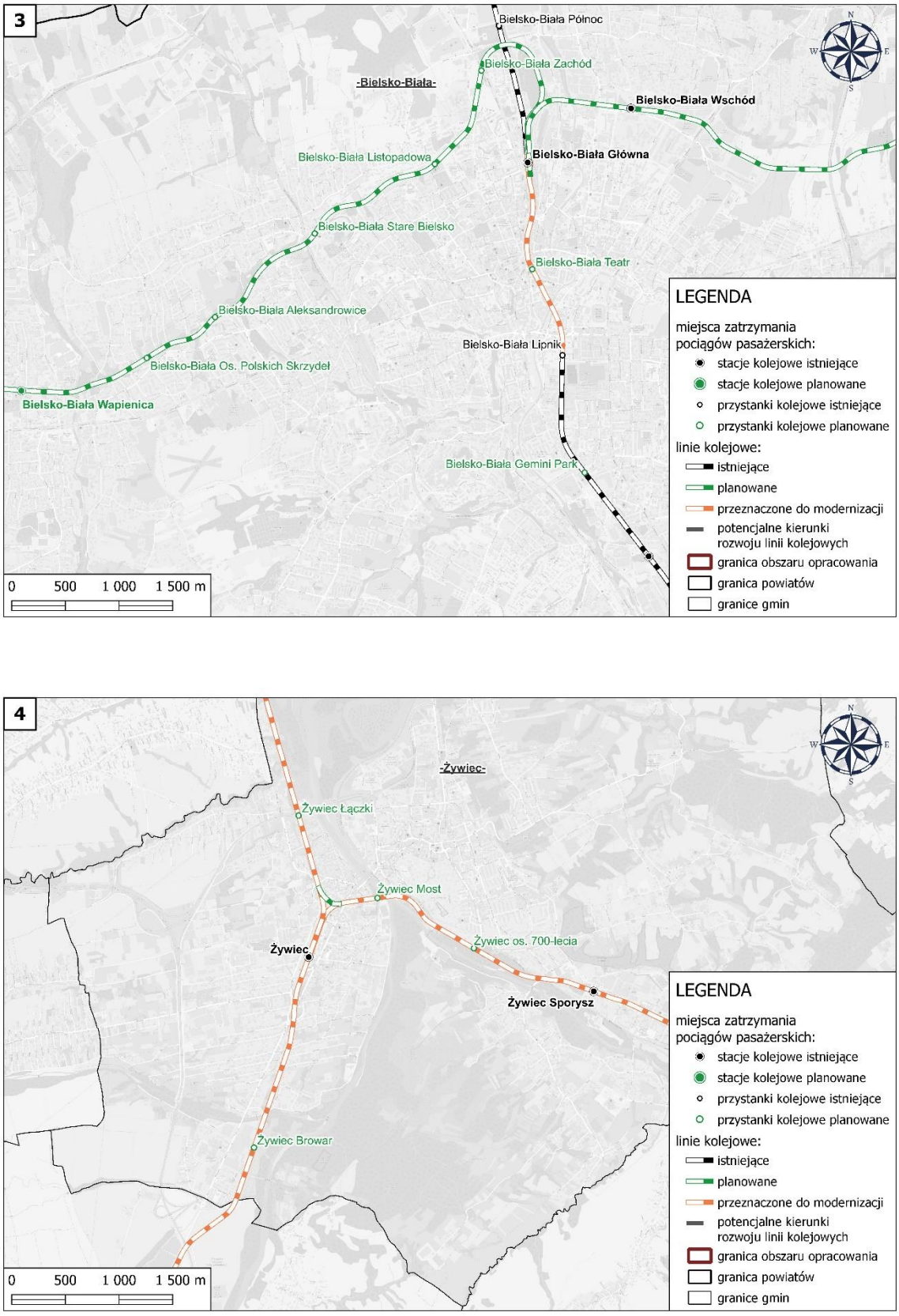
Najważniejszym zadaniem jest przywrócenie połączenia Cieszyna z Bielskiem-Białą, a więc fragmentu, który może stanowić kręgosłup kolei aglomeracyjnej. Rewitalizacja tego połączenia musi prowadzić do zapewnienia sprawnej obsługi ruchu pasażerskiego oraz zwiększenia dostępności do transportu zbiorowego, co oznacza konieczność budowy, przebudowy lub zmiany lokalizacji przystanków: Bielsko-Biała Zachód, Bielsko-Biała Górne (zmiana na Bielsko-Biała Listopadowa), Bielsko-Biała Aleksandrowice, Bielsko-Biała Wapienica, Bielsko-Biała Polskich Skrzydeł, Jaworze Jasienica, Jasienica, Grodziec.

W związku z pracami planistycznymi w zakresie przygotowania dokumentacji projektowej dla modernizacji linii nr 139, w celu budowy spójnej i dostępnej kolei aglomeracyjnej, należy przewidzieć dwutorową linię kolejową o prędkości min. 160 km/h na odcinku od Żywca do granicy państwa. Pożądana lokalizacja dla nowych przystanków na tej linii to Bielsko-Biała Teatr, Bielsko-Biała Gemini Park, a także Żywiec Browar i Żywiec Łączki. Ponadto w ramach inwestycji kluczowych z zakresu infrastruktury kolejowej należy uwzględnić łącznicę kolejową z linią nr 97 do centrum Żywca (zasadne byłoby utworzenie przystanków Żywiec Most i Żywiec os. 700-lecia). Budowa łącznicy diametralnie skróci czas podróży w relacji w kierunku Suchej Beskidzkiej, zwiększając konkurencyjność transportu kolejowego dla południowo-wschodnich gmin obszaru (np. Jeleśnia i Korbielów w powiazaniu z transportem autobusowym). Po modernizacji stacja Żywiec mogłaby obsługiwać nie tylko ruch regionalny w kierunkach: Zwardoń, Kraków i Katowice, ale także ruch międzynarodowy na południe Europy.

[10] Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 będzie mieć wymiar ponadaglomeracyjny, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że Aglomeracja Beskidzka stanowi strefę ciążenia dla takich ośrodków jak Kęty czy Andrychów.

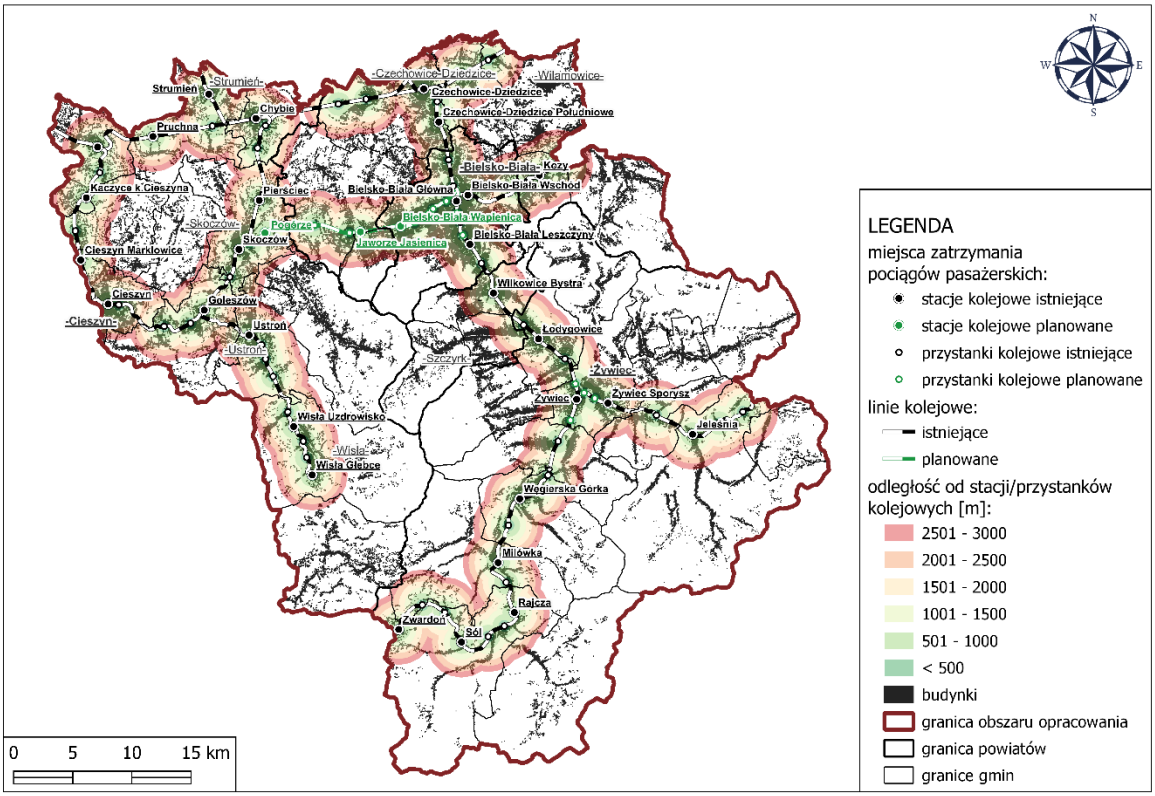

1
Grodziec Śląski
Pogórze
-Skoczów-
Skoczów Bajerki
Skoczów Bajerki
Skoczów
LEGENDA
miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
stacje kolejowe istniejące
stacje kolejowe planowane
przystanki kolejowe istniejące
przystanki kolejowe planowane
linie kolejowe:
istniejące
planowane
przeznaczone do modernizacji
potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych
granica obszaru opracowania
granica powiatów
granice gmin
0 500 1 000 1 500 m


2
Grodziec Śląski
Bielsko-Biała Wapienica
Jaworze Jasienica
Jasienica k.Bielska
LEGENDA
miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
stacje kolejowe istniejące
stacje kolejowe planowane
przystanki kolejowe istniejące
przystanki kolejowe planowane
linie kolejowe:
istniejące
planowane
przeznaczone do modernizacji
potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych
granica obszaru opracowania
granica powiatów
granice gmin
0 500 1 000 1 500 m



Rysunek 5.3 Istniejące i planowane szlaki komunikacji kolejowej w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.4 Dostępność istniejących i planowanych stacji i przystanków kolejowych po wprowadzeniu inwestycji na liniach kolejowych w ramach fazy I

Źródło: opracowanie własne

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, PKP PLK S.A.

Tabela 5.4 Szczegółowe zadania dla działania Kolej aglomeracyjna – faza I

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.5 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Kolej aglomeracyjna – faza I

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – Żywiec; – rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała; – rewitalizacja linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa; – rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała - Kęty.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.3. Współpraca

Kluczem do efektywnego prowadzenia polityki związanej z zapewnieniem zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej jest utworzenie wyspecjalizowanych struktur, zajmujących się zarządzaniem wyzwaniami aglomeracyjnymi. Podstawą działania powinny być kwestie dotyczące zarządzania transportem zbiorowym i komunikacją, planowaniem przestrzennym oraz planowaniem strategicznym.

Przedmiotowe struktury można tworzyć na różne sposoby, jednak w obszarze Aglomeracji zasadne jest powołanie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego skupionych w Aglomeracji Beskidzkiej, działającego na rzecz realizacji zintegrowanych zadań transportowych. Rekomendowanym rozwiązaniem w Aglomeracji Beskidzkiej jest utworzenie platformy współpracy na bazie grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej (lub w innej formie w ramach struktury Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka).

Za nadrzędny cel przyjętej współpracy należy przyjąć zapewnienie sprawnego i zintegrowanego systemu transportowego na terenie całej Aglomeracji Beskidzkiej, przejawiającego się w spójnej sieci transportowej, wyposażonej w zintegrowane węzły przesiadkowe, udogodnienia dla podróżnych (zwłaszcza dla osób o ograniczonej mobilności), dynamiczne systemy informacji pasażerskiej, ujednolicone systemy taryfowo-biletowe etc.

Zaimplementowanie w Aglomeracji Beskidzkiej modelu kooperacyjnego dla realizacji wyzwań aglomeracyjnych jest istotne dla zapewnienia wspólnego dobra mieszkańców, np. poprzez dostosowanie sieci połączeń w transporcie do ich potrzeb, zoptymalizowanie komunikacji kolejowej i autobusowej gminnej oraz międzygminnej.

Docelowo, wraz z rozwojem transportu zbiorowego w Aglomeracji Beskidzkiej, taka współpraca może nieść za mało korzyści. Wymagać to będzie przekazania zadania organizowania transportu publicznego jednemu podmiotowi (np. związkowi powiatowo-gminnemu), tak by w jego kompetencjach zawierały się zadania związane z:

- kompleksowym organizowaniem siatki połączeń na całym obszarze;
- zlecaniem usług przewozowych;
- obsługą i koordynacją wspólnej taryfy biletowej;
- otwarciem danych transportowych na potrzeby np. planowania podróży;
- uzgadnianiem przedsięwzięć infrastrukturalnych.

Funkcjonowanie jednego organizatora wymusza konieczność solidarnej współpracy wszystkich samorządów Aglomeracji Beskidzkiej oraz zapewnienia stabilnego finansowania.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe.

Tabela 5.6 Szczegółowe zadania dla działania Współpraca

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.3.1. stworzenie zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.4. Tabor

Przewóz osób środkami transportu zbiorowego w skali Aglomeracji Beskidzkiej powinien być realizowany przy wykorzystaniu pojazdów o wysokim standardzie. Pożądane są więc wozy nisko- lub zeroemisyjne, niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w szereg systemów bezpieczeństwa, monitoring przestrzeni pasażerskiej oraz system informacji pasażerskiej.

Flota pojazdów wykorzystywana do świadczenia usług przewozowych, rozpatrywana przez pryzmat atrakcyjnej oferty przewozowej powinna ponadto:

- zapewniać widoczność informacji (np. o numerze linii, trasie przejazdu, numerze bocznym);
- być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej i dystrybucji biletów;
- zapewniać dostępność miejsca do przewozu roweru;
- zapewniać dostępność miejsca na wózek;
- gwarantować łatwość wejścia do pojazdu (szerokość drzwi, niska podłoga);
- być wyposażona w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych (np. brak stopni przy wejściu, komunikaty głosowe).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Tabela 5.7 Szczegółowe zadania dla działania Tabor

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.5. Systemy Informacji Pasażerskiej

Na pozytywny odbiór transportu zbiorowego istotny wpływ mają systemy informacji pasażerskiej (SIP). Zwiększają wygodę pasażerów, dostarczając niezbędnych informacji i komunikatów związanych z podróżą. Z punktu widzenia przewoźnika są kanałem szybkiej komunikacji z pasażerami. Zintegrowane systemy informacji pasażerskiej powinny być sukcesywnie wdrażane w całej Aglomeracji Beskidzkiej – nie tylko w pojazdach transportu zbiorowego, ale też na dworcach, węzłach komunikacyjnych, peronach i przystankach. W przypadku środków transportu zbiorowego należy zadbać o elektroniczne tablice kierunkowe, rozlokowane z przodu, z boków i z tyłu oraz we wnętrzu pojazdu, wyświetlające informację o linii, trasie, następnym przystanku itp. Dodatkowo pożądany jest system zapowiedzi głosowych, zwiększający skuteczność informacji przekazywanych pasażerom. W punktach wymiany pasażerów informacja wizualna powinna być przekazywana za pośrednictwem elektronicznych tablic przyjazdów i odjazdów, a na dworcach powinna być rozszerzona o zapowiedzi głosowe. W trybie pracy w czasie rzeczywistym na tablicach winien być wyświetlany czas rozkładowy, dynamicznie korygowany o wynikłe w trakcie jazdy odstępstwa – opóźnienia.

Niezbędnym warunkiem poprawy konkurencyjności transportu publicznego jest dokonanie zmian w cechach świadczonych usług, w szczególności dotyczących zintegrowania różnych form mobilności na platformach cyfrowych. Obowiązkowo należy ujednolicić sposób prezentowania informacji na rozkładach jazdy (tabliczkach przystankowych i tablicach dynamicznych) oraz zapewnić dostęp do rozkładów jazdy wszystkich przewoźników na stronach internetowych. Konieczne jest także udostępnienie użytkownikom możliwości jednoczesnego planowania, rezerwowania i opłacania wielu rodzajów usług mobilnościowych przy wykorzystaniu jednego kanału.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, operatorzy transportu zbiorowego.

Rysunek 5.5 Przykład informacji pasażerskiej na dworcu w Cieszynie

Źródło: https://rpo.slaskie.pl/czytaj/centrum_przesiadkowe_w_cieszynie

Tabela 5.8 Szczegółowe zadania dla działania Systemy Informacji Pasażerskiej

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.6. Infrastruktura przystankowa

Dla właściwego działania aglomeracyjnego układu komunikacji zbiorowej ważną kwestią jest wypracowanie standardów prowadzenia usług przewozowych w transporcie publicznym. Zakres standardów powinien dotyczyć m.in. projektowania, budowy i eksploatacji infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej, jednolitej identyfikacji wizualnej, etc. Opracowanie powinno przewidywać standard dla obszarów mocno zurbanizowanych oraz obszarów o mniejszej gęstości zaludnienia. Pozwoli to na efektywniejsze wykorzystanie środków przeznaczonych na ten cel.

Poprawa infrastruktury przystankowej powinna dotyczyć zarówno przystanków autobusowych, jak i kolejowych. W przypadku tych drugich konieczne jest zapewnienie wyższej konstrukcji peronów, ułatwiającej podróżnym wsiadanie do pociągów. Dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się muszą być zapewnione wygodne dojścia oraz antypoślizgowe nawierzchnie ze ścieżkami naprowadzającymi.

Rysunek 5.6 Niepożądany przykład infrastruktury przystankowej – przystanek Wilkowice-Potoczek

Źródło: https://komunikacja.um.bielsko.pl

W celu zwiększenia komfortu pasażerów oczekujących na środek transportu autobusowego lub kolejowego (w zależności od lokalizacji) należy zapewnić wiaty przystankowe, chroniące pasażerów przed złymi warunkami atmosferycznymi, ławki oraz elementy małej architektury (kosze na śmieci, latarnie itp.). Infrastruktura przystankowa powinna być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej (w miarę możliwości) oraz przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (czemu służyć

może np. zastosowanie równej nawierzchnia, zastosowane płytek o innej barwie i fakturze niż reszta nawierzchni, bezkolizyjne rozmieszczenie elementów infrastruktury itp.).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, PKP PLK.

Tabela 5.9 Szczegółowe zadania dla działania Infrastruktura przystankowa

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.7. Analizy i badania transportowe

Transport zbiorowy ma za zadanie umożliwić przemieszczanie się dużej liczbie osób w tym samym czasie, a to rodzi konieczność prawidłowego zorganizowania oraz zaplanowania pożądanej sieci transportowej, która pozwoli osiągnąć cele stawiane przed transportem publicznym na obszarze Aglomeracji.

Określenie roli poszczególnych środków transportu zbiorowego wymaga prowadzenia szeregu badań i analiz parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla każdego z nich, np. parametry techniczne dróg, pętle nawrotowe, wielkości potoków pasażerskich itd.

Wykonywane analizy powinny służyć konstruowaniu zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy (z wykorzystaniem dostępnych narzędzi informatycznych i technicznych), pozwalających zwiększyć udział przemieszczeń środkami transportu zbiorowego w stosunku do podróży odbywanych samochodem prywatnym. Rozkłady jazdy muszą być dostosowane do potrzeb pasażerów (pod względem godzin odjazdów, częstotliwości kursowania), a także podlegać wzajemnej synchronizacji (różnych środków transportu i różnych przewoźników).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Tabela 5.10 Szczegółowe zadania dla działania Analizy i badania transportowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe

Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego wymaga szerokiego zaangażowania systemów wspierających – Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS). Pozwalają osiągać wymierne korzyści zwłaszcza w zakresie efektywnego wykorzystania sieci transportowej przy stosunkowo niedużych nakładach finansowych.

Systemy wspierające niosą szereg zalet nie tylko dla planistów/organizatorów transportu, ale także dla użytkowników sieci transportowych. Pozwalają bowiem na sprawne zarządzanie ruchem, a przez to przyczyniają się do zwiększenia efektywności całego systemu transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego.

Rozwój systemów wspierających w sferze transportu zbiorowego powinien być ukierunkowany na uprzywilejowanie środków transportu zbiorowego w ruchu ogólnym, skrócenie czasu podróży, redukcję kosztów zarządzania taborem wykorzystywanym do świadczenia usług przewozowych, inteligentne zarządzanie parkiem taborowym i nadzór nad siecią transportową.

W trosce o odpowiednią jakość transportu jednym z wyzwań jest zaimplementowanie rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, które uprzywilejowują pojazdy transportu publicznego i ostatecznie przyczynią się do poprawy wybranych parametrów, takich jak np. zwiększenie średnich prędkości pojazdów transportu zbiorowego, skrócenie czasu przejazdu między przystankami, poprawa punktualności kursowania, zmniejszenie zmienności czasów przejazdu tych samych odcinków, zmniejszenie kosztów eksploatacji. Zrealizować to można przy użyciu priorytetów dla środków transportu zbiorowego, które docelowo pomogą organizatorom i operatorom transportu zwiększać atrakcyjność usług przewozowych (np. nadawanie priorytetu przy sygnalizacji odosobnionej i skoordynowanej, stosowanie tzw. przedsygnałów dla autobusów jadących wydzielonym pasem ruchu).

Uprzywilejowanie transportu zbiorowego dotyczy ośrodków miejskich. W przypadku Bielska-Białej jednym z pożądanych rozwiązań jest utworzenie śluz autobusowych w następujących lokalizacjach:

- ul. Warszawska (wyjazd z dworca PKS);
- ul. Lwowska (włączenie w lewoskręt w ul. Piłsudskiego, włączenie w lewoskręt w ul. Krakowską);
- ul. Piastowska (włączenie w lewoskręt w ul. Warszawską).

W graniach Aglomeracji Beskidzkiej pożądane jest również zaangażowanie ITS do wyprowadzenia ruchu z centrum oraz rozwój obszarowego sterowania ruchem drogowym na zasadzie tzw. „zielonej fali" (polegający na takim sterowaniu sygnalizacją świetlną na kolejnych skrzyżowaniach, która umożliwia przejazd ciągiem komunikacyjnym bez zatrzymywania się).

W zależności od potrzeb zaleca się także wdrażać rozwiązania automatycznie dostosowujące się do aktualnych warunków ruchu, opierające się na stanie poszczególnych wlotów i podejmujące decyzje, dotyczące wydłużenia bądź skrócenia sygnału zielonego (tzw. sygnalizacje akomodacyjne).

Z kolei w trosce o bezpieczeństwo pieszych należy odchodzić od sygnalizacji stałoczasowych na rzecz automatycznych, wykrywających pieszego na podstawie detektorów fizycznych (przycisków

dla pieszych) lub niewymagających interwencji pieszego (na podstawie kamer lub detektorów radarowych).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg.

Tabela 5.11 Szczegółowe zadania dla działania Inteligentne Systemy Transportowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu);
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	1.8.3. wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie).

Źródło: opracowanie własne

Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna

Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie zwiększenia efektywności systemów transportowych, pakietu 3 w zakresie ograniczenia ruchu i potrzeby podróżowania, pakietu 5 w zakresie integracji różnych form przemieszczania, pakietu 6 w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań wśród społeczeństwa. Realizacja niniejszego pakietu zapewnia bezpieczne i komfortowe podróże w obrębie Aglomeracji Beskidzkiej.

DZIAŁANIE 2.1. Węzły przesiadkowe

Potrzeba zwiększenia efektywności systemów transportowych funkcjonujących w Aglomeracji Beskidzkiej wymusza integrację różnych form przemieszczania, a w szczególności transportu szynowego i autobusowego. Integracja komunikacji szynowej i autobusowej powinna zachodzić w węzłach przesiadkowych, które docelowo służyć będą budowaniu przewagi konkurencyjnej, a przez to skutecznie zwiększą atrakcyjność transportu publicznego.

Węzły przesiadkowe powinny zostać zhierarchizowane ze względu na rodzaj i zakres komunikacji, podlegającej integracji w danym węźle. Najprostsza hierarchizacja obejmować może węzły subregionalne, nadrzędne, główne, pomocnicze (tabela 5.12).

Tabela 5.12 Rodzaj integracji w zhierarchizowanych węzłach przesiadkowych

Rodzaj węzła	Kolej regionalna	Komunikacja dalekobieżna	Komunikacja miejska	Komunikacja autobusowa międzygminna	Samochód	Rower
Subregionalny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nadrzędny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Główny	✓	×	×	✓	✓	✓

Rodzaj węzła	Kolej regionalna	Komunikacja dalekobieżna	Komunikacja miejska	Komunikacja autobusowa międzygminna	Samochód	Rower
Główny uzupełniający	✓	×	×	✓	✓	✓
Pomocniczy	✓ (opcja)	×	✓ (opcja)	✓ (opcja)	✓	✓

Źródło: opracowanie własne

Konieczne jest zapewnienie przez samorządy terenów, na których mogłyby funkcjonować węzły przesiadkowe oraz zachowanie odpowiedniego standardu wyposażenia węzłów w zależności od ich znaczenia. Na przykład, o ile wskazane jest funkcjonowanie w węzłach głównych miejsc postojowych dla rowerów w ramach systemu Park&Ride, to w węzłach nadrzędnych i pomocniczych nie jest to wymagane. Węzły nadrzędne i pomocnicze nie muszą być wyposażone w towarzyszące miejsca postojowe dla samochodów; wystarczające jest zapewnienie miejsc na chwilowe zatrzymanie pojazdu dla kierowców dowożących pasażerów do przystanku (por. tabela 5.13).

Tabela 5.13 Pożądane wyposażenie węzłów przesiadkowych

Rodzaj węzła	Miejsca postojowe dla samochodów		Miejsca postojowe dla rowerów	Dynamiczny system informacji pasażerskiej	Punkty usługowo-handlowe	Kasy biletowe
	Park&Ride	Kiss&Ride				
Subregionalny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nadrzędny	✓ (opcja)	✓	✓	✓	✓	✓
Główny	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Główny uzupełniający	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pomocniczy	✓ (opcja)	×	✓	✓ (opcja)	×	×

Źródło: opracowanie własne

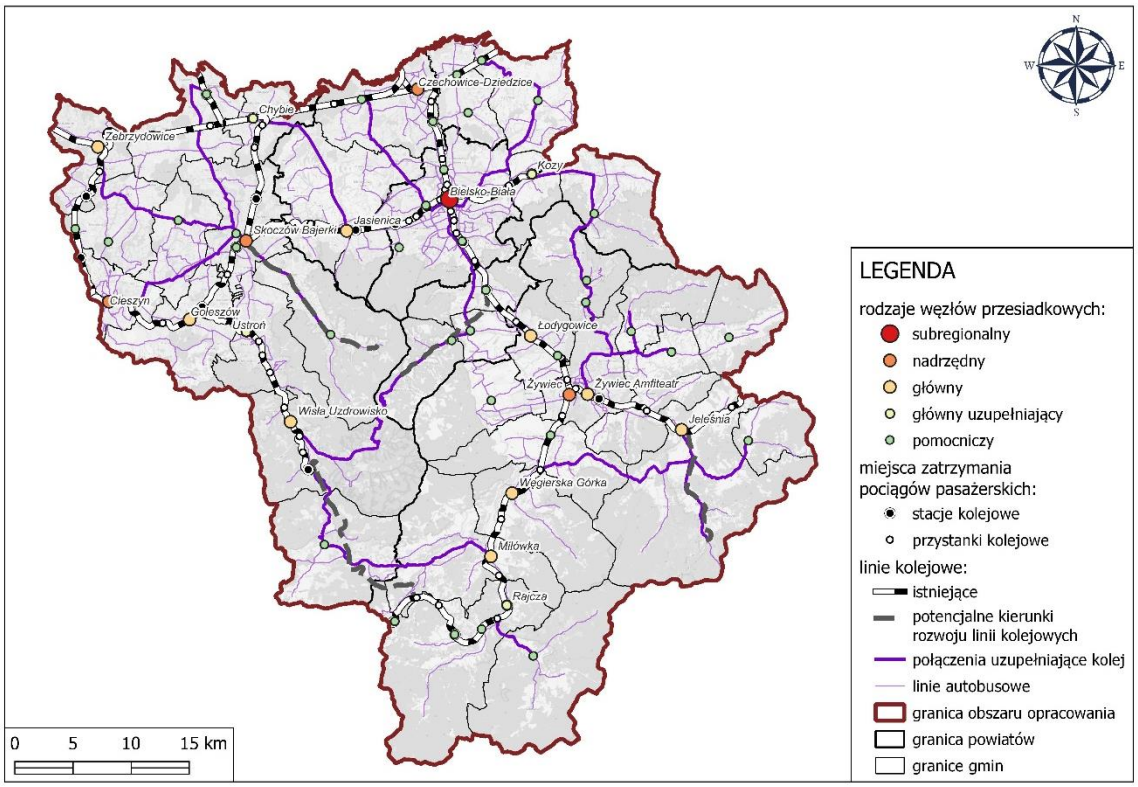
W sąsiedztwie węzłów głównych ważne jest sytuowanie parkingów Park&Ride (które zapewniają przewagę konkurencyjną nad samochodem) jako elementu integrującego transport indywidualny i zbiorowy. Infrastruktura parkingowa Park&Ride powinna być realizowana w oparciu o jednolite standardy (ze spójną identyfikacją wizualną), a sposób korzystania z niej musi być możliwie najprostszy i intuicyjny. Pod względem funkcjonalności ważne jest zapewnienie dla użytkowników integracji taryfowej z systemem transportu publicznego działającym na terenie Aglomeracji Beskidzkiej. Uzupełnieniem tych parkingów powinny być miejsca postojowe dla rowerów (Bike&Ride). Pojemność parkingów Park&Ride jest ściśle uwarunkowana lokalnie i zależeć będzie m.in. od potencjału ludnościowego i obszaru oddziaływania.

Biorąc pod uwarunkowania wynikające z zakresu integracji i standardu wyposażenia, przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych w Aglomeracji Beskidzkiej może być następująca:

- węzeł subregionalny: Bielsko-Biała Główna;
- węzły nadrzędne: Cieszyn, Skoczów Bajerki, Czechowice-Dziedzice, Żywiec;
- węzły główne: Zebrzydowice, Wisła Uzdrowisko, Goleszów, Jasienica, Milówka, Węgierska Górka, Łodygowice, Żywiec Amfiteatr, Jeleśnia;
- węzły główne uzupełniające: Chybie, Rajcza, Ustroń, Kozy;

– węzły pomocnicze: Hażlach, Pogwizdów, Pruchna, Strumień, Dębowiec, Skoczów Główny, Skoczów D.A., Brenna, Istebna, Zwardoń, Sól, Rycerka Dolna, Ujsoły, Koszarawa, Wieprz, Lipowa, Pietrzykowice, Gilowice, Łękawica, Ślemień, Międzybrodzie Bialskie, Czernichów, Porąbka, Wilkowice, Buczkowice, Szczyrk, Jaworze, Wilamowice, Dankowice, Bestwina, Kaniów, Czechowice-Dziedzice Południowe, Zabrzeg, Bielsko-Biała Leszczyny, Bielsko-Biała Wapienica, Bielsko-Biała Komorowice.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.



Rysunek 5.7 Przykładowa lokalizacja węzłów przesiadkowych według hierarchii

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.14 Szczegółowe zadania dla działania Węzły przesiadkowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	2.1.2. analiza i budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym (węzłów subregionalnych) w powiązaniu ze stacją kolejową;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	2.1.3. analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową;
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych,
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	
Funkcja turystyczna	

Obszar	Zadania szczegółowe
	skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.15 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Węzły przesiadkowe (lista nie stanowi zamkniętego katalogu planowanych inwestycji)

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej; – budowa węzła przesiadkowego w Żywcu (przy planowanym przystanku kolejowym na linii kolejowej nr 97: Żywiec osiedle 700-lecia); – budowa węzła przesiadkowego obok dworca PKP w Milówce; – budowa centrum przesiadkowego na terenie Gminy Węgierska Górka; – rozbudowa Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego PKP w Wiśle Centrum; – rozbudowa Park&Ride przy przystanku kolejowym w Pietrzykowicach; – budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy dworcu PKP w Skoczowie oraz przystanku kolejowym Skoczów Bajerki; – budowa parkingu Park&Ride/Bike&Ride przy dworcu PKS w Skoczowie; – rozbudowa centrum przesiadkowego Skalite w Szczyrku; – budowa parkingów Park&Ride w pobliżu dworców kolejowych w gminie Goleszów Górny i Goleszów Dolny; – budowa parkingu Park&Ride i Bike&Ride przy przystanku PKP Cieszyn Uniwersytet; – urządzenie parkingu Park&Ride przy ul. Katowickiej w Cieszynie; – urządzenie parkingu Bike&Ride przy dworcu PKP w Cieszynie; – budowa Park&Ride/ Bike&Ride w okolicach dworca kolejowego w Wilkowicach; – budowa węzła przesiadkowego w Międzybrodziu Bialskim (połączenie trasy rowerowej nr 611 z przystankami Komunikacji Beskidzkiej S.A., MZK Żywiec); – rozbudowa Centrum przesiadkowego w okolicy Dworca PKP Czechowice-Dziedzice; – centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Zabrzeg wraz z infrastrukturą rowerową;

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 2.2. Komunikacja rowerowa

Rysunek 5.8. Infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne

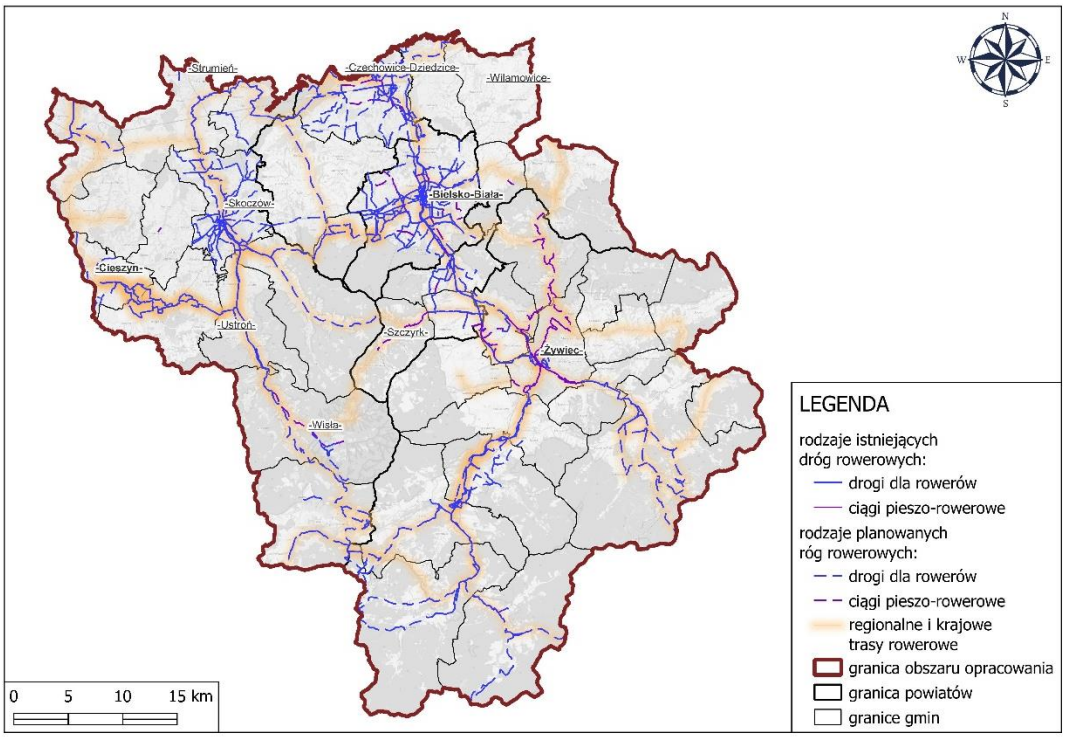
Dla zapewnienia komfortowych przemieszczeń niezmotoryzowanych szczególnie istotne jest stworzenie w całej Aglomeracji Beskidzkiej bezpiecznej (w tym drożnej przez cały rok), spójnej i ciągłej infrastruktury pieszej i rowerowej. W przypadku infrastruktury dla rowerzystów, sieć dróg rowerowych powinna być kształtowana według założeń Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego (RPR). Jednocześnie w tak specyficznym obszarze należy zapewnić możliwość odstępstw od standardów ze względu na specyficzne ukształtowanie terenu i brak możliwości

dotrzymania wymagań związanych z nachyleniem czy bezwzględnym stosowaniem nawierzchni bitumicznej na obszarach chronionych czy cennych przyrodniczo, wymagających często zastosowania warstw przepuszczalnych.

Infrastruktura rowerowa powinna zapewniać bezpieczny dojazd do placówek oświatowych, obiektów użyteczności publicznej, zakładów pracy oraz punktów wymiany pasażerów. Tym samym trasy rowerowe powinny spełniać funkcje komunikacyjne, rekreacyjne, turystyczne i sportowe. Elementami infrastruktury rowerowej o zasięgu aglomeracyjnym winny być wydzielone drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, kontrapasy i kontraruch, utwardzone rowerowe szlaki turystyczne, obiekty towarzyszące (np. miejsca obsługi rowerzystów, stojaki rowerowe, stacje naprawy rowerów, liczniki rowerzystów). W celu zwiększenia poczucia bezpieczeństwa oraz sprawnej realizacji przemieszczeń rowerowych ważne jest również zapewnienie odpowiedniej organizacji ruchu, np. poprzez wyznaczenie stref Tempo 30 lub montaż technicznych środków uspokojenia ruchu.

Promocja ruchu rowerowego powinna wiązać się również z organizowaniem parkingów Bike&Ride lub innych miejsc postojowych, umożliwiających bezpieczne pozostawienie roweru. W kluczowych lokalizacjach miejsca te powinny zostać wykonane w formie zadaszonej (a nawet zamykanej – np. w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych), w pozostałych zaś w formie stojaków rowerowych (np. przy punktach usługowych). Przedsięwzięciem wspomagającym integrację transportową jest umożliwienie przewozu rowerów w środkach komunikacji publicznej.

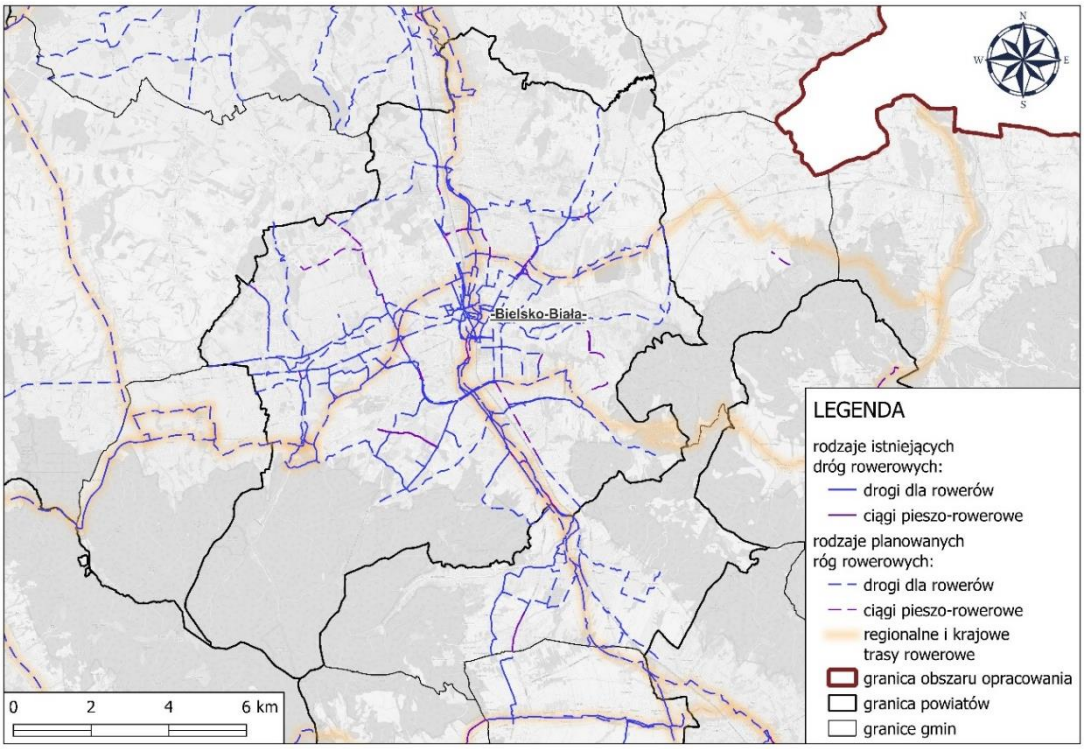
Sieć tras rowerowych na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej powinna uwzględnić włączenie co najmniej wszystkich miejscowości gminnych oraz dostępność istniejącej i planowanej infrastruktury węzłów przesiadkowych i Park&Ride. W porównaniu z założeniami RPR powinna zatem uwzględniać dodatkowo sięgacze regionalnych tras rowerowych w kierunkach takich jak: Lipowa, Brenna, Jasienica, Koszarawa, Dębowiec, Hażlach. Sieć dodatkowych połączeń powinna uwzględnić także obszary/trasy tradycyjnie wykorzystywane przez rowerzystów oraz połączenia istotne dla rozwoju turystyki, jak np. trasę z Brennej do Szczyrku z wykorzystaniem istniejącej drogi przez Przełęcz Karkoszczonka.



Rysunek 5.9 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Aglomeracji Beskidzkiej

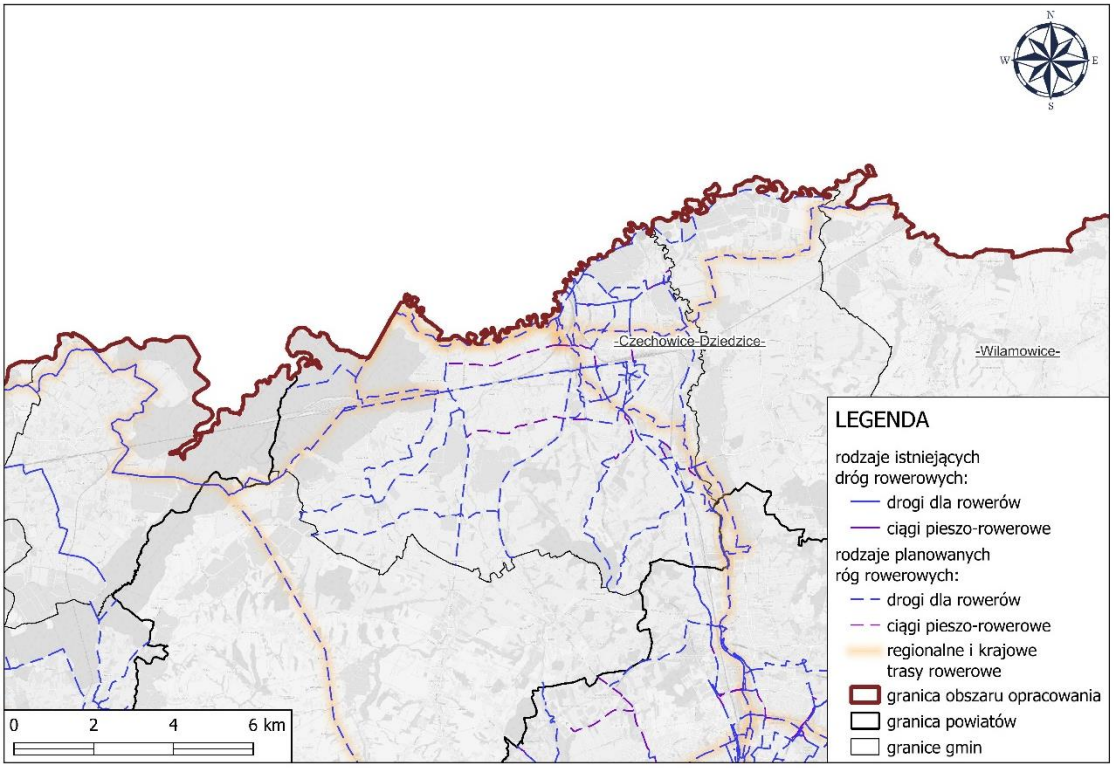
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

Na podstawie założeń RPR charakterystycznym miejscem na rowerowej mapie Aglomeracji Beskidzkiej stanie się obszar wokół Jeziora Żywieckiego oraz Międzybrodzkiego, który – stanowiąc specyficzny endogeniczny potencjał subregionu - daje możliwości rozwoju mobilności rowerowej (rower jako konkurencyjny rodzaj transportu w kierunku Bielska-Białej, Szczyrku czy strefy ekonomicznej w Wieprzu), ale dodatkowo również stworzenia nowej atrakcji turystycznej, jaką stałaby się niewątpliwie pętla wokół Jeziora Żywieckiego. Pozostałe węzły regionalnych tras utworzą się m. in. w Bielsku-Białej, Cieszynie, Czechowicach-Dziedzicach, Ustroniu, Wiśle, Porąbce, Milówce, Rajczy, Strumieniu i Zebrzydowicach.



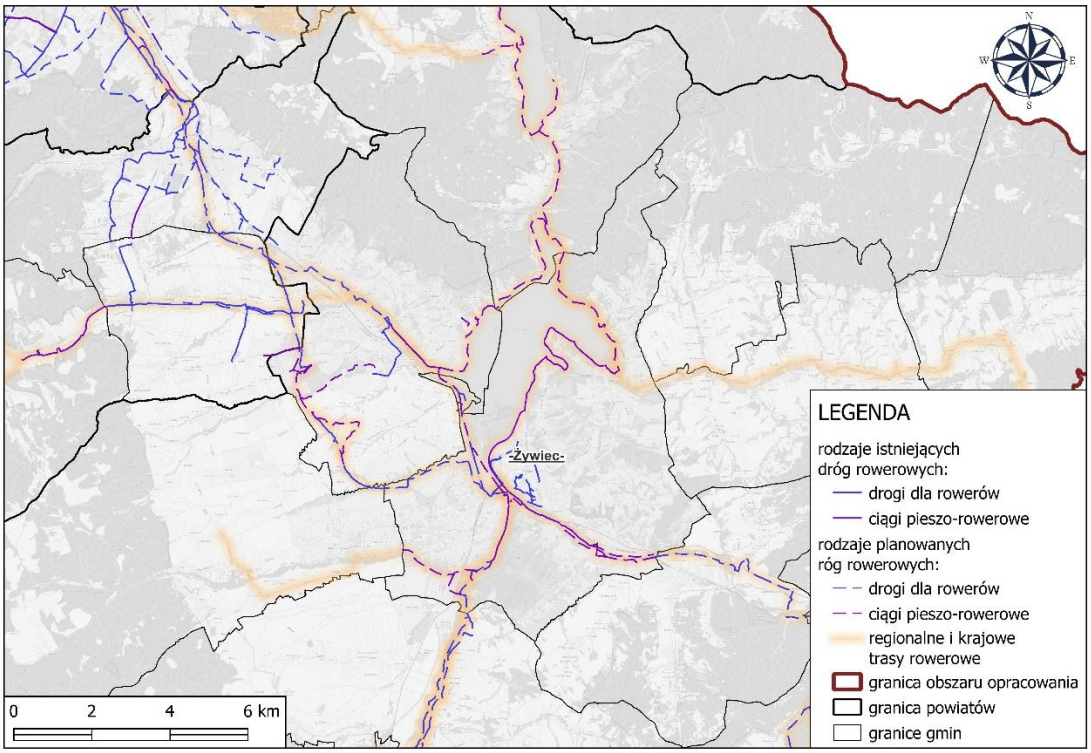
Rysunek 5.10 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



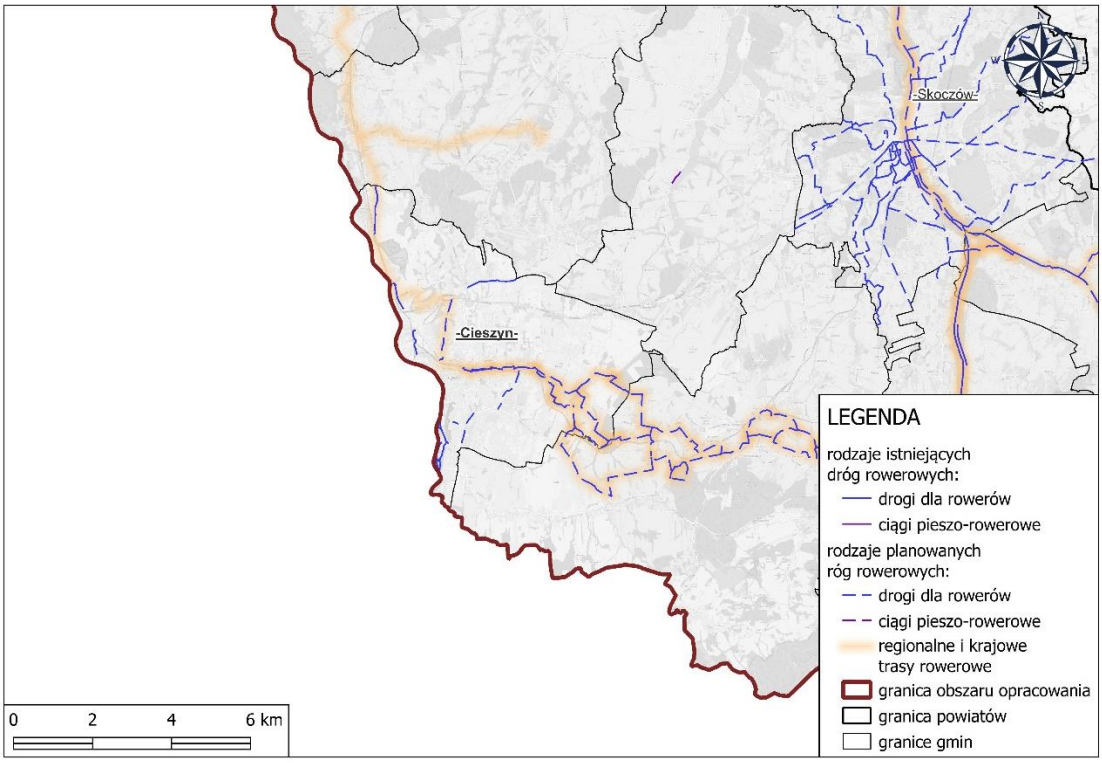
Rysunek 5.11 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Czechowicach-Dziedzicach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



Rysunek 5.12 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Żywcu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego



Rysunek 5.13 Sieć istniejących, planowanych oraz budowanych tras rowerowych w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz projektu Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego

Powyższe mapy uwzględniają infrastrukturę rowerową istniejącą oraz realizowaną lub zaplanowaną w formie określonego koncepcyjnie przebiegu. Dodatkowe kierunki, nieuwzględnione na mapie, dla których konkretny przebieg nie został dotąd wskazany, uwzględnione są w poniższym zestawieniu wszystkich planowanych korytarzy transportu rowerowego.

Korytarze Regionalnych Tras Rowerowych (wynikające z Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego) wraz z trasami uzupełniającymi (sięgaczami wiążącymi istotne miejscowości, gminne lub atrakcyjne turystycznie)
– Krajowa trasa rowerowa nr 17: granica subregionu / rzeka Wisła - Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 5 WTR) – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 604) – Wilkowice - Łodygowice (węzeł z trasą nr 614) – Żywiec (węzeł z trasą nr 615) – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka (węzeł z trasą nr 611) – Laliki (węzeł z trasą 613 – Jaworzynka (granica państwa ze Słowacją); – Krajowa trasa rowerowa nr 5 (Wiślana Trasa Rowerowa): granica województwa – Kaniów – Czechowice-Dziedzice (węzeł z trasą nr 17) – Zabrzeg – Chybie – Drogomyśl (węzeł z trasą nr 613) – Skoczów – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Wisła (węzeł trasą nr 613 i nr 614); – Regionalna trasa rowerowa nr 604: Cieszyn (węzeł z trasą 607) – Goleszów – Ustroń (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 613) – Harbutowice – Górki Wielkie – Jaworze – Bielsko-Biała (węzeł z trasą nr 17) – Kozy – Porąbka (węzeł z trasą nr 611); – Regionalna trasa rowerowa nr 607 : granica subregionu – Zebrzydowice (węzeł z trasą nr 613) – Cieszyn (węzeł z trasa nr 604); – Regionalna trasa rowerowa nr 611: granica województwa – Kobiernice – Porąbka – Tresna (węzeł z trasą nr 614) – Żywiec (węzeł z trasami nr 17 i nr 615) – Wieprz – Węgierska Górka – Milówka (węzeł z trasą nr 17) – Rajcza (węzeł z trasą nr 613); – Regionalna trasa rowerowa nr 613: granica subregionu – Zebrzydowice – Drogomyśl (węzeł z trasą nr 5 WTR) – Skoczów – Ustroń (węzeł z trasą nr 604) – Wisła (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 614) – Istebna – Laliki (węzeł z trasą nr 17) – Rajcza (węzeł z trasą nr 611) – granica państwa ze Słowacją; Regionalna trasa rowerowa nr 614: Wisła (węzeł z trasą nr 5 WTR i nr 613) – Szczyrk – Buczkowice – Łodygowice (węzeł z trasą nr 17) – Tresna – Łękawica – Gilowice – Ślemień – granica województwa – Regionalna trasa rowerowa nr 615: Żywiec (węzeł z trasą nr 17 i 611) – Świnna – Jeleśnia – Korbielów – Przełącz Glinne – granica państwa ze Słowacją; – Sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 17 w kierunku Lipowej: Żywiec – Twardorzeczka – Lipowa; – Sięgacz krajowej trasy rowerowej nr 5 w kierunku Jasienicy: Chybie – Jasienica – Jaworze (połącznie z trasą 604); – Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 604 w kierunku Brennej: Górki Wielkie – Brenna – Szczyrk (połącznie z trasą 614); – Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 607 w kierunku Hażlach: Pogwizdów – Hażlach; – Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 611 w kierunku Międzybrodzie Żywieckie: Międzybrodzie Bialskie – Międzybrodzie Żywieckie; – Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 611 w kierunku Bielska-Białej: Międzybrodzie Bialskie – przełęcz Przegibek – Bielsko-Biała; – Sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 w kierunku Koszarawy: Jeleśnia – Przyborów – Koszarawa.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, samorząd wojewódzki.

Tabela 5.16 Szczegółowe zadania dla działania Komunikacja rowerowa

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	2.2.2. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych; 2.2.3. budowa infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego, zapewniającej połączenie jednostek osadniczych miasta; 2.2.4. rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej (tereny osiedli mieszkaniowych);
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	2.2.5. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej;
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	
Funkcja turystyczna	2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.17 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Komunikacja rowerowa (lista nie stanowi zamkniętego katalogu planowanych inwestycji)

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa krajowej trasy rowerowej nr 17/ VeloBiała na terenie miasta Bielsko-Biała; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie gminy Wilkowice; – krajowa trasa rowerowa nr 17/ VeloBiała na terenie gminy Czechowice-Dziedzice; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Kozy; – budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie gminy Radziechowy-Wieprz; – budowa trasy rowerowej nr 17 i 611 na terenie gminy Węgierska Górka wraz z infrastrukturą i kładką na potoku Żabniczka; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 615/ VeloKoszarawa na terenie gminy Świnna; – budowa trasy rowerowej nr 604 na terenie Cieszyna; – przebudowa krajowej trasy rowerowej WTR na terenie gminy Skoczów; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Ustroń;

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa tras rowerowych nr 17 i nr 611 na terenie gminy Milówka; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 na terenie gminy Ujsoły; – rozwój zeroemisyjnej mobilności nad Jeziorem Żywieckim i Międzybrodzkim (projekt obejmie zakresem budowę RTR nr 17, 611, 614 i 615 na terenie gmin Czernichów, Łodygowice i Żywiec); – budowa szlaku kulturowo-historycznego wzdłuż potoku Żylica w Mieście Szczyrk wraz z budową tężni i zagospodarowanie terenu wokół niej (w ramach projektu powstanie infrastruktura rowerowa trasy nr 614); – budowa i wyznaczenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na obszarze gminy Istebna przez Przełęcz Rupienka – Czadeczka – Trójstyk oraz trasy nr 613 w kierunku Stecówki; – rowerem przez Beskidy – etapy II-IV (w ramach projektu powstanie infrastruktura rowerowa trasy nr 17 i 613 na terenie Gminy Wisła); – budowa turystycznej trasy rowerowej na terenie gminy Brenna (fragment trasy Brenna – Szczyrk); – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604/ViaDucalis na terenie gminy Brenna; – szlak rowerowy VeloKoszarawa i regionalna trasa rowerowa nr 615 na terenie gminy Jeleśnia (budowa trasy rowerowej 615 wraz z odnogą w kierunku Koszarawy); – szlak rowerowy VeloKoszarawa na terenie gminy Koszarawa; – VeloKoszarawa regionalna trasa rowerowa nr 615 na terenie gminy Świnna (budowa trasy rowerowej nr 615 wraz z odnogą w kierunku Koszarawy); – szlak łączący krajową trasę rowerową nr 17 i Jezioro Żywieckie z Doliną Zimnika w gminie Lipowa; – budowa trasy nr 611 (VeloSoła) na odcinku Tomusie w Rajczy; – budowa trasy nr 613 na terenie Gminy Rajcza; – utworzenie trasy rowerowej wraz z infrastrukturą turystyczną na obszarze historycznego Parku Cesarskiego w Ciścu i Węgierskiej Górce (budowa infrastruktury rowerowej trasy nr 17 i 611); – budowa szlaku rowerowego w gminie Jasienica, łączącego Chybie z Jaworzem; – budowa trasy rowerowej nr 613 na terenie Gminy Zebrzydowice oraz Gminy Strumień; – budowa regionalnej trasy rowerowej nr 614 na terenie Gmin Łękawica, Gilowice i Ślemień.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

Tworzenie w Aglomeracji Beskidzkiej przestrzeni, która będzie sprzyjała rozwojowi zrównoważonej mobilności, musi zakładać zapewnienie bezpieczeństwa na drogach publicznych, po których dopuszcza się ruch nie tylko pojazdów samochodowych, ale także rowerów i innych środków transportu. Zadanie to musi być prowadzone na wielu szczeblach, ale przede wszystkim należy dążyć do audytu „czarnych punktów", zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz przebudowy miejsc niebezpiecznych.

Punktem wyjścia dla wdrożenia działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w Aglomeracji Beskidzkiej powinna być szeroko zakrojona przebudowa miejsc niebezpiecznych. Powinna dotyczyć wszystkich kategorii dróg, tzn. nie tylko dróg krajowych i wojewódzkich (a zwłaszcza dróg S1, S52, DK1, DK52, DK81, DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946 – na których występuje najwięcej miejsc niebezpiecznych), ale również szeregu dróg powiatowych i gminnych, intensywnie wykorzystywanych w ramach codziennych przemieszczeń (np. skrzyżowania o nieprawidłowej geometrii oraz ul. Wyzwolenia na terenie gminy Brenna, czy też „górskie" drogi lokalne na terenie gminy Wisła). Transformacja miejsc niebezpiecznych powinna być ukierunkowana na zapewnienie bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu, zwłaszcza niechronionych, bezpiecznej infrastruktury oraz bezpiecznej prędkości.

W ramach prowadzonych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego rekomenduje się:

- wdrożenie standardów bezpieczeństwa, które przyczynią się do wyeliminowania największych zagrożeń w ruchu drogowym;
- kształtowanie bezpiecznych dróg i otoczenia poprzez odpowiednie rozwiązania infrastrukturalne (np. środki uspokojenia ruchu; środki redukujące liczbę wypadków spowodowanych zderzeniami pojazdów) oraz egzekwowanie przepisów prawa;
- rozwój systemów odpowiedzialnych za zarządzaniem bezpieczeństwem.

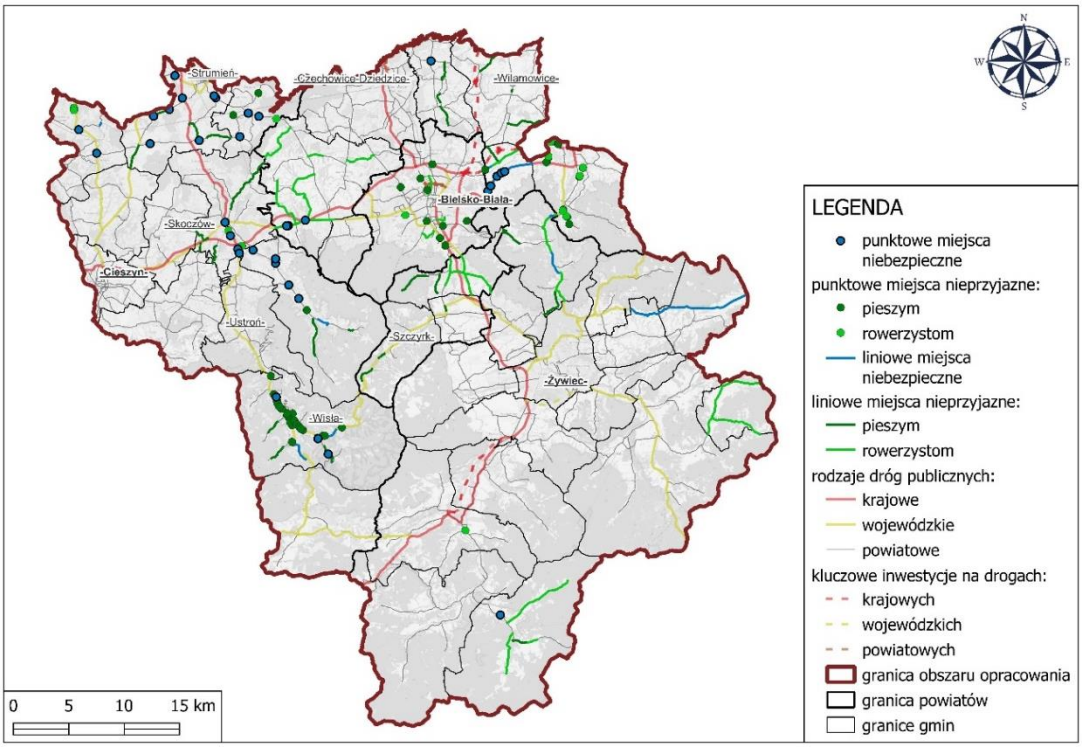
Zgodnie z odwróconą piramidą mobilności większość przemieszczeń na terenie Aglomeracji powinna być wykonywana pieszo i rowerem (zwłaszcza na obszarach wiejskich i słabo zurbanizowanych). Zwiększenie dostępności do ciągów pieszych i rowerowych musi pociągać za sobą nie tylko wygodę przemieszczeń, ale również zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Pomimo podejmowanych na przestrzeni ostatnich lat działań związanych z infrastrukturą pieszo-rowerową, poziom bezpieczeństwa podróży wykonywano pieszo lub rowerem w gminach Aglomeracji Beskidzkiej obniżają m.in. konieczność poruszania się poboczem lub jezdnią wobec braku chodników wzdłuż dróg lokalnych, zwłaszcza na terenach zabudowanych, niebezpieczne przejścia dla pieszych o ruchu niekierowanym, zwłaszcza na drogach wielopasmowych, niedostateczne oświetlenie, w tym także niedostateczne oświetlenie przejść dla pieszych, zły stan nawierzchni chodników, nieprawidłowe parkowanie pojazdów oraz czasowa niedrożność chodników i poboczy w okresie zimowym z powodu zasypania zgarniętą z drogi masą błotno-śniegową.

Znajomość tych problemów i świadomość zagrożeń dla mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej uświadamia potrzebę podjęcia wysiłków na rzecz ukształtowania bezpiecznej i wygodnej sieci pieszej i rowerowej w oparciu o budowę nowych/modernizację istniejących ciągów pieszo-rowerowych, modernizację przejść dla pieszych, uspokajanie ruchu, modernizację oświetlenia, uporządkowanie parkowania (wszelkie działania muszą obowiązkowo uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności). Należy przy tym wziąć pod uwagę specyfikę obszarów wiejskich i miejskich. O ile na terenach wiejskich kluczowe znaczenie mieć będzie budowa infrastruktury pieszo-rowerowej, o tyle na obszarach miejskich istotne może okazać się uspokojenie ruchu, wprowadzenie stref tempo 30 itp.

W ramach działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa należy zatroszczyć się o bezpieczeństwo w obrębie szkół i innych placówek edukacyjnych, zwłaszcza, że młodzież szkolna coraz chętniej wybiera rower jako formę dojazdów na zajęcia lekcyjne. W sąsiedztwie szkół rekomendowane jest zatem lokalne uspokojenie ruchu, zastosowanie wyniesionych przejść dla pieszych, uporządkowanie oznakowania pionowego i poziomego.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg.



Rysunek 5.14 Liniowe i punktowe miejsca na sieci drogowej wymagające poprawy bezpieczeństwa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.18 Szczegółowe zadania dla działania Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka,

Obszar	Zadania szczegółowe
	Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[11]; • gminnych w gminach Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[12]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.19 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”; – budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Głogoczów); – budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bielska) w Skoczowie; – budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustroń/Wisła tj. etap I - odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu w Wiśle Obłaźcu; – przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów; – przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec – Jaworzynka Krzyżowa; – przebudowa skrzyżowania DW 941 z ul. Kozakowicką i Dominikańską w mieście Ustroń; – przebudowa drogi DK1 i DP-S1435 w gminie Węgierska Górka wraz z budową ronda (na odcinku Przybędza S1 do S1 Milówka).

Źródło: opracowanie własne

[11] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

[12] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja wiążą się z realizacją pakietu 2 w zakresie tworzenia odpowiedniej infrastruktury, pakietu 4 w zakresie ograniczenia wpływu transportu na środowisko poprzez zapewnienie nisko- lub zeroemisyjnych pojazdów. Realizacja niniejszego pakietu zapewnia spójność na gruncie planowania przestrzennego i transportowego.

DZIAŁANIE 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

Zintegrowane zarządzania polityką przestrzenną jest zadaniem wymagającym, a jednocześnie obowiązkowym dla pomyślnego rozwoju całej Aglomeracji Beskidzkiej w zakresie zrównoważonej mobilności. Dla realizacji tego zadania rekomenduje się powołanie zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli wszystkich jednostek samorządowych w subregionie, posiadających kompetencje w zakresie planowania przestrzennego w ramach struktury Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka lub w ramach odrębnej struktury organizacyjnej, dedykowanej tematowi planowania przestrzennego. W drugim przypadku zakres odpowiedzialności powstałej jednostki musi być akceptowalny przez wszystkie podmioty współpracujące w ramach Aglomeracji, a zakres przekazanych zadań może być różny.

Niezależnie od przyjętej formy, celami współpracy na rzecz planowania przestrzennego powinny być w szczególności:

- skupienie wysiłków na właściwym zagospodarowaniu obszarów zurbanizowanych w kontekście racjonalnego planowania przestrzennego
- minimalizowanie potrzeby podróżowania
- ograniczenie rozlewania się zabudowy
- ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych
- współpraca przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego dla obszaru, np. w formie wspólnego biura lub wspólnych komisji urbanistycznych

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, podmioty aglomeracyjne.

Tabela 5.20 Szczegółowe zadania dla działania Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

Na gruncie planowania przestrzennego należy dążyć do osiągnięcia racjonalnej i efektywnej struktury funkcjonalno-przestrzennej z wykształconymi (kompletnymi) jednostkami osadniczymi, a sam proces planowania przestrzennego powinien być zorientowany na człowieka. Ważne jest również nawiązanie do koncepcji *Transit Oriented Development*, zgodnie z którą rozwój oraz proces planowania powinny kłaść nacisk na jak najlepsze wykorzystanie dostępności transportu zbiorowego, w szczególności charakteryzującego się dużymi zdolnościami przewozowymi. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport powinno więc uwzględniać zróżnicowanie funkcji na danym obszarze (handel, usługi komercyjne i publiczne, mieszkania o zróżnicowanym standardzie) i wysoką intensywność zagospodarowania powierzchni. Optymalne zagospodarowanie dostępnej przestrzeni w gminach Aglomeracji Beskidzkiej powinno prowadzić do zredukowania liczby niepotrzebnie wykonywanych podróży, które potęgują zjawiska kongestii na drogach i przyczyniają się do negatywnego oddziaływania na środowisko. Działania te wiążą ze sobą konieczność wdrożenia rozwiązań na rzecz uspokojenia ruchu oraz nadania priorytetu przemieszczeniom niezmotoryzowanym lub realizowanym transportem zbiorowym.

Działaniami komplementarnymi dla priorytetyzacji przemieszczeń realizowanych pieszo, rowerem bądź komunikacją zbiorową powinny być przekształcenia funkcjonalne ulic. Muszą one obejmować zmianę funkcji pasa drogowego i zabudowy przy nim usytuowanej. Cel ten można zrealizować poprzez budowę infrastruktury pieszo-rowerowej, wyznaczanie miejsc dla handlu i małej gastronomii, przy jednoczesnym ograniczeniu motoryzacji indywidualnej (np. poprzez obniżenie klasy ulicy).

Ważnym kierunkiem koniecznym do stworzenia obszarów samowystarczalnych jest również lokowanie zabudowy mieszkaniowej w sposób zwarty, zapewniający komfort pieszym (poprzez wprowadzenie rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, np. zamykanie ulic dla pojazdów mechanicznych, wydzielanie nowych pasów dla pieszych, ograniczenia prędkości, tworzenie przestrzeni współdzielonych), zgodnie z koncepcją miasta piętnastominutowego. Wymaga to decentralizacji życia i usług, tak by mieszkańcy mogli zaspokoić codzienne potrzeby w najbliższej okolicy. Koncepcja miasta piętnastominutowego jest korzystna z powodów ekologicznych i zdrowotnych – bliski dostęp do wielu miejsc podróży zachęca do rezygnacji z samochodów na rzecz np. rowerów lub spacerów, co ma pozytywny wpływ na środowisko i samopoczucie mieszkańców, a to z kolei wpisuje się w działania uzupełniające w zakresie redukcji zapotrzebowania na transport indywidualny.

Kluczem dla zapewnienia samowystarczalności obszarów jest zbilansowanie miejsc pracy, miejsc usług, a także miejsc zamieszkania. Wymaga to opracowania modelu funkcjonalno-przestrzennego Aglomeracji Beskidzkiej, wskazującego lokalizację i sposób zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych w zgodzie z zasadami zrównoważonej mobilności. Celem działań jest ukształtowanie przestrzeni (systemu transportowego i osadniczego) w sposób najbardziej efektywny, aby jednostki osadnicze były kompletnie wykształcone, a przez to powiązane z centrami lokalnymi.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.21 Szczegółowe zadania dla działania Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych.
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	3.2.6. stymulowanie powstawania centrów lokalnych przy węzłach przesiadkowych nadrzędnych poprzez działania planistyczne; 3.2.7. uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania; 3.2.8. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową; 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych; 3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym); 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

Obszar	Zadania szczegółowe
Funkcja turystyczna	3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość, to w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

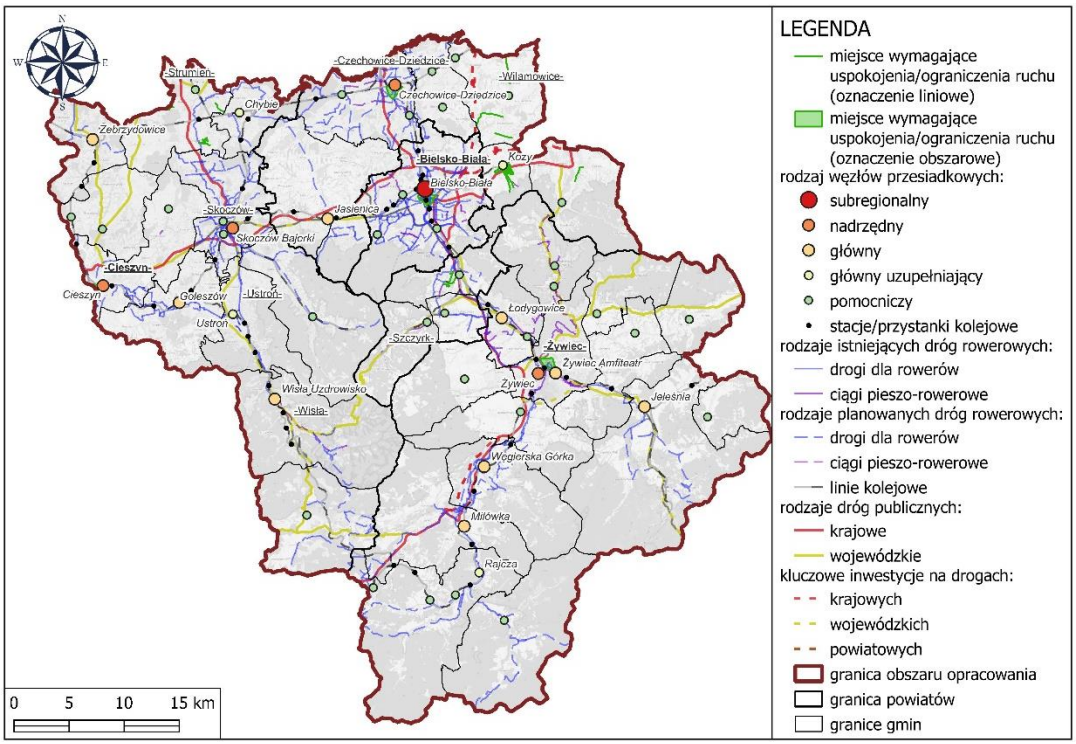
Efektywne planowanie przestrzeni publicznej musi uwzględniać poprawę komfortu przemieszczania poprzez odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego. W ramach tego zadania należy oczekiwać podjęcia działań na rzecz wyprowadzenia tranzytowego ruchu samochodowego z centrów miast [13]. Realizacja tego przedsięwzięcia wymusza budowę obwodnic (śródmiejskich i miejskich) oraz kameralizację sieci drogowej. Priorytetowo wyprowadzenie ruchu powinno być potraktowane w Bielsku-Białej (poprzez Północną Śródmiejską Obwodnicę Miasta Bielska-Białej), Czechowicach-Dziedzicach (poprzez północno-wschodnią obwodnicę Czechowic-Dziedzic), Żywcu (poprzez obwodnicę Żywca, łącząca drogę wojewódzką DW945 z drogą ekspresową S1), Cieszynie (poprzez modernizację ul. Bielskiej). W tym kontekście należy też zaznaczyć potrzebę budowy zjazdu na drodze S52 w rejonie Świętoszówki-Grodźca, w kierunku Skoczowa (jego brak powoduje przeciążenie węzła w Jasienicy).

Wyprowadzenie ruchu z centrów miast skutkować będzie ograniczeniem emisji szkodliwych substancji i hałasu, ograniczeniem kongestii, odzyskaniem przestrzeni dla mieszkańców, zwiększeniem udziału powierzchni zieleni (w tym drzew) oraz umożliwieniem budowy infrastruktury mobilności aktywnej. Przyczyni się to do poprawy jakości życia mieszkańców oraz zwiększenia atrakcyjności terenu jako miejsca do zamieszkania. Przekierowanie ruchu pojazdów na obwodnice przyczyni się do ich efektywniejszego wykorzystania.

Z kolei kameralizację sieci drogowej można osiągnąć np. poprzez tworzenie stref pieszych w centrach miejscowości z zakazem poruszania się samochodów (z możliwością dopuszczenia ruchu komunikacji publicznej), stref Tempo 30, zmianę urządzenia pasa drogowego – woonerf. Należy zaznaczyć, że wszelkie działania związane z uspokojeniem ruchu nie powinny jedynie ograniczyć dostępności do stref śródmiejskich/centralnych, ale także poprawić komfort i bezpieczeństwo osób poruszających się pieszo, rowerem lub przy wykorzystaniu środków komunikacji zbiorowej. Dobór poszczególnych rozwiązań powinien brać pod uwagę rodzaj struktury urbanistycznej (osiedle, miasto, wieś) ze względu na odmienną specyfikę przemieszczania się, natężenie ruchu, rodzaj zabudowy. Lokalizacjami wymagającymi uspokojenia ruchu są: Bielsko-Biała (ul. 1 Maja od ul. Zamkowej od ul. PCK, ulice 3 Maja i Zamkowa na odcinku pomiędzy ul. Wałową a ul. gen. Władysława Sikorskiego), Cieszyn (Śródmieście), Kozy (Osiedle 100, Osiedle Północ, ul. Beskidzka, Cmentarna, Kościelna, Kochaja, Młyńska, Panienki, Majowa, Zagrodowa), Wilkowice (ul. Do Lasku, Do Boru, Sosnowa, Wspólna, Spacerowa, Sportowa), Porąbka (ul. Bratniej w Czańcu i Porąbce), Wilamowice (ul. Piłsudzkiego, Więźniów Oświęcimia, Czernichowska, Pańska), Strumień (Bąków: ul. Jarząbkowicka, Szkolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa). Tego typu działania mogą przynieść korzyści w kontekście bezpieczeństwa ruchu oraz w kontekście rewitalizacji terenów zurbanizowanych, tworząc możliwości dla nowych przestrzeni publicznych, przyjaznych niechronionym uczestnikom ruchu, uwzgledniających np.:

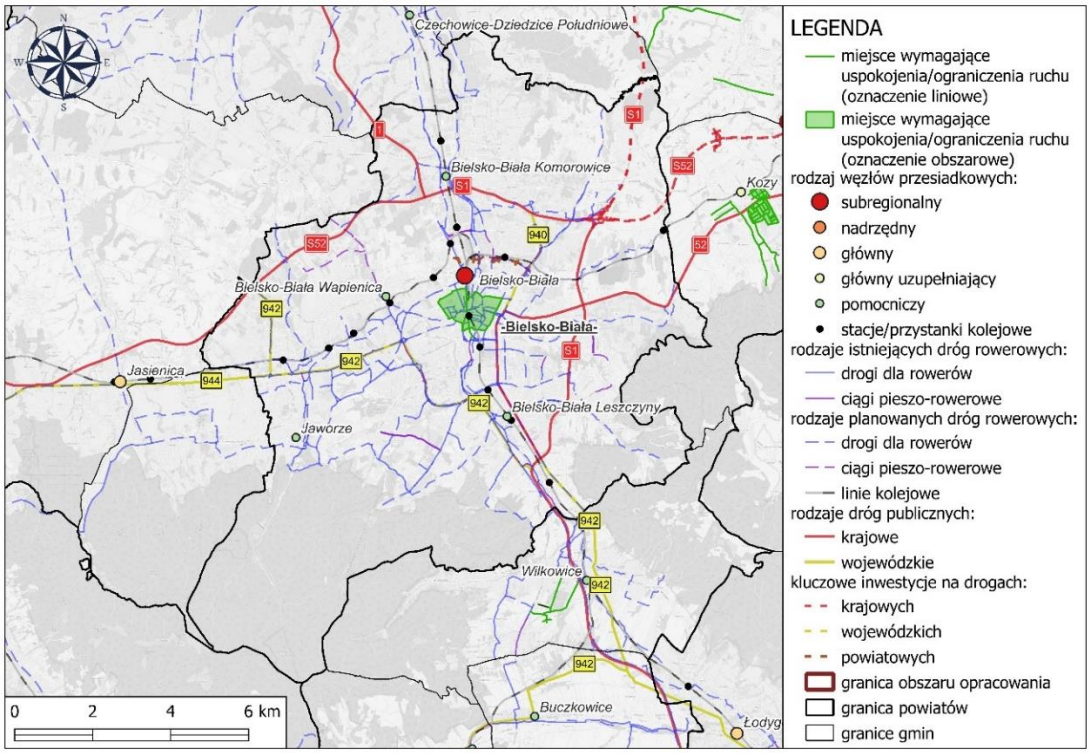
[13] Przez ruch tranzytowy należy rozumieć nie tylko ruch pojazdów ciężkich, ale również ruch pojazdów osobowych niezwiązany z miejscem zamieszkania lub celem podróży.

infrastrukturę łagodzącą zmiany klimatyczne czy przywracanie elementów historycznych (przykładem mogłoby być przywrócenie historycznego Wysokiego Trotuaru przy Zamku Sułkowskich w Bielsku-Białej jako elementu wynikającego z uspokojenia ul. Zamkowej).



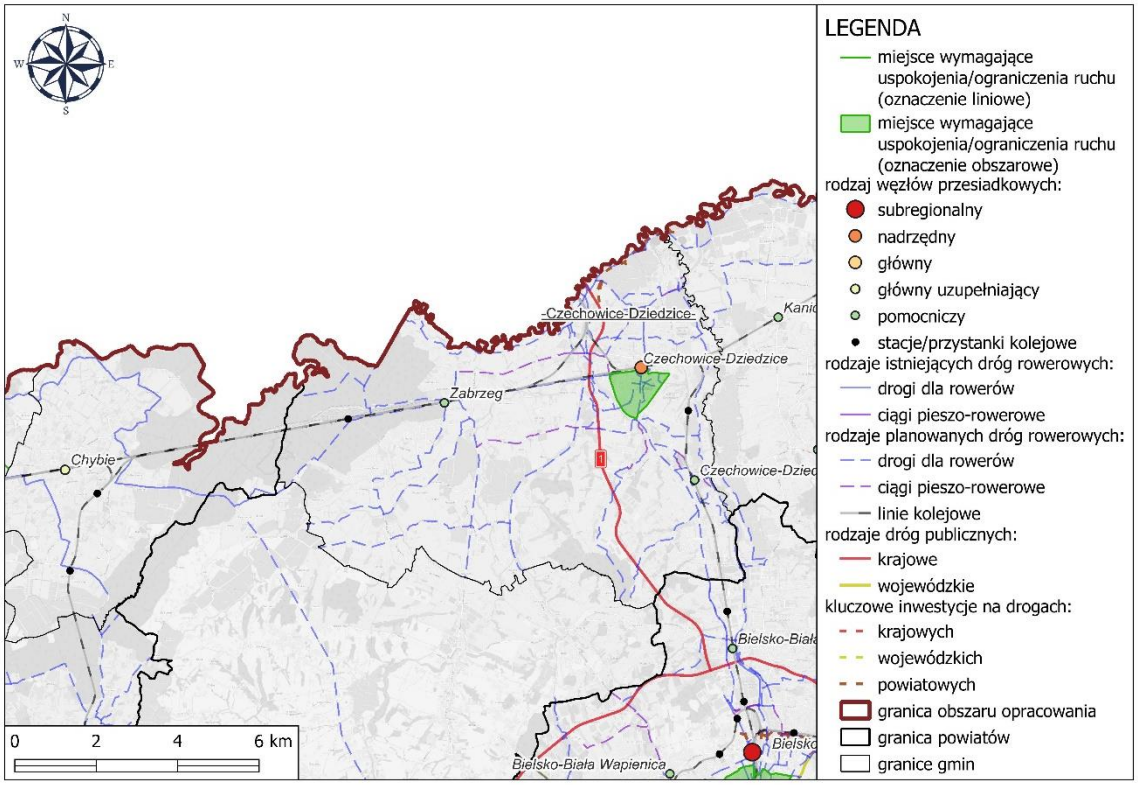
Rysunek 5.15 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne



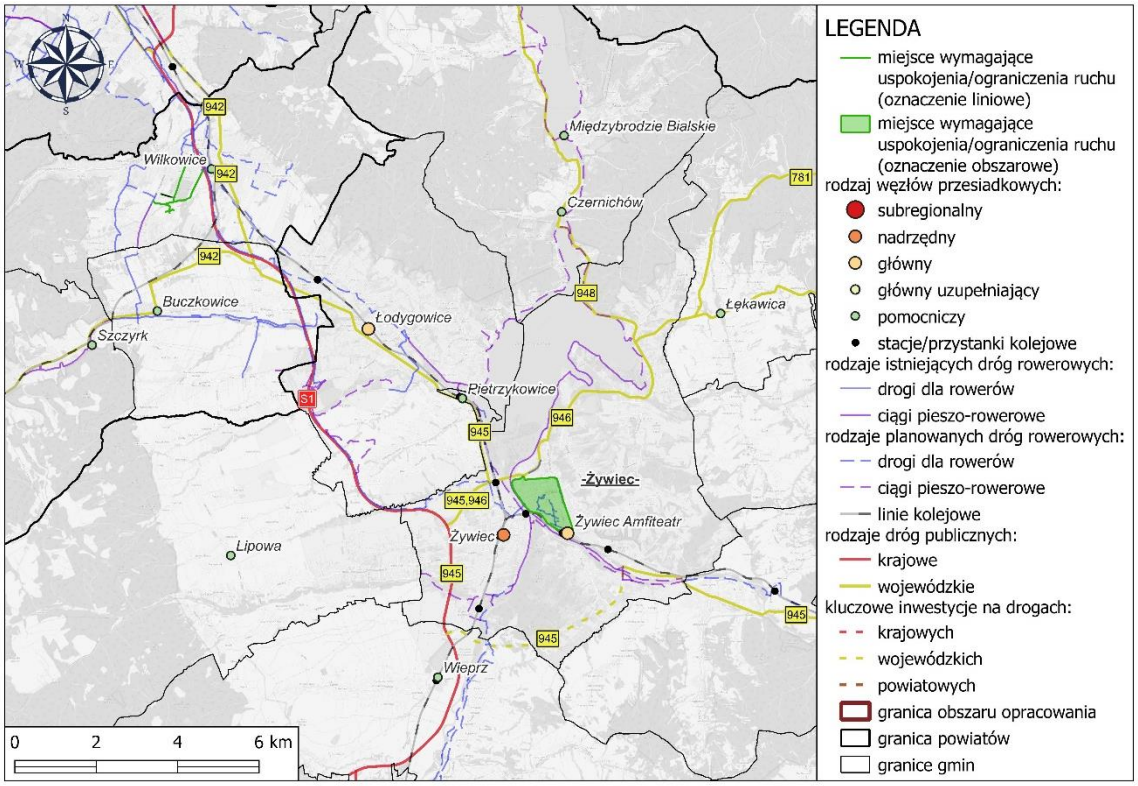
Rysunek 5.16 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Bielsku-Białej

Źródło: opracowanie własne



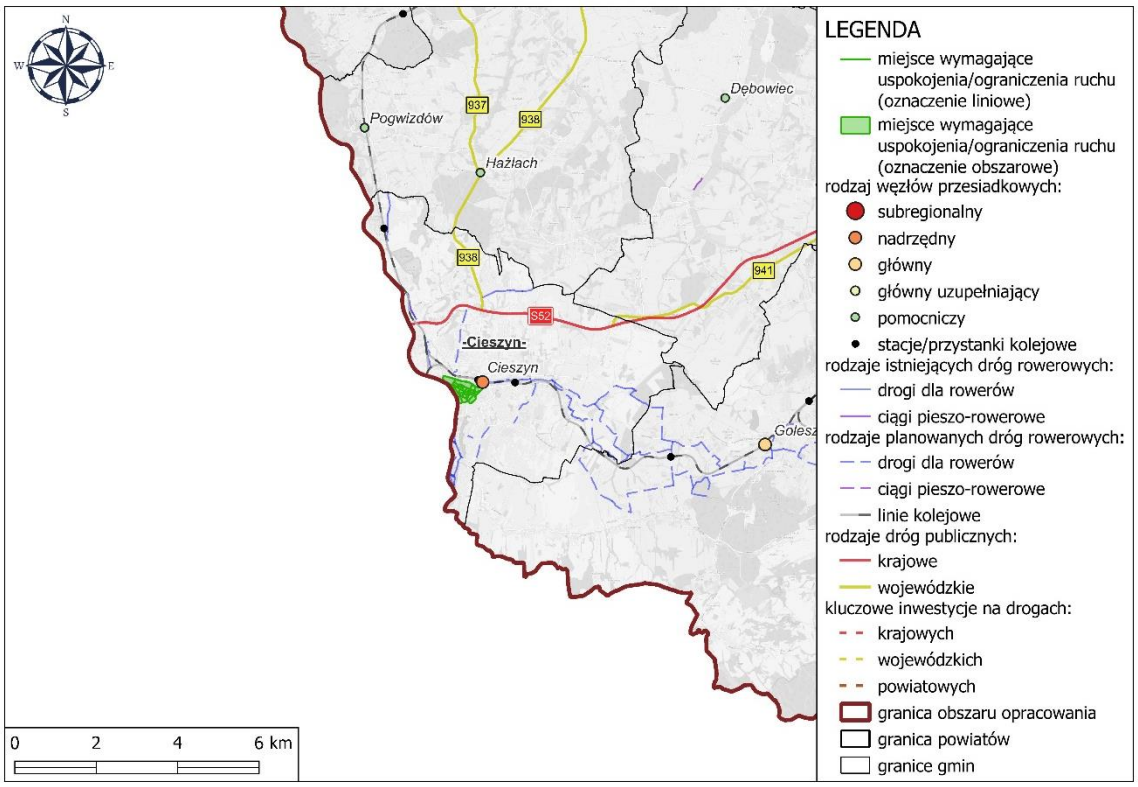
Rysunek 5.17 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Czechowicach-Dziedzicach

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.18 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Żywcu

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 5.19 Postulowane lokalizacje wymagające uspokojenia ruchu w Cieszynie

Źródło: opracowanie własne

Do kluczowych projektów, koniecznych w kontekście zminimalizowania uciążliwości motoryzacji indywidualnej, należy zaliczyć także rozwój stref płatnego parkowania, sprzyjających zwiększeniu rotacji pojazdów, zmniejszeniu kongestii na drogach czy też zmniejszenia liczby podróży samochodowych. W tym kontekście należy brać pod uwagę nie tylko powiększanie istniejących stref (np. w Bielsku-Białej, Cieszynie, Żywcu), ale także ustanawianie nowych stref w pozostałych gminach Aglomeracji Beskidzkiej, a w przypadku Bielska-Białej także w obszarach lokalnych centrów dzielnicowych.

Ponadto na potrzeby wyłączenia z ruchu lub ograniczenia ruchu samochodowego na obszarach zabytkowego śródmieścia niezbędne jest utworzenie infrastruktury parkingowej dla potrzeb mieszkańców oraz o funkcji buforującej na obrzeżach centrów miast. W Bielsku-Białej i Żywcu rolę taką pełnić będą mogły planowane węzły przesiadkowe (przy Dworcu Kolejowym w Bielsku-Białej oraz przy amfiteatrze w Żywcu), gdzie utworzona będzie infrastruktura Park&Ride, natomiast w Cieszynie planuje się budowę takich parkingów przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja.

Wszelkie działania inwestycyjne na sieci drogowej powinny być prowadzone w taki sposób, by maksymalizować użyteczność dla mieszkańców. Z jednej strony chodzi to u faktyczne zredukowanie wielkości potoku ruchu, z drugiej zaś – o zabezpieczenie lokalnej gospodarki i turystyki, funkcjonujących w Aglomeracji Beskidzkiej. W wyniku zmian na sieci drogowej nie wolno bowiem dopuszczać do ograniczenia możliwości dotarcia do terenów inwestycyjnych, turystycznych lub rekreacyjnych, lecz oczekiwać zwiększenia ich dostępności.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg.

Tabela 5.22 Szczegółowe zadania dla działania Uspokojenie ruchu

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	3.3.3. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta; 3.3.4. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.5. lokalne uspokajanie ruchu; 3.3.6. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast); 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu;
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	
Obszar funkcjonalny Aglomeracji Bielskiej	3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Obszary funkcjonalne lokalnych ośrodków rozwoju	
Funkcja turystyczna	

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.23 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu Uspokojenie ruchu

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej; – budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic; – budowa obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW945 z drogą ekspresową S1; – budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok”; – budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) – Kraków (Głogoczów); – modernizacja ul. Bielskiej w Cieszynie; – budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktury umożliwiającej wyłączenie z ruchu samochodowego (lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabytkowego centrum miasta; – rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

Tereny zielone istotnie wpływają na łagodzenie zmian klimatu i odporność miast, a przez to oddziałują na poprawę jakości życia ich mieszkańców. Tereny zielone powinny powstawać w zgodzie z koncepcją miasta zielonego (ang. *green city*), zakładającą kształtowania terenów zielonych przy wykorzystaniu rozwiązań przyjaznych dla środowiska, w tym ograniczających oddziaływanie transportu na środowisko. Aspekt zwiększenia udziału powierzchni zielonych powinien być brany pod uwagę także przy realizacji szeregu inwestycji budowlanych. Chodzi tu np. o zapewnienie nasadzeń dla oddzielenia ruchu pieszo-rowerowego od ruchu drogowego, nasadzenia w pobliżu budynków itp.

Dla ograniczenia skutków zmian klimatu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych należy szerzej wykorzystywać rozwiązania oparte na przyrodzie i służące powierzchniowemu zagospodarowaniu wód opadowych. W tym celu zasadne jest uzupełnianie infrastruktury drogowej o składniki błękitno-zielonej infrastruktury, w szczególności takie jak: stawy retencyjne, rowy infiltracyjne, ogrody deszczowe w pojemnikach, zielone dachy i ściany, nawierzchnie przepuszczalne (np. betony porowate, kostki układane w większych odstępach, powierzchnie ażurowe klinkierowe, żwir). Warto również kontynuować w całej Aglomeracji Beskidzkiej zapoczątkowany w Bielsku-Białej trend na zielone przystanki.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.24 Szczegółowe zadania dla działania Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 5.20 Przykład zielonego przystanku w Bielsku-Białej

Źródło: https://komunikacja.um.bielsko.pl

Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 3 w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Realizacja niniejszego pakietu przyczynia się do poprawy jakości środowiska.

DZIAŁANIE 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy

Niskoemisyjny transport zbiorowy pełni ważną rolę w transformacji miast w kierunku „inteligentnych" ośrodków (*smart city*), rozwijających się zgodnie z nurtem nowych uwarunkowań środowiskowych. Promocja elektromobilności w transporcie zbiorowym, oprócz wdrożenia nisko- lub zeroemisyjnego taboru (pożądane autobusy, spełniające najwyższe standardy emisji spalin EURO, autobusy hybrydowe, autobusy elektryczne, autobusy wodorowe), powinna obejmować także budowę lub przebudowę infrastruktury niezbędnej do jego obsługi i ładowania paliwem alternatywnym (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii) czy też budowę lub przebudowę infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.

Niskoemisyjne środki transportowe powinny być wykorzystywane nie tylko przez przewoźników komunalnych, świadczących usługi komunikacji miejskiej (MZK w Bielsku-Białej, PKM w Czechowicach-Dziedzicach, MZK w Żywcu, ZGK w Cieszynie), czy przewozy gminno-powiatowe (Komunikacja Beskidzka), ale również przez przewoźników prywatnych, wykonujących gminne lub powiatowe przewozy użyteczności publicznej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, operatorzy transportu zbiorowego.

Tabela 5.25 Szczegółowe zadania dla działania: Niskoemisyjny transport zbiorowy

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna

Na gruncie Aglomeracji Beskidzkiej istotnym czynnikiem, wpływającym na promocję transportu indywidualnego opartego o samochody elektryczne, jest wysoko rozwinięta sieć punktów ładowania (o ile na terenie samego Bielska-Białej dostęp do punktów ładowania można uznać za akceptowalny, o tyle gorzej jest w mniejszych ośrodkach). Kształt tej sieci nie powinien być dowolny, lecz wynikać ma z potrzeb użytkowników samochodów elektrycznych, uwarunkowanych czasem, jaki w danych warunkach są w stanie poświęcić na ładowanie baterii. Niezależnie od gminy, oczekuje się obecności stacji ładowania w szczególności w sąsiedztwie: placówek handlowych, urzędów, obiektów służących rozrywce i kulturze, dużych zakładów pracy, osiedli mieszkaniowych.

Zmniejszenie emisji substancji szkodliwych można również osiągnąć przez wyprowadzenie ruchu (zwłaszcza tranzytowego) z centrum miejscowości. Kluczowe w tym zakresie może być utworzenie Stref Ruchu Ograniczonego i Stref Czystego Transportu. Dokładny zasięg tych stref powinien wynikać z badań ruchu (tranzytowego i struktury rodzajowej pojazdów), ale ze względu na obecne, lokalne uwarunkowania, pożądanymi lokalizacjami w pierwszej kolejności powinny być centra Bielska-Białej (głównie ul. 3 Maja i Zamkowa – pod kątem utworzenia Strefy Czystego Transportu lub Strefy Ograniczonego Ruchu) oraz Czechowic-Dziedzic, Cieszyna i Żywca (pod kątem utworzenia Stref Ograniczonego Ruchu). W drugiej kolejności od nadmiernego ruchu samochodowego i wynikającej stąd emisji zanieczyszczeń powinny zostać uwolnione centra miejscowości pełniących funkcje turystyczne (Wisła, Szczyrk).

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.26 Szczegółowe zadania dla działania: Ekologiczna motoryzacja indywidualna

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	4.2.3. utworzenie Strefy Czystego Transportu; 4.2.4. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu;
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

Obszar	Zadania szczegółowe
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	
Funkcja turystyczna	

Źródło: opracowanie własne

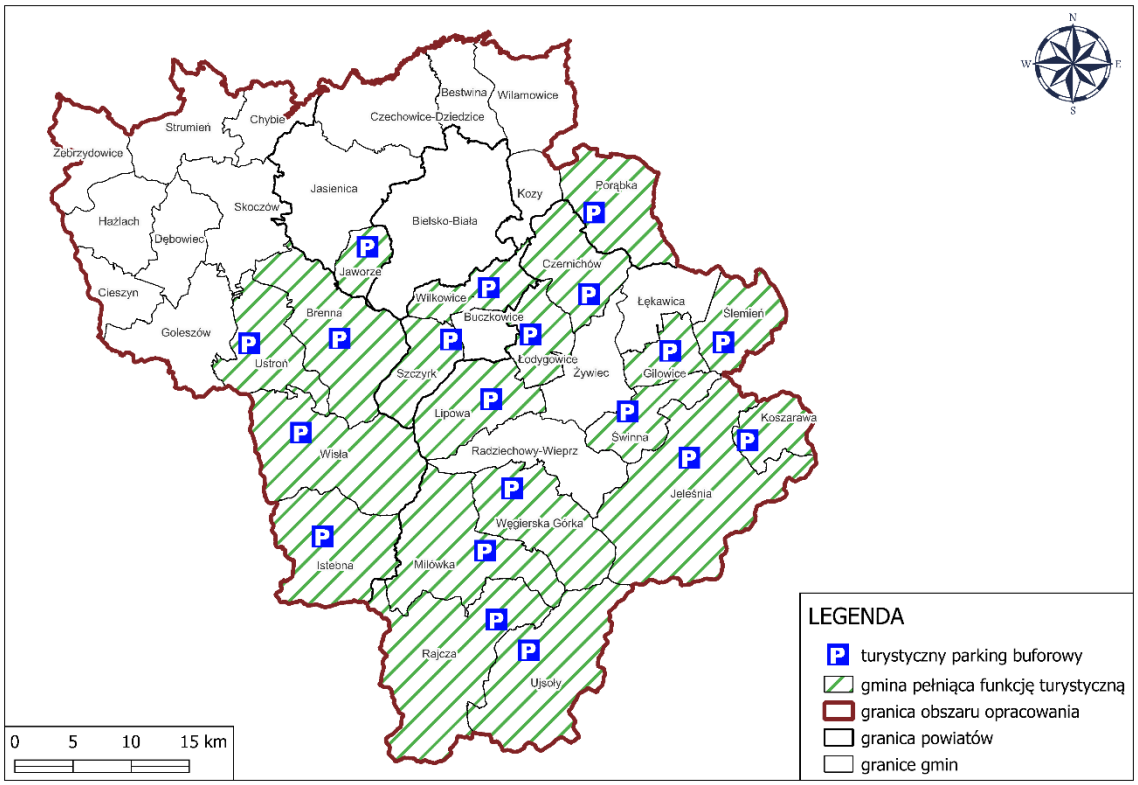
Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką

Sprawne zarządzanie turystyką wiąże się z realizacją pakietu 1 w zakresie sprostania oczekiwaniom pasażerów realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne publicznym transportem zbiorowym oraz zapewnienia odpowiednich standardów przewozowych w transporcie zbiorowym, pakietu 2 w zakresie tworzenia infrastruktury umożliwiającej sprawne łączenie podróży. Realizacja niniejszego pakietu prowadzi do budowy alternatywy dla przemieszczania się samochodem osobowym, a z czasem z jego rezygnacji w podróżach turystycznych.

DZIAŁANIE 5.1. Parkingi buforowe

Podstawą obsługi turystów powinien być sprawny system transportu zbiorowego. Indywidualny ruch turystyczny generuje dodatkowy popyt na miejsca postojowe, choć nie można go całkowicie wyeliminować. W Aglomeracji Beskidzkiej, w okresie powstawania wielu obiektów dedykowanych turystom, nie było świadomości potrzeby zapewnienia miejsc parkingowych dla odwiedzających. W celu sprostania temu wyzwaniu, w gminach, w których funkcjonuje infrastruktura turystyczna (np. wyciągi narciarskie, górskie szlaki turystyczne) pożądane jest wprowadzenie parkingów buforowych. Pozwolą one zatrzymać na obrzeżach gmin typowy ruch turystyczny, a stamtąd zapewnić sprawny dowóz do infrastruktury turystycznej autobusami lub innymi zorganizowanymi środkami transportowymi (*notabene* w ramach prowadzonej polityki parkingowej powinny zostać zapewnione miejsca do parkowania autobusów i autokarów). Koncepcja parkingów buforowych, uzupełniona atrakcyjną ofertą transportu zbiorowego, miałaby za zadanie ograniczyć rozbudowę istniejących parkingów oraz ruch samochodowy turystów do miejsc docelowych (i wynikające z niego straty czasu związane z poszukiwaniem miejsca postojowego) oraz przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.



Rysunek 5.21 Rekomendowana lokalizacja turystycznych parkingów buforowych

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.27 Szczegółowe zadania dla działania Parkingi buforowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych;
Funkcja turystyczna	5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.28 Kluczowe projekty i przedsięwzięcia dla pakietu: Parkingi buforowe

Kluczowe projekty i przedsięwzięcia
– budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 5.2. Systemy naprowadzające

Jazda w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania pojazdu (tzw. ruch jałowy) w znacznym stopniu odpowiada za zatłoczenie na drogach. W celu wyeliminowania ruchu jałowego na głównych ciągach komunikacyjnych, prowadzących do atrakcji turystycznych, pomocne jest wdrażanie systemów naprowadzających na miejsca postojowe. Rozwiązania te, działające w formie tablic informujących kierowców o wolnych przestrzeniach parkingowych, powinny funkcjonować już przy wjeździe do miejscowości i kierować na parkingi komunalne (w tym parkingi typu Park&Ride), parkingi w dużych obiektach kubaturowych. Tablice informacyjne mają również na celu powiadomienie o braku możliwości zaparkowania na danym obszarze, a w konsekwencji skłonienie do decyzji o pozostawieniu samochodu wcześniej i kontynuacji podróży transportem publicznym.

Systemy naprowadzające powinny wykorzystywać elektroniczne tablice i znaki miejskich systemów informacyjnych. Ze względu na znaczne natężenie turystów zewnętrznych (spoza Aglomeracji Beskidzkiej) tablice elektroniczne powinny wyświetlać nie tylko nazwę parkingu i liczbę wolnych miejsc postojowych, ale także lokalizację parkingu, odległość od znaku oraz kierunek jazdy. W ramach systemu powinna działać aplikacja mobilna o takiej samej funkcjonalności, umożliwiająca dodatkowo np. wcześniejszy zakupu biletu parkingowego poprzez system rezerwacji.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.29 Szczegółowe zadania dla działania: Systemy naprowadzające

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe;
Aglomeracja Bielska i rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej (Bielsko-Biała)	5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Aglomeracja Bielska (Czechowice-Dziedzice)	
Lokalne ośrodki rozwoju (Cieszyn, Żywiec)	

Źródło: opracowanie własne

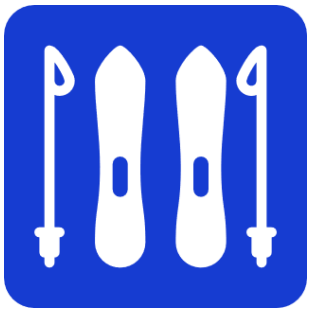
DZIAŁANIE 5.3. Wyposażenie taboru

Realizacja potrzeb przewozowych osób udających się w celach turystyczno-rekreacyjnych musi odbywać się w odpowiednich warunkach. Pojazdy transportu zbiorowego powinny być tak dobierane do obsługi poszczególnych połączeń, by były w stanie przewieźć znaczne wolumeny pasażerów. Nadrzędnym wymogiem w zakresie wyposażenia jest odpowiednie dostosowanie taboru (autobusowego i kolejowego) do obsługi połączeń obleganych przez turystów. Pożądane minimum powinna stanowić możliwość przewozu nart w sezonie zimowym oraz rowerów w sezonie letnim (np. poprzez wyposażenie taboru autobusowego w wieszaki lub przyczepy umożliwiające przewóz ekwipunku turystycznego). Podróż z takim bagażem musi odbywać się w odpowiednich warunkach,

tzn. nieutrudniających przejścia, nienarażających na szkodę osób i mienia innych pasażerów, nieograniczających widoczności kierującemu pojazdem, niezagrażających bezpieczeństwu ruchu.

O wyposażeniu środków transportu zbiorowego w udogodnienia dla osób podróżujących z nartami lub rowerami powinny informować czytelne piktogramy.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: operatorzy transportu zbiorowego.



Rysunek 5.22 Propozycja piktogramów informujących o możliwości przewozu rowerów i sprzętu narciarskiego w środkach transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne

Tabela 5.30 Szczegółowe zadania dla działania: Wyposażenie taboru

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 5.4. Specjalna oferta przewozowa

Sprostanie oczekiwaniom pasażerów, realizujących potrzeby turystyczne i rekreacyjne, zwłaszcza na obszarach z wysoko rozwiniętą bazą turystyczną, wymaga dostosowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego. W ocenie turysty usługi przewozowe są integralną częścią całego „produktu turystycznego". W ramach współpracy Aglomeracji Beskidzkiej z ośrodkami narciarskimi należy rozważyć uruchamianie sezonowych połączeń specjalnie z myślą o narciarzach i turystach – obowiązkowo takie połączenia powinny funkcjonować np. do Wisły i Szczyrku (w okresie zimowym jako Skibusy, a w letnim jako Bikebusy). Połączenia te nie powinny zastępować obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych, lecz stanowić rozszerzenie oferty w okresie wzmożonego ruchu turystycznego.

Rozwój połączeń komunikacyjnych dedykowanych turystom powinien uwzględniać synchronizację odjazdów z innymi środkami transportu w węzłach przesiadkowych, a docelowo powinien podlegać integracji taryfowo-biletowej w całej Aglomeracji. W celu popularyzacji zrównoważonej mobilności rekomendowane jest wprowadzenie bezpłatnych przejazdów na połączeniach turystycznych lub w ramach opłaty za postój pojazdu na parkingu buforowym.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego, właściwi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Tabela 5.31 Szczegółowe zadania dla działania Oferta przewozowa

Obszar	Zadania szczegółowe
Funkcja turystyczna	5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.

Źródło: opracowanie własne

Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna

Edukacja oraz partycypacja społeczna wiążą się z realizacją pakietu 2 w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Realizacja niniejszego pakietu prowadzi do zwiększenia świadomości transportowej wśród społeczności Aglomeracji Beskidzkiej oraz kształtowania pozytywnych trendów komunikacyjnych.

DZIAŁANIE 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji

Kształtowanie świadomości transportowej wśród społeczności Aglomeracji Beskidzkiej powinno dotyczyć wszystkich grup wiekowych, zaczynając od dzieci w wieku przedszkolnym, a kończąc na seniorach. Chodzi tu nie tylko o popularne pogadanki dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale także o cykliczne akcje szkoleniowe o tematyce transportowej. Mogą one mieć różną formę, ale powinny być dostosowane do docelowej grupy osób. Tym samym edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności może być realizowana w oparciu np. o konkursy plastyczne i zawody sportowe, kampanie społeczne adresowane do uczniów szkół podstawowych oraz grona nauczycielskiego (np. „Rowerowy Maj", „Rowerowa Szkoła"), kursy edukacyjne połączone z egzaminem na kartę rowerową.

Wszystkie przedsięwzięcia na rzecz budowania zrównoważonej mobilności rodzą konieczność połączenia wysiłków samorządów w kreowaniu spójnej polityki, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych. Ważne jest również doskonalenie umiejętności pracowników administracji samorządowej w sferze zmian i trendów zachodzących np. w transporcie i planowaniu przestrzennym.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.32 Szczegółowe zadania dla działania: Kształcenie społeczeństwa

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności

Przeobrażenie dotychczasowych form przemieszczania w kierunku zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej wymaga uzupełniania działań twardych (inwestycyjnych) działaniami miękkimi (nieinwestycyjnymi), które umożliwią włączenie ogółu interesariuszy w tematykę zrównoważonej mobilności, np. w formie zintegrowanych strategii informacyjnych, kampanii informacyjno-marketingowych (dotyczących realizowanych projektów, imprez i wydarzeń, podkreślających zalety i wizerunek transportu zbiorowego), wydarzeń publicznych (np. dni bez samochodu), warsztatów, reklamy w mediach. Wskazane przedsięwzięcia wymagają połączenia pracy samorządów w kreowaniu spójnej polityki, zaangażowania, budowania nawyków i edukowania w zakresie kształtowania pozytywnych zachowań komunikacyjnych.

Dobrym impulsem do kształtowania zrównoważonej mobilności będzie opracowanie zasad dobrych praktyk i standardów, czyli takich działań, które przyniosły konkretne, pozytywne rezultaty, jak również zawierających w sobie pewien potencjał innowacji, powtarzalnych i możliwych do zaimplementowania w warunkach krajowych.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne, samorządy powiatowe.

Tabela 5.33 Szczegółowe zadania dla działania: Promocja zrównoważonej mobilności

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność.

Źródło: opracowanie własne

DZIAŁANIE 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe

Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie zrównoważonej mobilności powinno korzystać z dobrych praktyk, których źródłem powinny być wspólne szkolenia, warsztaty, imprezy edukacyjne, ukierunkowane głównie na rozwój zasobów ludzkich. Ma to na celu podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych. Adaptacja dobrych praktyk docelowo prowadzi do doskonalenia standardów, w oparciu o które kształtowane będą zmiany mobilnościowe w Aglomeracji Beskidzkiej.

Podmiot/podmioty ponoszące odpowiedzialność za działanie: samorządy gminne.

Tabela 5.34 Szczegółowe zadania dla działania: Dobre praktyki i działania pilotażowe

Obszar	Zadania szczegółowe
Aglomeracja Beskidzka	6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

6. FINANSOWANIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

6.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Warunkiem powodzenia działań w zakresie zrównoważonej mobilności jest zapewnienie stabilnego finansowania przedsięwzięć, a w szczególności pokrycia wydatków związanych z przygotowaniem projektów, kosztów eksploatacyjnych infrastruktury, pojazdów, promocji i monitorowania rezultatów wdrożonych rozwiązań. Możliwymi instrumentami finansowania zrównoważonej mobilności są:

- środki zewnętrzne (pomocowe);
- środki rządowe w ramach programów krajowych;
- środki własne jednostek samorządu terytorialnego;
- kredyt, leasing;
- działalność komercyjna;
- środki własne operatorów transportu zbiorowego (amortyzacja i zysk).

Finansowanie projektów z zakresu zrównoważonej mobilności odbywa się z reguły przy wykorzystaniu więcej niż jednego źródła finansowania. Udział poszczególnych źródeł finansowania w pokryciu kosztów zadań inwestycyjnych zdeterminowany jest przez szereg czynników, np.:

- rodzaj i stopień złożoności zadania;
- czas trwania zadania;
- możliwości finansowe jednostki samorządu terytorialnego;
- kryteria finansowe uregulowane w projektach unijnych.

Przyporządkowanie źródeł finansowania do kluczowych działań przedstawiono w tabeli 6.1.

Tabela 6.1 Relacje między działaniami i sposobem finansowania

Działanie	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)
Pakiet działań 1. Zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego					
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej	organizatorzy transportu zbiorowego	✓		✓	✓
1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej	organizatorzy transportu zbiorowego		✓	✓	
1.1.4 wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych	samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
1.2.1. rewitalizacja linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu	samorządy gminne, PKP PLK S.A.	✓	✓		
1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych	samorządy gminne, PKP PLK S.A.	✓	✓		
1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków	samorządy gminne, PKP PLK S.A.	✓	✓		
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu	samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności	samorządy gminne, PKP PLK S.A.	✓	✓	✓	✓
1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej	samorządy gminne, PKP PLK S.A.	✓	✓	✓	
1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy	organizatorzy transportu zbiorowego			✓	
1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy	organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓

Działanie	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)
1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu)	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna					
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
2.1.2.-2.1.4. analiza i budowa węzłów przesiadkowych	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	
2.2.2., 2.2.3., 2.2.5.-2.2.7. budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, samorząd wojewódzki	✓	✓	✓	
2.2.4. rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej (tereny osiedli mieszkaniowych)	samorządy gminne, samorządy powiatowe, samorząd wojewódzki	✓	✓	✓	
2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”	samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja					
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓

Działanie	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.3., 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.4., 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.5., 3.3.11., 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	
3.3.6., 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania	samorządy gminne, zarządcy dróg			✓	
3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej	samorządy gminne, zarządcy dróg	✓	✓	✓	✓
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni	samorządy gminne	✓		✓	
3.4.2. zazielenianie ulic	samorządy gminne	✓	✓	✓	
3.4.3. zielone budownictwo	samorządy gminne	✓		✓	
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej	samorządy gminne	✓	✓	✓	
Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności					
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.	samorządy gminne, organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego	✓	✓	✓	✓
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych	samorządy gminne				✓
Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką					
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych	samorządy gminne	✓	✓	✓	
5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów	samorządy gminne	✓	✓	✓	
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe	samorządy gminne	✓	✓	✓	✓
5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego	samorządy gminne	✓	✓	✓	✓
5.3.1. rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego	operatorzy transportu zbiorowego			✓	✓
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego			✓	

Działanie	Podmiot odpowiedzialny	Środki UE (EFRR, FS)	Środki rządowe w ramach programów krajowych	Środki własne jednostek samorządu terytorialnego	Inne (np. kredyt, działalność komercyjna)
5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych	samorządy gminne, organizatorzy transportu zbiorowego		✓	✓	
Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna					
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych	samorządy gminne	✓		✓	✓
6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność	samorządy gminne	✓		✓	✓

Źródło: opracowanie własne

6.2. HARMONOGRAM WDRAŻANIA

W tabeli 6.2 przedstawiono harmonogram wdrożenia działań, o których mowa w poprzedniej części dokumentu. Harmonogram ten wskazuje okresy czasowe związane z planowaniem zrównoważonej mobilności w całym obszarze funkcjonalnym. Identyfikuje także zależności czasowe, jakie zachodzą między poszczególnymi zadaniami. Plan zakłada realizację wszystkich działań do 2040 r. W przypadku działań realizowanych wcześniej (tj. do 2030 r.) – zostaną one zweryfikowane w kolejnym cyklu przygotowania dokumentu SUMP. Realizacja zadań zgodnie z harmonogramem daje gwarancję terminowego wdrażania zrównoważonej mobilności w Aglomeracji Beskidzkiej.

Tabela 6.2 Harmonogram wdrażania działań

Działanie	Lata realizacji								
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
Pakiet działań 1. Zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego									
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej									
1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym									
1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej									
1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych									
1.1.5. otwarcie danych transportowych									
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu									
1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych									
1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków									
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej									
1.3.3. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym									
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów									
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu									
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności									
1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej									
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych									
1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy									
1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy									
1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu									
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego									
1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu)									

Działanie	Lata realizacji								
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
1.8.3. wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie)									
Pakiet działań 2. Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna									
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride									
2.1.2.-2.1.4. analiza i budowa węzłów przesiadkowych									
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego									
2.2.2., 2.2.3., 2.2.5. - 2.2.7. budowa infrastruktury rowerowej									
2.2.4. rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej									
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa									
2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo									
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych									
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej									
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych									
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych									
2.4.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”									
Pakiet działań 3. Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja									
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej									
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej									
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego									
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development									
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych									
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej									
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych									
3.2.6. stymulowanie powstawania centrów lokalnych przy węzłach przesiadkowych nadrzędnych poprzez działania planistyczne									
3.2.7. uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania									
3.2.8., 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu									

Działanie	Lata realizacji								
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
3.2.9., 3.2.11. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową									
3.2.12, 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży									
3.2.13., 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach									
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych									
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej									
3.3.3., 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta									
3.3.4., 3.3.10. tworzenie stref Tempo 30 i woonerf									
3.3.5., 3.3.11., 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu									
3.3.6., 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania									
3.3.7. rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej									
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni									
3.4.2. zazielenianie ulic									
3.4.3. zielone budownictwo									
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczenie infrastruktury drogowej									
Pakiet działań 4. Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności									
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego									
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych									
4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie									
4.2.3. utworzenie Strefy Czystego Transportu									
4.2.4., 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu									
Pakiet działań 5. Sprawne zarządzanie turystyką									
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych									
5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów									
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe									
5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego									
5.3.1. rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego									
5.3.2. czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów									

Działanie	Lata realizacji								
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej									
5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych									
Pakiet działań 6. Edukacja oraz partycypacja społeczna									
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych									
6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach									
6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności									
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach									
6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów									
6.2.3. prowadzenie kampanii promujących zrównoważoną mobilność									
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej									

Źródło: opracowanie własne

7. MONITORING I EWALUACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

7.1. ZASADY MONITOROWANIA I RAPORTOWANIA WYNIKÓW

Po przyjęciu Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ przez Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka (zrzeszającego wszystkie organy wykonawcze JST subregionu południowego województwa śląskiego) oraz przez wszystkich Członków Stowarzyszenia, poprzez przedłożenie radzie gminy/powiatu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ rozpocznie się proces jego wdrożenia i monitorowania przy współpracy Koordynatora procesu planowania prac nad SUMP, grupy roboczej ds. transportu i zrównoważonej mobilności oraz wszystkich zaangażowanych podmiotów (41 jednostek samorządu terytorialnego subregionu południowego województwa śląskiego, które będą odpowiedzialne za realizację tych działań na terenie gmin, poprzez swoje wydziały i jednostki organizacyjne właściwe do spraw merytorycznych). Cały proces koordynowany będzie przez Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka. Będzie to szereg czynności, niezbędnych dla skutecznego wdrażania dokumentu.

W ramach monitoringu wykorzystane zostaną narzędzia, do których zalicza się między innymi:

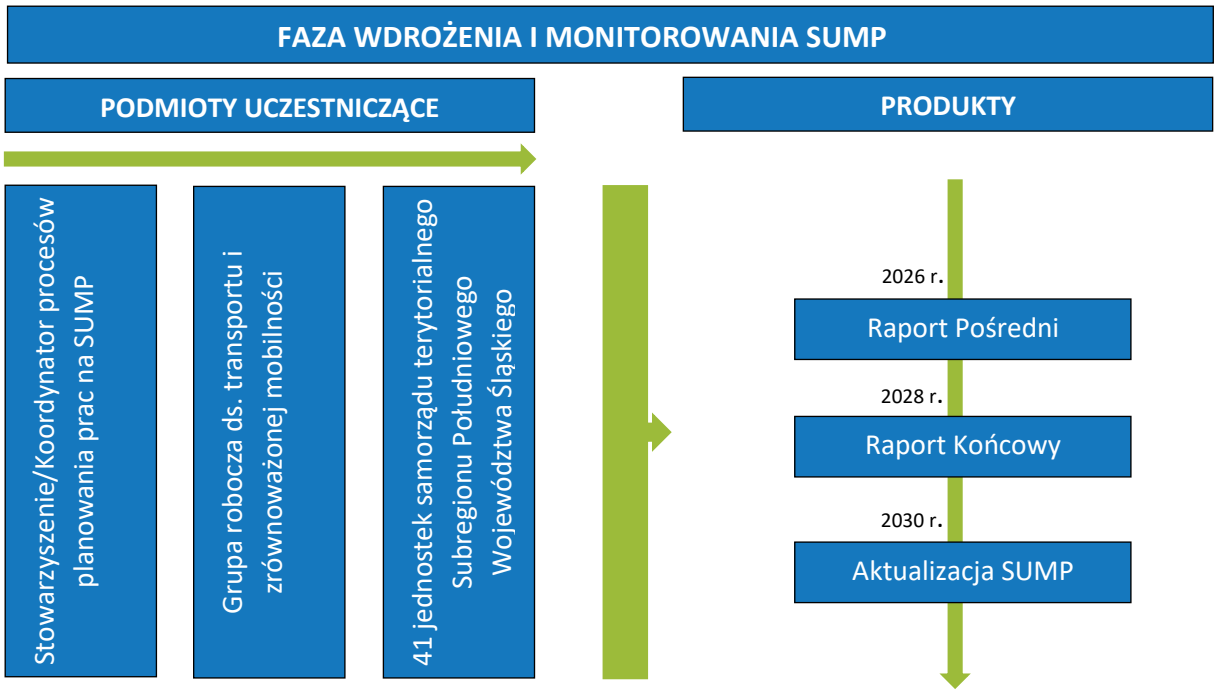
- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu,
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS,
- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań,
- budżety JST, plany transportowe, wieloletnie programy inwestycyjne i rozwojowe, procedury, polityki, samorządowe dokumenty strategiczne, etc.
- dane pochodzące z modelu ruchu Aglomeracji Beskidzkiej.

Wyniki monitorowania będą opracowywane w formie **Raportu Pośredniego** do końca 2026 r. oraz **Raportu Końcowego** opracowanego do końca 2028 r.

W ramach Raportu Pośredniego dojdzie do przeglądu realizacji wskaźników wskazanych w rozdziale 7.2 oraz projektów wymienionych w Załączniku A do Planu, natomiast w Raporcie Końcowym analizie poddane zostaną wyniki diagnozy, zweryfikowane zostaną przyjęte cele, pakiety działań i rekomendacje oraz ewaluacja realizacji wskaźników i projektów z Załącznika A.

Następnie Plan mobilności zostanie zaktualizowany w oparciu o wnioski i wytyczne z Raportu Końcowego. Proces ten rozpocznie się w roku 2028, a zakończy do roku 2030. W nowym dokumencie zweryfikowane zostaną wykonane działania oraz zamieszczona zostanie ocena poziomu osiągnięcia celów horyzontalnych (wizji) SUMP, przyjętego w obecnej edycji. Jednocześnie, zgodnie z metodyką, cel horyzontalny ulegnie przesunięciu na rok 2045.

Do końca pierwszego kwartału, począwszy od 2024 r. aż do roku 2031, zebrane zostaną informacje od wszystkich Członków Stowarzyszenia (41 JST) na temat postępów w realizacji projektów wymienionych w Załączniku A do Planu oraz wszelkie inne informacje, konieczne do wdrożenia, monitorowania oraz aktualizacji SUMP.



Rysunek 7.1 Schemat fazy wdrażania i monitoringu SUMP

Źródło: opracowanie własne

7.2. WSKAŹNIKI REALIZACJI SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Najważniejszym elementem systemu monitorowania wdrażania planu są odpowiednio dobrane wskaźniki. Przedstawione poniżej wskaźniki odnoszą się do wszystkich strategicznych celów Planu. Kryterium doboru wskaźników była łatwa dostępność danych, dzięki czemu będzie możliwe przeprowadzanie cyklicznego sprawdzania postępu efektów wdrażania Planu. Wskaźniki podzielono na: Wskaźniki rezultatu (tabela 7.1) oraz Wskaźniki produktu (tabela 7.2).

Tabela 7.1. Wskaźniki rezultatu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Wartość pośrednia Stan na koniec 2030 r.	Wartość końcowa Stan na koniec 2040 r.
Wskaźniki rezultatu - trend						
1	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego[14]	Baza danych z rejestru PESEL	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i świadome społeczeństw	-	↗	↗
Wskaźniki rezultatu - wartości						
2	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych	Komenda Wojewódzka Policji	Bezpieczeństwo ruchu drogowego i	2,4	2	1

[14] Brak wyliczenia wskaźnika, wynika z braku otrzymania danych z bazy rejestru PESEL od Ministerstwa Cyfryzacji w trakcie realizacji dokumentu, mimo zachowania należytej staranności przez podmiot sporządzający dokument (odmowa wydania danych).

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel horyzontalny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Wartość pośrednia Stan na koniec 2030 r.	Wartość końcowa Stan na koniec 2040 r.
Wskaźniki rezultatu - trend						
	na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej w ujęciu rocznym [na 100 tys. mieszkańców]		świadome społeczeństwo			
3	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze SUMP [na 100 tys. mieszkańców]	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	113 596,32 [t]	121 398,50 [t]	114 102,80 [t]
4	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM2,5) w obszarze SUMP [na 100 tys. mieszkańców]	Model ruchu	Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko	4,67 [t]	4,73 [t]	4,27 [t]

Źródło: opracowanie własne

Tabela 7.2. Wskaźniki produktu

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Wartość pośrednia Stan na koniec 2030 r.	Zakładana tendencja Stan na koniec 2040 r.
1	Długość dróg dla rowerów	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	110,3 km	175,3 km	↗ +20%
2	Długość zmodernizowanych /zrewitalizowanych linii kolejowych	Aglomeracja beskidzka / PKP PLK	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 km	37 km	↗ +100%
3	Liczba zintegrowanych centrów przesiadkowych	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	0 szt.	6 szt.	↗ +20%
4	Liczba powiatów objęta integracją	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i	0 szt.	3 szt.	3 szt.

Lp.	Nazwa wskaźnika	Źródło danych	Cel operacyjny	Wartość bazowa Stan na koniec 2022 r.	Wartość pośrednia Stan na koniec 2030 r.	Zakładana tendencja Stan na koniec 2040 r.
	transportu zbiorowego w ramach Aglomeracji		dostępny system transportu publicznego			
5	Liczba parkingów Park&Ride	Samorządy gminne	Sprawny, zintegrowany i dostępny system transportu publicznego	4 szt.	10 szt.	↗ +20%
6	Liczba parkingów buforowych	Samorządy gminne	Optymalizacja ruchu turystycznego	0 szt.	3 szt.	↗ +20%
7	Liczba zorganizowanych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w aglomeracji	Samorządy gminne	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	0 szt.	6 szt.	↗ +20%

Źródło: opracowanie własne

8. PODSUMOWANIE

Procesy gospodarcze oraz społeczne, które zachodzą w Aglomeracji Beskidzkiej, a także rosnące oczekiwania mieszkańców związane z komfortem przemieszczania się rodzą szereg wyzwań i problemów transportowych. W celu sprostania oczekiwaniom należy rozwijać system transportowy w sposób zrównoważony i zintegrowany, tzn. przy zaangażowaniu różnych grup interesariuszy oraz skoordynowaniu polityki w sektorze transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, a także pomiędzy różnymi poziomami władz oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami.

Opracowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej powstał w celu zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb związanych z mobilnością społeczeństwa w całym obszarze w kontekście poprawy jakości życia. Zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego przyczyni się do redukcji liczby podróży realizowanych samochodami. Wdrożenie zaleceń planu spowoduje zmiany w podziale modalnym. Prognozuje się wzrost udziału podróży komunikacją zbiorową i niesamochodowych (pieszych, rowerowych, itp.). Plan nie koncentruje się wyłącznie na ruchu, lecz na ludziach, dostępności, równości społecznej, zdrowiu, bezpieczeństwie, jakości przestrzeni i kładzie nacisk na następujące elementy mobilności:

- transport zbiorowy;
- przemieszczenia niezmotoryzowane (piesze, rowerowe i przy wykorzystaniu urządzeń transportu osobistego – UTO);
- intermodalność;
- zero i nisko-emisyjność;
- bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- systemy ITS.

Opracowany dokument wskazuje na kierunki rozwoju polityki przestrzennej i transportowej w obszarze funkcjonalnym. Realizacja powinna przyczynić się do sprawnego zarządzania planowaniem strategicznym, przestrzennym i transportowym, wykształcenia zabudowy (mieszkaniowej i usługowej) w sąsiedztwie sprawnego systemu transportowego oraz poprawy dostępności transportowej. Z punktu widzenia mieszkańca obszaru funkcjonalnego oznaczać to będzie zwiększenie efektywności transportu, zdecydowaną poprawę dostępności do celów podróży, komfort i bezpieczeństwo podróżowania, redukcję emisji zanieczyszczeń oraz podniesienie atrakcyjności i jakości otoczenia.

Przedstawione w Planie działania uwzględniają ograniczone zasoby finansowe poszczególnych jednostek samorządowych, a dodatkowo ukierunkowane są na zachowanie wysokiej atrakcyjności i konkurencyjności regionu oraz podniesienie jakości życia mieszkańców Aglomeracji Beskidzkiej.

SPIS TABEL

TABELA 2.1. LICZBA MIESZKAŃCÓW ORAZ POWIERZCHNIA GMIN AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ Z UDZIAŁEM PROCENTOWYM NA DZIEŃ 31.12.2021 R. 28
TABELA 2.2. WYKAZ DOKUMENTÓW WYŻSZEGO SZCZEBLA PODDANYCH ANALIZIE 31
TABELA 2.3. KLUCZOWE WNIOSKI Z BADAŃ JAKOŚCIOWYCH 33
TABELA 2.4. FUNKCJONUJĄCE W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIA KOLEJOWE O ZASIĘGU KRAJOWYM (STAN NA DZIEŃ: 23.09.2022 R.) 43
TABELA 2.5. PRZYSTANKI WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 48
TABELA 3.1. ANALIZA SWOT OBECNEJ SYTUACJI MOBILNOŚCIOWEJ AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 60
TABELA 4.1 WYNIKI PRACY EKSPLOATACYJNEJ 72
TABELA 4.2 PARAMETRY TRANSPORTU ZBIOROWEGO W HORYZONTACH PROGNOSTYCZNYCH 73
TABELA 5.1 ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY CELAMI HORYZONTALNYMI I OPERACYJNYMI 77
TABELA 5.2 ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY CELAMI OPERACYJNYMI I PAKIETAMI DZIAŁAŃ 87
TABELA 5.3 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ 91
TABELA 5.4 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA KOLEJ AGLOMERACYJNA – FAZA I 95
TABELA 5.5 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU KOLEJ AGLOMERACYJNA – FAZA I 95
TABELA 5.6 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA WSPÓŁPRACA 97
TABELA 5.7 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA TABOR 97
TABELA 5.8 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA SYSTEMY INFORMACJI PASAŻERSKIEJ 99
TABELA 5.9 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA 100
TABELA 5.10 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA ANALIZY I BADANIA TRANSPORTOWE 100
TABELA 5.11 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE 102
TABELA 5.12 RODZAJ INTEGRACJI W ZHIERARCHIZOWANYCH WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH 102
TABELA 5.13 POŻĄDANE WYPOSAŻENIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH 103
TABELA 5.14 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA WĘZŁY PRZESIADKOWE 104
TABELA 5.15 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU WĘZŁY PRZESIADKOWE (LISTA NIE STANOWI ZAMKNIĘTEGO KATALOGU PLANOWANYCH INWESTYCJI) 105
TABELA 5.16 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA KOMUNIKACJA ROWEROWA 111
TABELA 5.17 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU KOMUNIKACJA ROWEROWA (LISTA NIE STANOWI ZAMKNIĘTEGO KATALOGU PLANOWANYCH INWESTYCJI) 111
TABELA 5.18 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA ROZWIĄZANIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO 114
TABELA 5.19 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU ROZWIĄZANIA POPRAWIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO 115
TABELA 5.20 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA WSPÓŁPRACA NA RZECZ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO 117
TABELA 5.21 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA PLANOWANIE PRZESTRZENNE ZORIENTOWANE NA TRANSPORT I OBSZARY SAMOWYSTARCZALNE 118
TABELA 5.22 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA USPOKOJENIE RUCHU 123
TABELA 5.23 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU USPOKOJENIE RUCHU 123
TABELA 5.24 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA TERENY ZIELONE I BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA 124
TABELA 5.25 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: NISKOEMISYJNY TRANSPORT ZBIOROWY 126
TABELA 5.26 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: EKOLOGICZNA MOTORYZACJA INDYWIDUALNA 126
TABELA 5.27 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA PARKINGI BUFOROWE 128
TABELA 5.28 KLUCZOWE PROJEKTY I PRZEDSIĘWZIĘCIA DLA PAKIETU: PARKINGI BUFOROWE 128
TABELA 5.29 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: SYSTEMY NAPROWADZAJĄCE 129
TABELA 5.30 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: WYPOSAŻENIE TABORU 130
TABELA 5.31 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA OFERTA PRZEWOZOWA 131
TABELA 5.32 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: KSZTAŁCENIE SPOŁECZEŃSTWA 131
TABELA 5.33 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: PROMOCJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI 132
TABELA 5.34 SZCZEGÓŁOWE ZADANIA DLA DZIAŁANIA: DOBRE PRAKTYKI I DZIAŁANIA PILOTAŻOWE 132

TABELA 6.1 RELACJE MIĘDZY DZIAŁANIAMI I SPOSOBEM FINANSOWANIA 135
TABELA 6.2 HARMONOGRAM WDRAŻANIA DZIAŁAŃ 140
TABELA 7.1. WSKAŹNIKI REZULTATU 146
TABELA 7.2. WSKAŹNIKI PRODUKTU 147

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1.1 PLANOWANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ 16
RYSUNEK 1.2 SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ SUMP 17
RYSUNEK 1.3 ZDJĘCIE Z I ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 25.10.2022 R. Z MIASTA BIELSKO-BIAŁA. 22
RYSUNEK 1.4 ZDJĘCIE Z II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 24.04.2023 R. Z MIASTA CZECHOWICE-DZIEDZICE 22
RYSUNEK 1.5 ZDJĘCIE Z II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 06.09.2023 R. Z MIASTA ŻYWIEC 23
RYSUNEK 2.1 TRASA ROWEROWA DOOKOŁA JEZIORA ŻYWIECKIEGO 27
RYSUNEK 2.2 PODZIAŁ FUNKCJONALNY OBSZARU 28
RYSUNEK 2.3 INFRASTRUKTURA ROWEROWA W DZIELNICY WAPIENICA W MIEŚCIE BIELSKO-BIAŁA 39
RYSUNEK 2.4 ZAŁOŻENIA WOJEWÓDZKIEJ POLITYKI ROWEROWEJ Z ROKU 2019 (CZĘŚĆ A) ORAZ ZAKRES PLANOWANYCH AKTUALIZACJI (CZĘŚĆ B) W RAMACH PROJEKTU REGIONALNEJ POLITYKI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO (CZĘŚĆ C RYSUNKU PRZEDSTAWIA ZBLIŻENIE DO OBSZARU AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ) 40
RYSUNEK 2.5 DOSTĘPNOŚĆ ISTNIEJĄCYCH STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH 42
RYSUNEK 2.6 LICZBA POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH REGIONALNYCH I DALEKOBIEŻNYCH DLA STACJI KOLEJOWYCH W GMINACH AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 44
RYSUNEK 2.7 AUTOBUSY MARKI SOLARIS W BIELSKU-BIAŁEJ 47
RYSUNEK 2.8 MODELE ORGANIZACJI AUTOBUSOWEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W GMINACH AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 48
RYSUNEK 2.9 OBECNY DWORZEC KOLEJOWY BIELSKO-BIAŁA GŁÓWNA WRAZ ZE SCHODAMI PROWADZĄCYMI NA KŁADKĘ, KTÓRA POZWALA NA PRZEJŚCIE PIESZE NA DWORZEC AUTOBUSOWY 50
RYSUNEK 2.10 INFRASTRUKTURA ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE 50
RYSUNEK 2.11 PRZEBIEG DRÓG KRAJOWYCH ORAZ WOJEWÓDZKICH NA OBSZARZE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 53
RYSUNEK 2.12 STACJA ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH W BIELSKU-BIAŁEJ 54
RYSUNEK 2.13 AGLOMERACJA BESKIDZKA NA TLE NAJBLIŻSZYCH MIĘDZYNARODOWYCH PORTÓW LOTNICZYCH 55
RYSUNEK 2.14 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW BADANIA W GRUPACH CELOWYCH 56
RYSUNEK 2.15 WYBÓR ŚRODKÓW TRANSPORTU ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA W CODZIENNYM PRZEMIESZCZANIU WŚRÓD UCZESTNIKÓW W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH 57
RYSUNEK 5.1 AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ – ETAP I 81
RYSUNEK 5.2 AGLOMERACYJNY UKŁAD KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ – ETAP II 82
RYSUNEK 5.3 ISTNIEJĄCE I PLANOWANE SZLAKI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 94
RYSUNEK 5.4 DOSTĘPNOŚĆ ISTNIEJĄCYCH I PLANOWANYCH STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH PO WPROWADZENIU INWESTYCJI NA LINIACH KOLEJOWYCH W RAMACH FAZY I 95
RYSUNEK 5.5 PRZYKŁAD INFORMACJI PASAŻERSKIEJ NA DWORCU W CIESZYNIE 98
RYSUNEK 5.6 NIEPOŻĄDANY PRZYKŁAD INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ – PRZYSTANEK WILKOWICE-POTOCZEK 99
RYSUNEK 5.7 PRZYKŁADOWA LOKALIZACJA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH WEDŁUG HIERARCHII 104
RYSUNEK 5.8. INFRASTRUKTURA ROWEROWA 105
RYSUNEK 5.9 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 107
RYSUNEK 5.10 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W BIELSKU-BIAŁEJ 108
RYSUNEK 5.11 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH 108
RYSUNEK 5.12 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W ŻYWCU 109
RYSUNEK 5.13 SIEĆ ISTNIEJĄCYCH, PLANOWANYCH ORAZ BUDOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W CIESZYNIE 109

RYSUNEK 5.14 LINIOWE I PUNKTOWE MIEJSCA NA SIECI DROGOWEJ WYMAGAJĄCE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA 114
RYSUNEK 5.15 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 120
RYSUNEK 5.16 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W BIELSKU-BIAŁEJ 120
RYSUNEK 5.17 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH 121
RYSUNEK 5.18 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W ŻYWCU 121
RYSUNEK 5.19 POSTULOWANE LOKALIZACJE WYMAGAJĄCE USPOKOJENIA RUCHU W CIESZYNIE 122
RYSUNEK 5.20 PRZYKŁAD ZIELONEGO PRZYSTANKU W BIELSKU-BIAŁEJ 125
RYSUNEK 5.21 REKOMENDOWANA LOKALIZACJA TURYSTYCZNYCH PARKINGÓW BUFOROWYCH 128
RYSUNEK 5.22 PROPOZYCJA PIKTOGRAMÓW INFORMUJĄCYCH O MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERÓW I SPRZĘTU NARCIARSKIEGO W ŚRODKACH TRANSPORTU ZBIOROWEGO 130
RYSUNEK 7.1 SCHEMAT FAZY WDRAŻANIA I MONITORINGU SUMP 146

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

Załącznik A Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze

Załącznik B Kierunki interwencji wynikające z SUMP

Załącznik A Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Gmina/Podmiot/instytucja	Kategoria projektu	Zakres projektu (opis zaplanownych w projekcie działań)	Lata realizacji			
GDDKiA		Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała. Odcinek III Dankowice – węzeł „Suchy Potok” (z węzłem)	2025	X	X	X
		Budowa drogi S52 Bielsko-Biała (Suchy Potok) - Kraków (Głogoczów)	2027-2031	X	X	X
		Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 81 z drogą wojewódzką nr 944 (ul. Bielska) w Skoczowie	2024-2025	X	X	X
		rozbudowa węzła drogowego Świętoszówka na S52 (dobudowa zjazdu na kierunku Bielsko-B. Cieszyn)	bd.		X	X
		Rozbudowa węzła drogowego w ramach skrzyżowania drogi ekspresowej S52 z drogą wojewódzką 938 (ul. Katowicka) w Cieszynie	bd.		X	X
ZDW Katowice		Budowa nowego ciągu DW 941 na odcinku Ustroń/Wisła tj. etap I - odcinek DW od obwodnicy Ustronia do nowego mostu na Wiśle Obłaziec	2023-2025	X	X	X
		Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów	2024-2027	X	X	X
		Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Istebna Dzielec - Jaworzynka	2023-2024	X	X	X

		Krzyżowa na odcinku od km 30+933 do km 33+248				
		Przebudowa skrzyżowania DW 941 z ul. Kozakowicką i Dominikańską w m. Ustroń	2023	X	X	X
PKP		Rewitalizacja linii 97 Sucha Beskidzka – Żywiec	2023	X	X	X
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)	2024-2029	X	X	X
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Bielsko-Biała - Kęty	2040	X	X	X
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń/granica Państwa	2030	X	X	X
		Budowa łącznicy kolejowej pomiędzy linią 139 a linią 97 przebiegającej przez miasto Żywiec. Przedmiotowa inwestycja w połączeniu planowaną przebudowa linii na dwu torową znacząco usprawni ruch kolejowy oraz zmniejszy czas przejazdu co pozwoli na zwiększenie liczby kursów w ciągu doby. Ponadto przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego regionu.	?? - 2030	X	X	X
powiat bielski		Budowa północno-wschodniej obwodnicy Czechowic-Dziedzic	2026-2030	X	X	X

		Rozbudowa DP 2633S w ramach przebudowy układu drogowego wokół węzła w Jasienicy	2024-2026		X	X
		Przebudowa DP 4116S ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach na odcinku od skrzyżowania z DP 4463S ul. Szkolna do skrzyżowania (ronda) z DP 4428S ul. Mazańcowicką	2027-2029		X	X
		Przebudowa DP 4116S ul. Legionów w Czechowicach-Dziedzicach na odcinku od skrzyżowania (ronda) z DP 4428S ul. Mazańcowicką do skrzyżowania z DP 4446S ul. Lipowską	2025-2027		X	X
		Budowa/przebudowa układu komunikacyjnego łączącego drogę krajowej nr 1 z planowaną inwestycją budowy drogi ekspresowej S1	2030-2035	X	X	X
		Przebudowa drogi powiatowej nr 4486S Harszówki-Pisarzowice	2025-2028		X	X
		Rozbiórka i budowa nowego mostu w ciągu DP 4426S ul. Bielskiej na rzece Jasienica w miejscowości Ligota	2024-2025		X	X
		Rozbudowa drogi powiatowej nr 4425S ul. Sikorskiego w miejscowości Zabrzeg	2025-2026		X	X
		Przebudowa drogi powiatowej nr 4490S ul. Pięknej w Zasolu Bielańskim na odc. od skrzyżowania z ul. Mostową do granicy powiatu bielskiego.	2024-2025		X	X
		Przebudowa drogi powiatowej 4477 S Czaniec – Bukowiec – Porąbka w gminie Porąbka	2024-2025		X	X

		Przebudowa ciągu dróg powiatowych 4447S-ul. Kaniowska i 4462S-ul. Górnicza w Czechowicach Dziedzicach	2025-2026		X	X
		Przebudowa drogi powiatowej nr 4449S ul. Łukasiewicza w Czechowicach-Dziedzicach	2025		X	X
		Rozbudowa drogi powiatowej nr 4418S Grodziec-Zagóra	2027-2028		X	X
		Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej 7479S (ul. Szczyrkowska) z drogami: powiatową 1404S (ul. Wyzwolenia) i gminną (ul. Klimczoka) w miejscowości Bystra	2028-2029		X	X
powiat cieszyński		„Rozbudowa drogi powiatowej 2619S ul. Bielskiej w Cieszynie na odcinku ok. 1 km wraz z głównymi skrzyżowaniami - z ul. Stawową i ul. Wiślańską" jako poprawa połączenia Cieszyna (wschodnia obwodnica) z drogą ekspresową S52 oraz strefą przemysłową w Goleszowie	2023-2025		X	X
		Budowa nowego odcinka drogi Powiatowej 2633S wraz z budową nowego mostu na rzece Wiśle w Strumieniu i budowa skrzyżowania z droga wojewódzką 939, jako połączenie z południową obwodnicą Strumienia	2005-2029		X	X
powiat żywiecki	infrastruktura drogowa	Budowa obwodnicy Żywca, łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1. Z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu tranzytowego przebiegającego przez centrum miasta Żywiec oraz brak	?? - 2030	X	X	X

		alternatywnej drogi wykluczającej konieczność przejazdu przez Żywiec zachodzi konieczność uwzględnienia budowy obwodnicy Żywca łączącej drogę wojewódzką DW 945 z drogą ekspresową S1, co jednocześnie poprawi dojazd do Nowego Szpitala w Żywcu.				
	infrastruktura drogowa	Doposażenie, modernizacja lub budowa przejść dla pieszych wraz z budową niezbednej infrastruktury majacej na celu poprawe bezpieczeństwa pieszych w Powiecie Żywieckim	2021-2030	X	X	X
	infrastruktura drogowa	Modernizacja dróg powiatowych i wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. chodniki, obiekty mostowe, ronda) na terenie Powiatu Żywieckiego	2021-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa sieci dróg Powiatu Żywieckiego	2022-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 945 Żywiec-Korbielów (ul. Kopernika) z drogą powiatową nr 1428 S Żywiec-Trzebinia-Juszczyna (ul. Isep) na rondo w miejscowości Żywiec	2020-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa chodnika dla pieszych w ciągu DP 1434 S Węg.Górka-Żabnica wraz z przebudową urządzeń obcych w km 4+037 do km 4+875 w miejscowości Żabnica	2021-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa odcinka DP 1419 S Jeleśnia - Koszarawa - Zawoja w km	2022-2024		X	X

		od 6+520 do 7+240 w miejscowości Koszarawa o łącznej długości 720 mb				
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu DP 1415 S Pewel Mała – Pewel Ślemieńska -Ślemień na odcinku w km 0+600 do km 1+600 w miejscowości Pewel Mała	2021-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa DP 1435S Cięcina-W.Górka-Milówka w m. Cięcina	2023-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej 1455 S wraz z budową chodnika dla pieszych, kanalizacji deszczowej i przebudową urządzeń obcych w m. Lipowa.	2022-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa i modernizacja chodników wzdłuż dróg powiatowych w miejscowościach Rycerka Dolna i Rycerka Górna w Gminie Rajcza	2021-2024		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 1413 S Moszczanica – Gilowice – Ślemień – Lachowice w Gminie Gilowice na odcinkach od 2+932 do 3+930, w km od 6+865 do 8+060 wraz z budową chodnika	2021-2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413 S przy ul. Krakowskiej w miejscowości Ślemień od km 8+061 do km 10+798	2022-2024		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej nr 1439 S Kamesznica – Rajcza – Ujsoły – granica państwa na odcinku	2021-2023		X	X

		o długości 1190 mb. w km od 16+054 do km 17+244 w miejscowości Glinka				
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi powiatowej nr 1479 S Jeleśnia-Gajka-Sopotnia Mała od km 2+305 do km 2+391 wraz z przebudową obiektu mostowego na potoku Sopotnia Wielka w Gminie Jeleśnia	2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Remont dróg powiatowych w gminach Węgierska Górka, Rajcza i Świnna	2023-2024		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa przejścia dla pieszych na DP 1444 S w rejonie Szkoły Podstawowej w Rycerce Dolnej”	2023		X	X
	infrastruktura drogowa	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w Żywcu i Juszczynie	2023	X	X	X
	transport publiczny	Rewitalizacja transportu publicznego na terenie Powiatu Żywieckiego	?? - 2030		X	X
	transport publiczny	Mobilny rozkład jazdy komunikacji publicznej na terenie Powiatu Żywieckiego	2023-2030		X	X
Ślemień	infrastruktura rowerowa	Regionalna Trasa rowerowa nr 614 na terenie gminy	2025-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg gminnych polegająca na remoncie w Ślemieniu	2023-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych oraz kanalizacji deszczowej w ciągu drogi powiatowej 1413S przy ulicy Krakowskiej w mejscowości Ślemień od km 8+061 do km 10+798	2023-2025		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi 1413S w sołectwie Kocoń do granicy województwa	2024-2030		X	

		małopolskiego – miejscowość Lachowice, gmina Stryszawa				
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi na ulicy Łącznej w Gminie Ślemień	2024-2030		X	
Gilowice	infrastruktura rowerowa	Regionalna Trasa rowerowa nr 614 na terenie gminy	2025-2030		X	X
Milówka	Przystanek przesiadkowy	Budowa węzła przesiadkowego obok dworca PKP w Milówce	2024-2026	X	X	X
	ścieżki rowerowe	Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych na terenie Gminy Milówka; gmina Milówka - trasa 17, trasa 611, przebudowa istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Soły wraz z przejściem pod mostem kolejowym, budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grunwaldzkiej w Milówce, budowa kładki pieszo-rowerowej oraz odcinka ścieżki - dojazd do Krzyża Grunwaldzkiego i połączenie jej z Traktem Cesarskim.	2023-2025	X	X	X
	Parking	Modernizacja parkingu "parkuj i jedź" przy kościele parafialnym w Lalikach	2023		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Krzywej w Kamesznicy - odcinek w posiadaniu Gminy Milówka	2023		X	
Świnna	ścieżki rowerowe	Regionalna trasa rowerowa nr 615 przez Żywiec - Świnną - Jeleśnię (do granicy Państwa). Regionalna trasa rowerowa w fazie projektowej, wynikająca z projektu Regionalnej Polityki Rowerowej województwa śląskiego.	2023-2026	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg na terenie Gminy Świnna - RFIL	2021-2023		X	X

	Infrastruktura drogowa	Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Świnna	2022-2023		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi wraz z budową chodnika dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 1415 S Pewel Mała - Pewel Ślemieńska - Ślemień w km 0+600 do 1+600 w miejscowości Pewel Mała	2022-2023		X	X
	Infrastruktura drogowo-piesza	Budowa chodników wzdłuż najbardziej ruchliwych dróg na terenie gminy, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu poruszania się	bd.		X	X
Łękawica	ścieżki rowerowe	Regionalna trasa rowerowa VeloBeskid nr 614 na terenie gminy Łękawica	bd.		X	
Istebna	Infrastruktura turystyczna	Regionalna trasa rowerowa nr 17 „Czadeczka” na terenie gminy Istebna (Przełecz Koniakowska – dolina Czadeczki – Trójstyk). Od Gminy rajcza przez Przełęcz Rupienka Dolina Czadeczki do Granicy ze Słowacją i do Trójstyku.	2024-2026	X	X	X
	Infrastruktura turystyczna	Regionalna trasa rowerowa nr 613 na terenie gminy Istebna (łącznik z Wisły przez Gminę Istebna z Doliną Soły - od Wisła Czarne przez Stecówkę, Koniaków do przełęczy Rupienka)	2024-2026	X	X	X
	Infrastruktura turystyczna	Trasa pieszo- rowerowa Olza od Amfiteatru pod Skocznią do trasy rowerowej Zaolzie.	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej Wilcze - Bźniokowa - Kameralna w Istebnej	2024-2026		X	X

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa Drogi gminnej Legiery w Koniakowie	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa Drogi Gminnej Janowice w Istebnej	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi Gminnej Zaolzie etap III	2025-2027		X	X
	Rozbudowa parkingu	Budowa Parkingu Jaworzynka Trzycatek	2025-2027		X	X
	Rozbudowa parkingu	Rozbudowa Parkingu Istebna Jasnowice	2025-2027		X	X
Węgierska Górka	Przystanki przesiadkowe	budowa centrum przesiadkowego na terenie Gminy Węgierska Górka	2024-2027	X	X	X
	infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnych tras rowerowych na terenie Gminy Wegierska Górka: 1)Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 2)Krajowa trasa nr 17	2025-2028	X	X	X
	Transport publiczny	Zmiana połączeń transportowych na terenie Gminy Węgierska Górka: Trasa 1 Cięcina Gronie (kościół) - Żabnica	2023-2024		X	X
	Transport publiczny	Zmiana połączeń transportowych na terenie Gminy Węgierska Górka: Trasa 2 Kamienna Cięcina Leśniczówka - Węgierska Górka 2	2023-2024		X	X
Bielsko-Biała	Przystanki przesiadkowe	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej	2027-2029		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Miasta Bielska-Białej	2025-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Rudawka i ulicy Hodowców wraz z włączeniem do drogi ekspresowej S52 – etap I	2024-2025		X	X

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od projektowanego węzła u zbiegu ulic Warszawska – Mazańcowicka do granicy miasta	2026-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 1, tj. ul. Warszawskiej z ulicą Mazańcowicką	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Budowlanych w Bielsku-Białej	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Stefana Okrzei w Bielsku-Białej	2025-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Polnej	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Krzyżowej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi zbiorczej – obwodnicy dzielnicy Hałcnów (przy współpracy z GDDKiA)	2024-2025	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S52 z Aleją gen. Władysława Andersa	2025-2026	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Eugeniusza Kwiatkowskiego wraz z budową obiektu mostowego nad LK nr 139	2023-2025	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Piastowskiej na odcinku od ulicy Romualda Traugutta do ronda Hulanka	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Cyniarskiej i pl. Wojska Polskiego	2021-2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa skrzyżowania ulic Ignacego Daszyńskiego, Hałcnowskiej i Czorsztyńskiej	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Zuchów	2024-2027		X	X

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Mostowej wraz z budową mostu nad rzeką Biała	2025-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Łuczników na odcinku od ul. Karpackiej do ul. Jeżynowej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa placu przy ul. Głębokiej oraz przebudowa ul. Głębokiej od ul. 11 Listopada do ul. Konfederatów Barskich i ul. Konfederatów Barskich od ul. Głębokiej do ul. ks. Stanisława Stojałowskiego	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Wyzwolenia (odcinek od ul. Księdza Stanisława Stojałowskiego do ul. Lwowskiej)	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa i remont odcinka ul. Akademii Umiejętności	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Barkowskiej	2025-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi powiatowej - ul. Bystrzańskiej z ulicami Długą, Fabryczną i Olszówka wraz z budową mostu na potoku Olszówka	2026-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi KDZ-1 łączącej ul. Cieszyńską z ul. Zwardońską	2028-2029		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Krzemionki wraz z rozbudową skrzyżowania ul. Krzemionki z ul. Wyzwolenia	2023-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa skrzyżowania Alei gen. Władysława Andersa, ul. gen. Tadeusza Bora Komorowskiego, ul.Partyzantów	2024-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa skrzyżowania ul. Wyzwolenia z ul. Wincentego Witosa wraz z elementami uspokojena ruchu w ciągu ul. Wincentego Witosa	2024-2024		X	X

	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul. Katowickiej na odcinku od ul. Opłotek do ul. Czeladniczej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Kazimierza Brodzińskiego	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ulicy Antycznej	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa/budowa dróg lokalnych stanowiących bezpośrednie połączenie do sieci TEN-T i/lub węzłów przesiadkowych, terenów inwestycyjnych	bd.		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. 1 Maja od ulicy Zamkowej do ul. PCK w Bielsku-Białej (w formie woonerfu)	2024-2025	X	X	X
	Ścieżki rowerowe	VeloBiała - utworzenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bielska-Białej - odcinek północny	2024-2027		X	X
	Ścieżki rowerowe	VeloBiała - utworzenie krajowej trasy rowerowej nr 17 na terenie miasta Bielska-Białej - odcinek południowy	2024-2027		X	X
	Ścieżki rowerowe	Trasa rowerowa 604 (od granicy z gminą Kozy do granicy z gminą Jaworze)	bd.		X	X
	Ścieżki rowerowe	Rozbudowa ulicy Biwakowej i ulicy Kopytko wraz z budową ścieżki rowerowej na terenach leśnych do ulicy Zapora	2026-2027		X	X
	Ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż potoku Straconka w kierunku wschodnim od Bulwarów Straceńskich do ulicy Małej Straconki	2028-2030		X	

	Ścieżki rowerowe	Rozbudowa Alei gen. Władysława Andersa w zakresie przebudowy istniejących ciągów pieszych i rowerowych na odcinku od rejonu skrzyżowania z ulicą gen. Kazimierza Sosnkowskiego do ulicy Partyzantów	2024-2025		X	X
	Ścieżki rowerowe	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ramach rozbudowy ulicy Juliana Tuwima od ulicy Władysława Broniewskiego do ulicy Urodzajnej oraz ulicy Władysława Broniewskiego od ulicy PCK do ulicy Juliana Tuwima	2024-2026		X	X
	Ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej od skrzyżowania z ul. Rzemieślniczą/ Kaczeńców (wzdłuż ul. Szlak i torów linii kolejowej nr 117) do granicy miasta Bielska-Białej	2029-2030		X	
	infrastruktura piesza	Budowa i rozbudowa przejść dla pieszych w ciągu ul. Górskiej	2024-2024		X	
	Transport publiczny	Rozwój przyjaznego środowisku transportu zbiorowego w Bielsku-Białej	2024-2026	X	X	X
	Systemy ITS	Rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Bielsku-Białej - etap III	2025-2027		X	X
	Strefa płatnego parkowania	Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w centrum Bielska-Białej	2023	X	X	X
	Parking kubaturowy	Parking kubaturowy na ul. Lwowskiej	2024-2025		X	X
	Parking kubaturowy	Parking kubaturowy na ul. Mikołaja Kopernika	2024-2025		X	X

	Transport publiczny	Budowa/przebudowa przystanków autobusowych (Warszawska Os. Grażyńskiego, Mikuszowice Śląskie, Mazańcowicka Warszawska, Wyzwolenia Boruty-Spiechowicza, Sarni Stok Kozia, Krecia Trzy Lipki, Wapienna Osiedle, Wapienica Park Przemysłowy Pętla, Cieszyńska Tańskiego, Tańskiego Cieszyńska, Langiewicza Basen, Piastowska Dworzec, Grażyńskiego Piekarska, Komorowicka Piekarska, Piekarska Wapienna, Pileckiego Kolista, Sosnkowskiego Grondysa)	bd.		X	X
	Transport publiczny	Miejska Kolej Linowa Bielsko-Biała – Szczyrk	bd.		X	
Wisła	infrastruktura rowerowa	Rowerem przez Beskidy – etap II - (budowa Wiślanej Trasy Rowerowej jako regionalnej trasy rowerowej nr 5 od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły, w stronę Nowej Osady i dalej Jeziora Czerniańskiego)	2024-2026	X	X	X
	infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 (od planowanego zakończenia WTR przy Jeziorze Czerniańskim w stronę Stecówki i dalej Istebnej	2024-2026		X	X
	infr. turystyczna	Rowerem przez Beskidy – etap III - Od centrum przesiadkowego w Centrum Wisły w kierunku dworca kolejowego Wisła Głębce oraz dalej Kubalonka - Istebna	2026-2028		X	X

	przystanki przesiadkowe	Rozbudowa Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego PKP w Wiśle Centrum wraz z zagospodarowaniem otoczenia – etap 3. Rozbudowa istniejącego centrum przesiadkowego o płytę dworca autobusowego - utworzenie nowego układu funkcjonalnego dla autobusów – trzy stanowiska do wsiadania, jedno do wysiadania, pętla do nawracania, miejsce do parkowania 4 autobusów, budowa zadaszenia nad peronami	2024-2026	X	X	X
	infr. Turystyczna / zmiana połączeń transportu publicznego	Uruchomienie lokalnego transportu publicznego na obszarze Gminy - utworzenie połączeń wewnętrznych, pomiędzy dolinami	2025-2028		X	X
Jaworze	Infrastruktura rowerowa	Budowa nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej - 1. ul. Dawny Traktr, 2. ul. Dawny Trakt, ul. Sielska, ul. Pagórkowa, ul. Koralowa	bd.		X	
	Parkingi	Budowa parkingu ze 115 miejscami dla aut osobowych, 4 – dla niepełnosprawnych, 4 – dla autobusów i punktem ładowania aut elektrycznych wraz z przebudową odcinka ul. Wapienickiej (aktualne pozwolenie na budowę),	2023-2024		X	X
Łodygowice	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 17 na terenie Łodygowice i Pietrzykowic - Inwestycja wzdłuż drogi S1 przebiegające przez Gminę Łodygowice wraz z łącznikami	2024-2026	X	X	X

	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 614 na terenie Zarzecza - Inwestcja wzdłuż Jeziora Żywieckiego od Klubu Halny do granicy z miejscowością Tresna	2024-2026	X	X	X
	Infrastruktura okołoturystyczna	Budowa parkingu przy ul. Żeglarskiej w Zarzeczu	2024-2025		X	X
	Infrastruktura okołoturystyczna	Budowa parkingu przy ul. Kościelnej w Zarzeczu	2024-2025		X	X
	Infrastruktura transportu	rozbudowa park&ride przy przystanku kolejowym w Pietrzykowicach wraz z połączeniem z trasą rowerową nr 614 na terenie Zarzecza	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa ul. Żeglarskiej w Zarzeczu	2024-2024		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Kolejowej w Łodygowicach	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi Do Morgów w Łodygowicach	2024-2024		X	X
Zebrzydowice	infrastruktura rowerowa	Budowa bocznicy regionalnej trasy rowerowej 613 w Zebrzydowicach, łącząca Żelazny Szlak Rowerowy z centrum Zebrzydowic	2023-2025		X	X
	infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zebrzydowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zebrzydowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie.	2023-2025		X	X

Skoczów	infrastruktura turystyczna/ścieżki rowerowe	Rozbudowa tras rowerowych w Gminie Skoczów jako element planowanej, zintegrowanej sieci tras rowerowych na terenie subregionu południowego, w tym Wiślanej Trasy Rowerowej jako regionalnej trasy rowerowej nr 5 . Projekt zakłada przebudowę nawierzchni istniejącego szlaku rowerowego na prawym brzegu Wisły w gminie Skoczów na odcinku od granicy z gminą Brenna do Ochab, budowa lub przebudowa trasy na lewym brzegu Wisły od granicy z gminą Brenna do kładki koło stadionu wraz budową konstrukcji inżynieryjnych umożliwiających pokonanie przeszkód terenowych i cieków wodnych, budowa MOR-ów. Planuje się również wyznaczenie tras rowerowych o walorach widokowych i historycznych na drogach o niskim natężeniu ruchu w sołectwach gminy Skoczów z połączeniem z sąsiednimi gminami.	2024-2026	X	X	X
	przystanki przesiadkowe	Budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy dworcu PKP w Skoczowie oraz przystanku kolejowym Skoczów Bajerki	bd.		X	
	przystanki przesiadkowe	Budowa parkingu park&ride. Zaprojektowanie i wykonanie dojazdu i miejsc parkingowych (parking park&ride) przy dworcu PKS w Skoczowie, wrożenie systemu roweru miejskiego oraz systemu IT w komunikacji	2024-2026	X	X	X

Szczyrk	przystanek przesiadkowy	Rozbudowa centrum przesiadkowego: ul. Kampingowa 4 Szczyrk/ budowa nowych miejsc parkingowych	2024-2025	X	X	X
	ścieżka rowerowo-piesza	Budowa ścieżki rowerowo-pieszej na odcinku od ul. Salmpolskiej (na wys. parkingu przy wyciągu gondolowym SON), przez ul. Zawodzie, ul. Jaworową, do ul. Świerkowej w Szczyrku	2025-2030		X	
	kolej linowa	Budowa kolei linowej z centrum przesiadkowego Skalite na Skrzyczne	bd.		X	
Radziechowy-Wieprz	infrastruktura turystyczna/rowerowa	Trasy rowerowe: Regionalna Trasa nr 17/ nr 611 - dł. 4,81km / Trasa Wieprz - Juszczyna o dł. 3,25 km / Trasa Wieprz - Radziechowy - Przybędza o dł 7,3 km / Trasa Radziechowy-Twardorzeczka - 1,4 km / Trasa Radziechowy-Przybędza - 3,9 km/ Trasa Wieprz - Brzuśnik - Bystra - Wieprz - 7,3 km.	2024-2029	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg na terenie gminy, łaczących poszczególne miejscowości oraz gminę Radziechowy-Wieprz z gminami Żywiec, Świnna, Węgierska Górka: Przebudowa drogi ul. Bubrów w Wieprzu do ul. Kamiennej w Żywcu; Przebudowa drogi ul. Kwiatowa w Radziechowach - ul. Kamienna w Przybędzy; Przebudowa drogi ul. Oblasek Przbędza - ul. Łączna Radziechowy; Przebudowa drogi na Prawy Groń w Brzuśniku - ul. Łąkowa w Wieprzu; Przebudowa drogi w	2024-2029		X	X

		miejscowści Juszczyna do miejscowości Trzebinia na tzw. Grobek				
Jasienica	Infrastruktura drogowa	Sygnalizacja świetlna na przejściach dla pieszych na ul. Świętoszówka (DW 944) w Jasienicy.	bd.		X	X
	Infrastruktura drogowa	wyprowadzenie ruchu lokalnego z obrębu skrzyżowania z dróg ekspresowych	bd.		X	X
	ścieżki rowerowe	Planowana budowa nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury rowerowej: 1. Landek - Jaworze Nałęże 2. Jasienica - Skoczów	1. 2024-2026 2.. 2027-2029		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa dodatkowego zjazdu w drogi ekspresowej na wysokości Grodźca	2023-2027	X	X	X
	infrastruktura drogowa	1) Budowa drogi publicznej nr 490179S („Pszenna”) w sołectwie Bielowicko 2) Rozbudowa dróg gminnych nr 490230S i 490237S („Pierściecka) w sołectwie Roztropice 3) Budowa zatoki postojowej w pasie drogi gminnej nr 490276S („Zdrojowa”)w sołectwie Rudzica 4) Rozbudowa drogi gminnej 490388S („Strażacka”) w sołectwie Międzyrzecze Górne 5) Rozbudowa drogi publicznej nr 490011S („Astrów”) w sołectwie Jasienica, Gmina Jasienica wraz z	2024-2029		X	X

		rozbudową obiektu mostowego LNI 35				
Żywiec	infrastruktura transportu/Parking Park&Ride	budowa węzła przesiadkowego w Żywcu (przy planowanym przystanku kolejowym na linii kolejowej nr 97: Żywiec osiedle 700-lecia	bd.		X	
	Regionalne trasy rowerowe	1. Trasa nr 17 - Radziechowy-Wieprz-Żywiec-Łodygowice 2. 611 Velo Soła - Radziechowy-Wieprz-Żywiec-Czernichów 3. 615 - Żywiec-Świnna-Jeleśnia 4. Żywiec-Lipowa-Dolina Zimnika	2024-2026	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Modernizacja ciągów drogowych: ul. Sienkiewicza i ul. Żeromskiego w Żywcu	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Modernizacja ul. Tartacznej wraz z połączeniem z ul. Leśnianka	bd.		X	
	Transport publiczny	Zakup autobusów niskoemisyjnych	bd.		X	
Lipowa	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż potoku Leśnianka, od granicy z miastem Żywiec do ul. Kryształowej w Twardorzeczce (4,2km)	2024-2026		X	X
Goleszów	Infrastruktura rowerowa	Regionalna Trasa rowerowa nr 604 (od granicy z gminą Ustroń do granicy z gminą Cieszyn)	2023-2025		X	X

	infrastruktura transportu	Budowa parkingów park&ride w pobliżu dworców kolejowych w gminie Goleszów Górny i Goleszów Dolny.	bd.		X	
Cieszyn	Infrastruktura drogowa	Strefa uspokojonego ruchu w Śródmieściu	2023-2030	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa dróg gminnych w celu poszerzenia oferty przewozowej miejskiej komunikacji zbiorowej: ul. Mickiewicza, Chrobrego, Jastrzębia, Zamarska	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa dróg: łącznik Katowickiej i Przepilińskiego, łącznik os. Bobrek Zachód i os. Bobrek Wschód	bd.		X	X
	Infrastruktura drogowa	Modernizacja ul. Bielskiej	bd.	X	X	X
	Parkingi przesiadkowe	Urządzenie parkingu Park&Ride przy ul. Katowickiej (przekształcenie terenu dawnego targowiska przemysłowego w parking Park&Ride) wraz z niezbędną zmianą organizacji ruchu na ul. Katowickiej w celu zapewnienia priorytetyzacji w kursowaniu linii autobusowych zapewniających transport z parkingu do centrum miasta	2024-2027		X	
	Parkingi przesiadkowe	Budowa parkingu Park&Ride i Bike&Ride przy przystanku PKP Cieszyn Uniwersytet	2024-2027		X	
	Parkingi buforowe	Budowa parkingu przy ul. Liburnia (z dojściem kładką pieszo-rowerową do zabytkowego centrum miasta) oraz parkingu na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja, jako infrastruktura umożliwiająca wyłączenie z ruchu samochodowego	2024-2030		X	

		(lub jego znaczne ograniczenie) obszaru zabytkowego centrum miasta				
	infrastruktura rowerowa	Urządzenie parking Bike&Ride przy dworcu PKP	2024-2026		X	
	infrastruktura rowerowa	Budowa drogi rowerowej od mostu kolejowego nad rzeką Olzą do dzielnicy Marklowice w Cieszynie, jako fragmentu trasy rowerowej 607	2024-2026	X	X	X
	infrastruktura rowerowa	Budowa trasy rowerowej nr 604 na odcinku od zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie do granicy z gminą Goleszów	2024-2027		X	X
	ścieżki rowerowe	Poprawa i uzupełnienie istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie Cieszyna	2024-2027		X	X
	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej przy ul Hażlaskiej	2024-2025	X	X	X
	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Z.Kossak-Szatkowskiej	2022-2023	X	X	X
	ścieżki rowerowe	Budowa ścieżki rowerowej przy ul. Mickiewicza	2023-2024	X	X	X
	Transport publiczny	Modernizacja cieszyńskiej komunikacji zbiorowej poprzez zakup autobusów elektrycznych	2024-2027	X	X	X
	Transport publiczny	Modernizacja infrastruktury przystankowej wraz zastosowaniem tablic informacyjnych w ramach rozbudowywanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na obszarze funkcjonowania cieszyńskiej komunikacji zbiorowej (Cieszyn, gmina Hażlach i gmina Zebrzydowice)	2024-2027		X	X

	zmiana połączeń transportu publicznego	Realizacja ustaleń Planu transportowego cieszyńskiej komunikacji zbiorowej w zakresie zamian przebiegu linii i poszerzenia oferty przewozowej	2024-2030		X	X
Ujsoły	infrastruktura piesza	Budowa chodnika w Glince	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg gminnych w Ujsołach – ulice: Targówek, Za Wodą Stolarska, Stara Poczta, Leśników	bd.		X	
	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Regionalna trasa rowerowa Nr 613. Koncepcja zakłada realizację 2 wariantów tras: 1. Geo-Park Glinka - granica państwawykonanie wyłączonej z ruchu pojazdów odcinka ścieżki/drogi/trasy rowerowej o długości ok. 800 m po istniejącej drodze gruntowej , co pozwoli na obejście ruchliwego centrum wsi Glinka. Początek trasy znajdowałby się w Geo Parku Glinka , gdzie zlokalizowany jest parking Park @Ride. W ciągu trasy znajduje się wiata wypoczynkowa, która będzie pełnić funkcję Miejsca Obsługi/Wypoczynku dla rowerzystów, zakłada się uzupełnienie jej o stację rowerową) wykonanie ciągu pieszo rowerowego wzdłuż drogi powiatowej Nr S1439S (docelowo) do granicy państwowej na przełęczy Glinka o długości 4 km. Zakłada się oznakowanie , stworzenie punktu informacyjnego, wiaty wypoczynkowej na granicy państwa. oraz Geo-park Glinka - Soblówka -	2024-2025		X	X

		Przełęcz Przysłup . 2. Zakłada się wykonanie trasy rowerowej o łącznej długości 12 k m biegnącej w zdecydowanej większości po atrakcyjnych widokowo gminnych drogach utwardzonych/asfaltowych lub gruntowych o dobrym standardzie . Start trasy – parking Park@Ride przy Geo-Parku Glinka – koniec – granica państwa ze Słowacja na przełęczy Przysłup. Trasa ta poprowadzi po drogach o niskiej intensywności ruchu pojazdów, dodatkowym atutem jest prowadzenie tras przez tereny leśne oraz tereny atrakcyjne widkowo. Konieczne jest urządzenie trasy w terenie na 3 odcinkach o łącznej długości ok. 2km (utwardzenie, poprawa nawierzchni) . Łączna długość trasy wyniesie ok. 12 km.				
Kozy	Infrastruktura drogowa	Przebudowa i uspokojenie ruchu na Osiedlu 100	?? - 2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Uspokojenie ruchu na ul. Beskidzkiej, Cmentarnej, Kościelnej, Kochaja, Młyńskiej	bd.	X	X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Piaskowej w Kozach	2023 - ??	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa ul.Panienki	2024-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul.Majowej i Zagrodowej	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Błękitnej	2024	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi ul. Nadbrzeżnej	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul.Wiosennej	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg ul. Młyńska, Topolowa, Poprzeczna	2023-2030		X	X

	infrastruktura rowerowa	Budowa trasy rowerowej nr 604 na odcinku od granicy z miastem Bielsko-Biała do granicy z gminą Porąbka	bd.		X	
Wilkowice	infrastruktura rowerowa	Budowa krajowej trasy rowerowej nr 17 łączącej gminę Bielsko-Biała z Buczkowicami i Łodygowicam. Trasa będzie zlokalizowana w głównej mierze wzdłuż dróg technicznych drogi ekspresowej S-69. Orientacyjna długość trasy to około 7,5 km	2024-2027		X	X
	Przystanek przesiadkowy	Budowa Park&Ride/ Bike&Ride w okolicach dworca kolejowego w Wilkowicach	2024-2027		X	X
Porąbka	Infrastruktura drogowa	Wprowadzenie strefy zamieszkania na ul. Bratniej w Czańcu i Porąbce	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa chodników dla pieszych w Porąbce (Kobierniki: ul. Kęcka, Tradycyjna; Porąbka: ul. Kozubnicka, Mała Puszcza, Bratnia, Żywiecka; Czaniec: ul. Bratnia; Bujaków: ul. Podlesie)	bd.		X	
	infrastruktura rowerowa	Utworzenie regionalnych tras rowerowych: nr 611 VeloSoła (od granicy z gminą Czernichów do granicy województwa), nr 604 (od granicy z gminą Kozy do połączenia z trasą nr 611)	bd.		X	
Wilamowice	Infrastruktura drogowa	Uspokojenie ruchu w Wilamowicach (ul. Piłsudzkiego, Więźniów Oświęcimia, Czernichowska, Pańska)	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa Rynku w Wilamowicach	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa Alei Młyńskiej w Dankowicach (łącznik do Gminy Bestwina)	2023		X	X

	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Cmentarnej w Hecznarowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Dolinowej w Pisarzowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Wojska Polskiego w Wilamowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Partyzantów w Wilamowicach	2023		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Polnej w Pisarzowicach	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Młyńskiej w Starej Wsi	2023-2024		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Lipowej w Starej Wsi	2023-2024		X	X
Czernichów	Infrastruktura rowerowa	Regionalna trasa rowerowa VeloBeskid nr 614 (jako trasa wokół Jeziora Żywieckiego, od granicy z gminą Łodygowice do granicy z miastem Żywiec)	2024-2026		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 (jako trasa wzdłóż jeziora Żywieckiego i Międzybrodzkiego, od granicy z miastem Żywiec do granicy z gminą Porąbka)	2024-2026		X	X
	Infrastruktura transportu	Budowa węzła przesiadkowego w Międzybrodziu Bialskim (połączenie trasy rowerowej nr 611 z przystankami Komunikacji Beskidzkiej S.A., MZK Żywiec)	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Ograniczenie prędkości przy przejściach dla pieszych w Czernichowie (DW948, DP1408S, DP1403S)	bd.		X	

Strumień	Ścieżki rowerowe	Droga dla rowerów w Zabłociu (ul. Bielska od mostu na rz. Wiśle do OSP w Zabłociu)	2025-2029		X	
	Ścieżki rowerowe	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 613 łączącej Żelazny Szlak Rowerowy z Wiślaną Trasą Rowerową na terenie Gminy Strumień i Gminy Zebrzydowice. Wyznaczenie trasy rowerowej istniejącymi drogami od Park&Ride w Zebrzydowicach (przy PKP) do połączenia z WTR na terenie Gminy Strumień (sołectwa Pruchna, Bąków i Drogomyśl) poprzez jej oznakowanie.	2024-2027		X	X
	Infrastruktura drogowa	Oraniczenie prędkości do 30 km/h w Strumieniu (Bąków: ul. Jarząbkowicka, Szkolna; Drogomyśl: ul. Konwaliowa, Storczyków, Stokrotek, Różana, Fiołków, Oblaski, Spokojna; Zabłocie: ul. Wiśniowa);	2028-2029		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg na terenie gminy: ul. Nowa w Pruchnej, ul. Brzegowa w Strumieniu, ul. Rybia Bąków, ul. Kręta Drogomyśl, ul. Knajska, Myśliwska, Urocza w Drogomyślu i Pruchnej, ul. Knajska, Myśliwska i Nowy Świat w Drogomyślu i w Pruchnej	2024-2029		X	
Koszarawa	Infrastruktura drogowa	Modernizacja drogi powiatowej DP 1419S	bd.		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa chodników dla pieszych na drogach powiatowych	bd.		X	
	infrastruktura rowerowa	Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przełęczy Klekociny	bd.		X	

		(granica województwa)- w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa do Zawoi				
Brenna	Infrastruktura rowerowa	Budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 na terenie gminy Brenna (od Górek Wielkich do granicy z gminą Jaworze)	2024-2028		X	X
	Infrastruktura rowerowa	Budowa turystycznej trasy rowerowej na terenie gminy Brenna (fragment trasy Brenna – Szczyrk, w przyszłosci potencjalna regionalna trasa rowerowa).	2024-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej 633 155 S ul. Hołcyna w Brennej.	2024-2025		X	X
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej 633 065 S ul. Sportowa w Górkach Wielkich	2026		X	X
Czechowice-Dziedzice	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa trasy rowerowej nr 17 - I etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 3km, od granic z miastem Bielsko-Biała w kierunku północnym, wzdłuż rzeki Białej. W ramach zadania wykonane zostaną również 2 kładki pieszo-rowerowe (jedna nad rzeką Białą i jedna nad potokiem Świerkówka), parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	2024-2026	X	X	X

	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa trasy rowerowej nr 17 - II etap - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 6 km. Przebieg: ul. Zabiele, Dębowa, Łukasiewicza, Wąska (przebieg MOSiR), Legionów, Chałupnicza, Stawowa, K.Miarki, Piasta, Waryńskiego, WTR. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)	2024-2026	X	X	X
	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa Wiślanej Trasy Rowerowej - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 8 km, od ul. Waryńskiego - wałami wiślanymi do zapory w Goczałkowicach	2025-2030	X	X	X
	Infrastruktura turystyczna	Budowa trasy rowerowej od ul. Legionów poprzez ul. Chałupniczą, Wodna, Księża Grobel, Ochodzka, Mostowa, Gminna do Zapory Goczałkowice. Zakres prac: dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb rowerzystów, (przejazdy rowerowe przez ulice, organizacja ruchu, MOR, miejscowa poprawa infrastruktury drogowej)	2025-2030	X	X	X
	Infrastruktura turystyczna	Budowa trasy rowerowej wzdłuż ujścia rzeki Białej -ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 8 km, od ul. Bestwińskiej do ujścia rzeki	2025-2030	X	X	X

		Białej do rzeki Wisły. W ramach zadania wykonane zostaną również wykonane parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.				
	Infrastruktura turystyczna	Budowa trasy rowerowej od ujścia rzeki Białej do rzeki Wisły - wzdłuż wałów wiślanych - do ujścia rzeki Iłownicy do rzeki Wisły - ścieżki pieszo rowerowej dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na odcinku ok. 5 km,. W ramach zadania wykonane zostaną również 1 kładka pieszo-rowerowa (nad rzeką Iłownicą), parking z ok. 50. miejscami postojowymi oraz ok. 2 stacje naprawy rowerów oraz elementy małej architektury tj. ławki, siłownia plenerowa, kosze na śmieci itd.	2025-2030	X	X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi lokalnej ul. Lipowskiej - od skrzyżowania z ul. Świerkowicką do granic miasta wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa skrzyżowania drogi DK 1 z drogą gminną nr 350 029S, ulicą Cichą (otwarcie nowych terenów pod inwestycje, wraz z łącznicami dróg gminnych: nr 350 031S ul. Cienista; nr 350 021S ul. Bukowa)	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ulicy Orzeszkowej - od skrzyżowania z ulicą Legionów do granic miasta	??-2030		X	

	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 145S ulicy Pionkowej w Czechowicach-Dziedzicach - dostosowanie do ruchu ciężkiego od skrzyżowania z ul. Łukasiewicza do skrzyżowania z ul. Kaniowską	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa łącznika drogowego od ulicy Pionkowej do ulicy Bestwińskiej	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa łącznika ulicy Legionów do DK 1 przy współpracy z miastem Bielsko-Biała	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Mazańcowickiej z DK 1 wraz z nowymi łącznicami (obsługującymi tereny przemysłowe)	2024-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi powiatowej 4428S ulicy Ligockiej na docinku od skrzyżowania z drogą powiatową 4440S ul. Mzańcowicką do skrzyżowania z DK 1 (wraz z przebudową skrzyżowania i budową łacznic drogowych nowo powstajacego osiedla Brzeziny)	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 259S ul.Stawowe Pole w sołectwie Bronów	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350014S ul.Braci Koźbów w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa drogi gminnej od ul. Topolowej - Staw Kopalniok - etap II (odcinek drogi gminnej łączącej ul. Tęczowej z ul. Boczną) w Czechowicach-Dziedzicach (Budowa	??-2030		X	

		odcinka drogi od ul.Tęczowej do stawu Kopalniok)				
	Infrastruktura drogowa	Budowa łącznika dróg gminnych ul.Falistej z ul.Łukową w Czechowicach-Dziedzicach	2026-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej 350 362S, ul. Pasiecznej w sołectwie Zabrzeg	2025-2028		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa ul. Węglowej bocznej wraz z przebudową kanalizacji deszczowej i oświetleniem - rewitalizacja osiedla "familoków"	2026-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 332S ul. Gazdy w sołectwie Zabrzeg	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa wewnętrznej nr N34 ul. Radosnej w Czechowicach-Dziedzicach	2024-2026		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 333S ulicy Gilów w sołectwie Zabrzeg	2026-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Budowa nowej przeprawy mostowej nad potokiem Świerkówką w Czechowicach-Dziedzicach w ciągu drogi gminnej nr 350 238S	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa nowej przeprawy mostowej nad potokiem Bakalaska w Czechowicach-Dziedzicach w ciągu drogi gminnej nr 350 029S	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa układu dróg gminnych nr 350 038S, ulic Dolna; nr 350 053S, ul. Grabowicka oraz nr 350 176S, ul. Sadowa w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	

	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 309S ulicy Stawiska w sołectwie Ligota	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 252S ulicy Kopaniny w sołectwie Bronów	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Rozbudowa łacznika drogowego ulic Mazańcowicka - Płaska - Smocza - Brzeziny	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 298S ulicy Polowa w sołectwie Ligota	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N 218 ulicy Tartacznej w sołectwie Ligota	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N 24 ulicy Myśliwskiej w Czechowice-Dziedzice	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 003S ulicy Akacjowej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 184S ulicy Smoczej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Budowa układu drogowego w nowopowstajacej zabudowie jednorodzinnej ulic Wilcza - Wrzosowa - Świerkowicka w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej nr 350 507S ulicy Granicznej w sołectwie Ligota	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N6 ul. Dębowej w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi nr N44 ul. Zabiele w Czechowicach-Dziedzicach	??-2030		X	

	Rewitalizacja układów drogowych osiedli byłych zakładawych	Przebudowa układu drogowego osieda Barabasza wraz z budową parkingów	??-2030		X	
		Przebudowa osiedla drogowego Barbary wraz z budową parkingów	??-2030		X	
	Infrastruktura okołoturystyczna	Budowa centrum przesiadkowego przyległych do dworca kolejowego w sołectwie Zabrzeg	??-2030		X	
		Budowa centrum przesiadkowego przyległych do dworców PKP i autobusowego	??-2030		X	
	Zeroemisyjność w przestrzeni publicznej	Wymiana floty samochodowej na zeroemisyjną w JST (pojazdy zeroemisyjne w Urzedzie Miejskim oraz jednostkach podległych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2024-2026		X	X
	Zeroemisyjność w transporcie zbiorowym	Zakup autobusów zeroemisyjnych 10 szt. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2024-2029	X	X	X
		Zakup autobusów zeroemisyjnych 10 szt. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2030-2035	X	X	X
	Montaż elektronicznych tablic odjazdowych na przystankach autobusowych	Montaż elektronicznych tablic odjazdowych na przystankach autobusowych w centrum miasta i Dworcu autobusowym wraz z dynamiczną informacją pasażreską.	2024-2030		X	X
	Węzły przesiadkowe	Centrum przesiadkowe w okolicy Dworaca PKP Czechowice-Dziedzice	2025-2030		X	X
		Centrum przesiadkowe w okolicy Dworca PKP Zabrzeg wraz z infrastrukturą rowerową.	2025-2030		X	X

	Infrastruktura rowerowa	Realizacja krajowej trasy rowerowej nr 17 od granicy z miastem Bielsko-Biała właem rzeki Biała do połaczenia z Gminą Goczałkowice (wykonanie przejść kładką rowerową nad rzekami Świerkówka, Wapienicą i Iłownicą) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2024-2025	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Połączenie krajowej trasy rowerowej nr 17 z WTR ul. Zabiele Pionkowa do Kaniowskiej	2026-2027	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Wykonanie alternatywnych do nr 17 przebiegów tras rowerowych z wykorzystaniem drogi technologicznej wykonanej podczas modernizacji lini kolejowej nr 93 na odcinku od DK1 do ul. Sikorskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2026-2027	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Wyonanie ścieżek roweroych stanowiące dojazdy do WTR oraz trasy rowerowej nr 17 (ścieżka rowerowa od ul. Kaniowskiej wschodnią i północną częścią miasta wzdłuż wału rzeki Wisły) wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2027-2031	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Realizacja aleternatywnych ścieżek rowerowych wraz z poprawą jakości i standardów WTR na odcinku od Zapory Goczałkowice do Centrum Miasta wraz z infrastrukturą towarzyszącą MOR.	2027-2031	X	X	X

Hażlach	droga rowerowa	Budowa drogi rowerowej łączącej projektowaną kładkę na rzece Olzie pomiędzy Pogwizdowem i Karwiną z ulica Sosnową. Droga rowerowa umożliwi bepośrednie połączenie Gminy Hażlach z Karwina w Republice. Inwestycja ma ogromne znaczenie zarówno dla obu partnerskich Gmin, Powiatu Cieszyńskiego jak również pogranicza. Projekt rozwiązuje problem niewystarczającego połączenia sieci tras rowerowych między Republiką Czeską a Polską. Jednakże połączenie pomiędzy Karwiną a gminą Hażlach w miejscowości Pogwizdów wymaga budowy kładki na granicznej rzece Olzie. Dzięki projektowi nastąpi międzynarodowe połączenie regionalnych i lokalnych ścieżek/tras rowerowych, a tym samym rozwój i wsparcie turystyki transgranicznej, wykorzystanie potencjału atrakcji turystycznych po obu stronach granicy, a także transgranicznej współpracy sąsiedzkiej. Kładka połączy istniejące trasy rowerowe – regionalną trasę rowerową nr 10 w Czechach (Dolní Lomná - Bohumín) i regionalną trasę rowerową nr 607 (Cieszyn – Żory) w Polsce, z połączeniem z Żelaznym Szlakiem Rowerowym . Kolejne połączenie w Cieszynie łączy się z regionalną trasą	2024-2025		X	X

		rowerową nr 604, która prowadzi do Bielska- Białej. Kładka pozwoli turystom z Żelaznego Szlaku Rowerowego przejechać przez Cieszyn do Bielska i po czeskiej stronie w Beskidy. Czeskiem.				
	ścieżka/droga rowerowa	Budowa ścieżki/drogi rowerowej w ramach trasy regionalnej 607 łączącej Cieszyn i kładkę na rzece Olzie. Inwestycja ma ogromne znaczenie zarówno dla obu partnerskich Gmin, Powiatu Cieszyńskiego jak również pogranicza. Projekt rozwiązuje problem niewystarczającego połączenia sieci tras rowerowych między Republiką Czeską a Polską. Jednakże połączenie pomiędzy Karwiną a gminą Hażlach w miejscowości Pogwizdów wymaga budowy kładki na granicznej rzece Olzie. Dzięki projektowi nastąpi międzynarodowe połączenie regionalnych i lokalnych ścieżek/tras rowerowych, a tym samym rozwój i wsparcie turystyki transgranicznej,	2026-2028		X	X

		wykorzystanie potencjału atrakcji turystycznych po obu stronach granicy, a także transgranicznej współpracy sąsiedzkiej. Kładka połączy istniejące trasy rowerowe – regionalną trasę rowerową nr 10 w Czechach (Dolní Lomná - Bohumín) i regionalną trasę rowerową nr 607 (Cieszyn – Żory) w Polsce, z połączeniem z Żelaznym Szlakiem Rowerowym . Kolejne połączenie w Cieszynie łączy się z regionalną trasą rowerową nr 604, która prowadzi do Bielska- Białej. Kładka pozwoli turystom z Żelaznego Szlaku Rowerowego przejechać przez Cieszyn do Bielska i po czeskiej stronie w Beskidy.				
Rajcza	Infrastruktura turystyczna/rowerowa	Budowa regionalnych tras rowerowych na terenie Gminy Rajcza wraz z punktami MOR: 1)Regionalna trasa rowerowa VeloSoła nr 611 (od centrum Rajczy do granicy z gminą Milówka - trasa gotowa w większej części) 2)Regionalna trasa rowerowa nr 613 (od granicy z gminą Ujsoły przez Rajczę i Zwardoń do granicy z gminą Milówka, Laliki)	2024-2025		X	X
	Infrastruktura turystyczna	Rozbudowa infrastruktury rowerowej (lokalne trasy rowerowe) w sołectwach Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Sól, Sól-Kiczora, Zwardoń wraz z punktami MOR	2025-2030		X	X

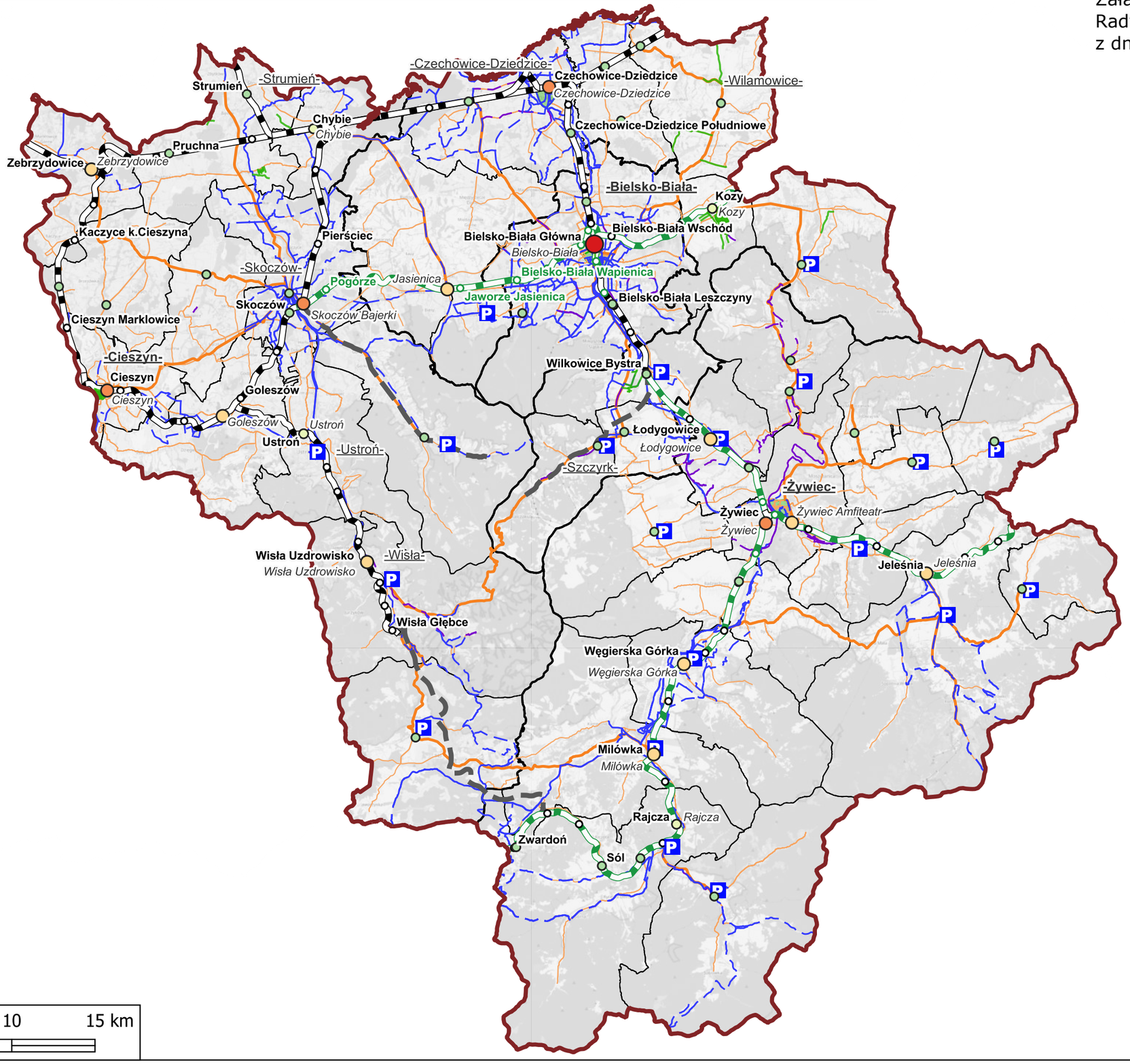
	infrastruktura drogowa	Przebudowa układu funkcjonalnego w centru Rajczy tj. budowa zatoki autobusowej w rejonie kościoła oraz przebudowa parkingu przy Ośrodku Zdrowia celem poprawy jego funkcjonalności	2025-2027		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi Po Kamieńcach w Rycerce Górnej	2025-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Budowa mostu do stacji PKP w Rajczy Dolnej	2025-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi do stacji PKP Rajcza Centrum	2025-2030		X	X
Ustroń	ścieżki rowerowe/infrastruktura turystyczna	Rowerem przez Beskidy – etap II - budowa regionalnej trasy rowerowej nr 604 - od granicy z gminą Goleszów planuje się przebudowę istniejącej kładki pieszej, z dostosowaniem jej do Standardów rowerowych wraz z budową infrastruktury rowerowej komunikującej ul. Obrzeżną z drogą wewnętrzną w rejonie ul. Równej w Goleszowie. W rejonie cmentarza komunlanego przy ulicy Obrzeżnej w przebiegu istniejącej drogi gruntowej należy wykonać budowę infrastruktury rowerowej. Następnie trasa będzie przebiegać na zasadach ogólnych ciągiem ul. Fabrycznej do skrzyżowania z ul. Daszyńskiego. W ciągu ul.Daszyńskiego należy istniejącą drogę dla rowerów dostosować do Standardów rowerowych. W ciągu ul. Kuźniczej na odcinku od ul. Daszyńskiego do styku z Wiślaną Trasą Rowerową (WTR)	2025-2026		X	X

		należy wprowadzić elementy fizycznego uspokojenia ruchu wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h. Do granicy z gminą Brenna przebieg trasy nr 604 biegnie wspólnie z Wiślaną Trasą Rowerową				
	infrastruktura drogowa	Budowa drogi zbiorczej ul. Pod Skarpą na odcinku od ul. A. Brody do ul. Cieszyńskiej	2025-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej 592 114S ul. Leśnej	2025-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Akacjowej, Skalica i Lipowej z DW 941	2026-2030		X	X
	infrastruktura drogowa	Przebudowa drogi gminnej 592 154S ul. Sanatoryjnej	2026-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej 592 113S ul. Folwarczna	2027-2030		X	
	infrastruktura drogowa	Rozbudowa drogi gminnej 592 108S ul. Bernadka	2027-2030		X	
Jeleśnia	infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg na terenie Gminy Jeleśnia	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa i modernizacja dróg i mostów (przepustów) gminnych wraz z odwodnieniem na terenie gminy Jeleśnia	2023-2030		X	X
	Infrastruktura drogowa	Przebudowa dróg wraz z budową chodników dla pieszych w ciągach dróg powiatowych	2023-2030		X	X

	Infrastruktura rowerowa	Regionalna trasa rowerowa nr 615, trasa przez Żywiec - Świnną - Jeleśnie (do granicy Państwa na Przełączy Glinne).	2025-2026	X	X	X
	Infrastruktura rowerowa	Trasa rowerowa stanowiąca sięgacz regionalnej trasy rowerowej nr 615 od centrum Jeleśni do Koszarawy i dalej w kierunku Przełęczy Klekociny (granica województwa)- w przyszłości potencjalna regionalna trasa rowerowa do Zawoi	2025-2026	X	X	X

Proponowane inwestycje na terenie Aglomeracji Beskidzkiej

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.



LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/ przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:
- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy
- parkingi buforowe

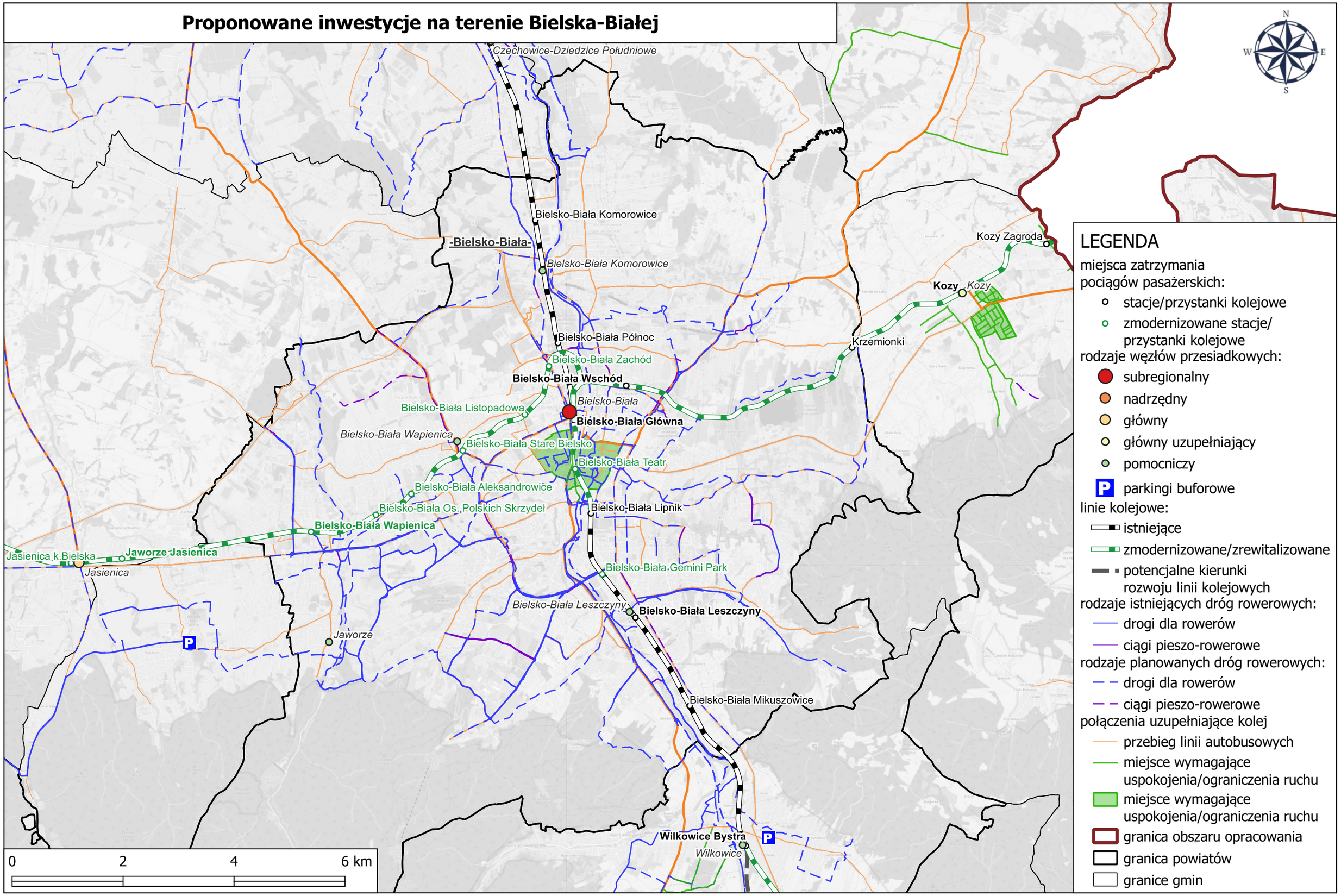
linie kolejowe:
- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej
- przebieg linii autobusowych
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- granica obszaru opracowania
- granica powiatów
- granice gmin

Proponowane inwestycje na terenie Bielska-Białej



LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/ przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:
- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy
- parkingi buforowe

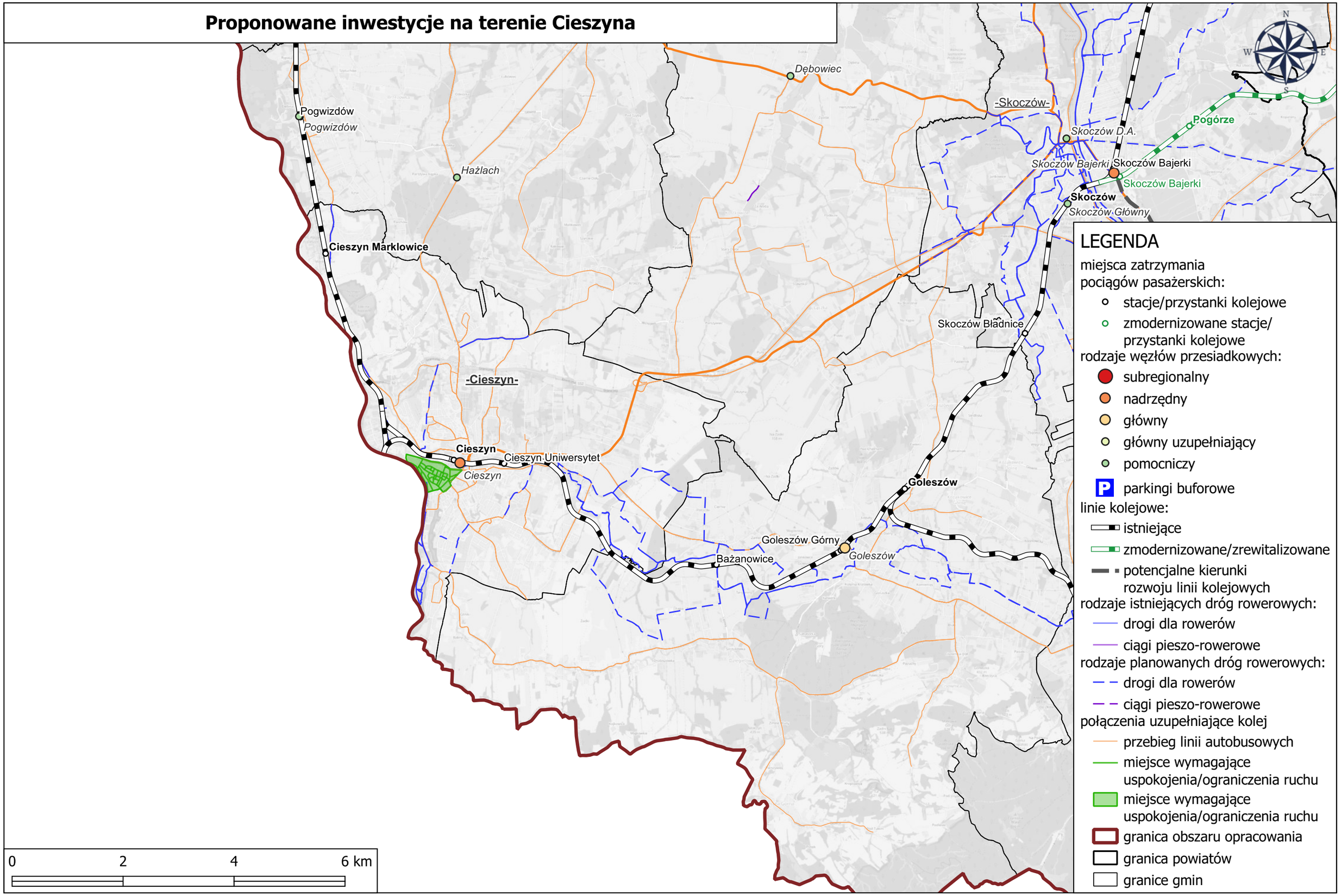
linie kolejowe:
- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej
- przebieg linii autobusowych
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- granica obszaru opracowania
- granica powiatów
- granice gmin

Proponowane inwestycje na terenie Cieszyna



LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/ przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:
- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy
- parkingi buforowe

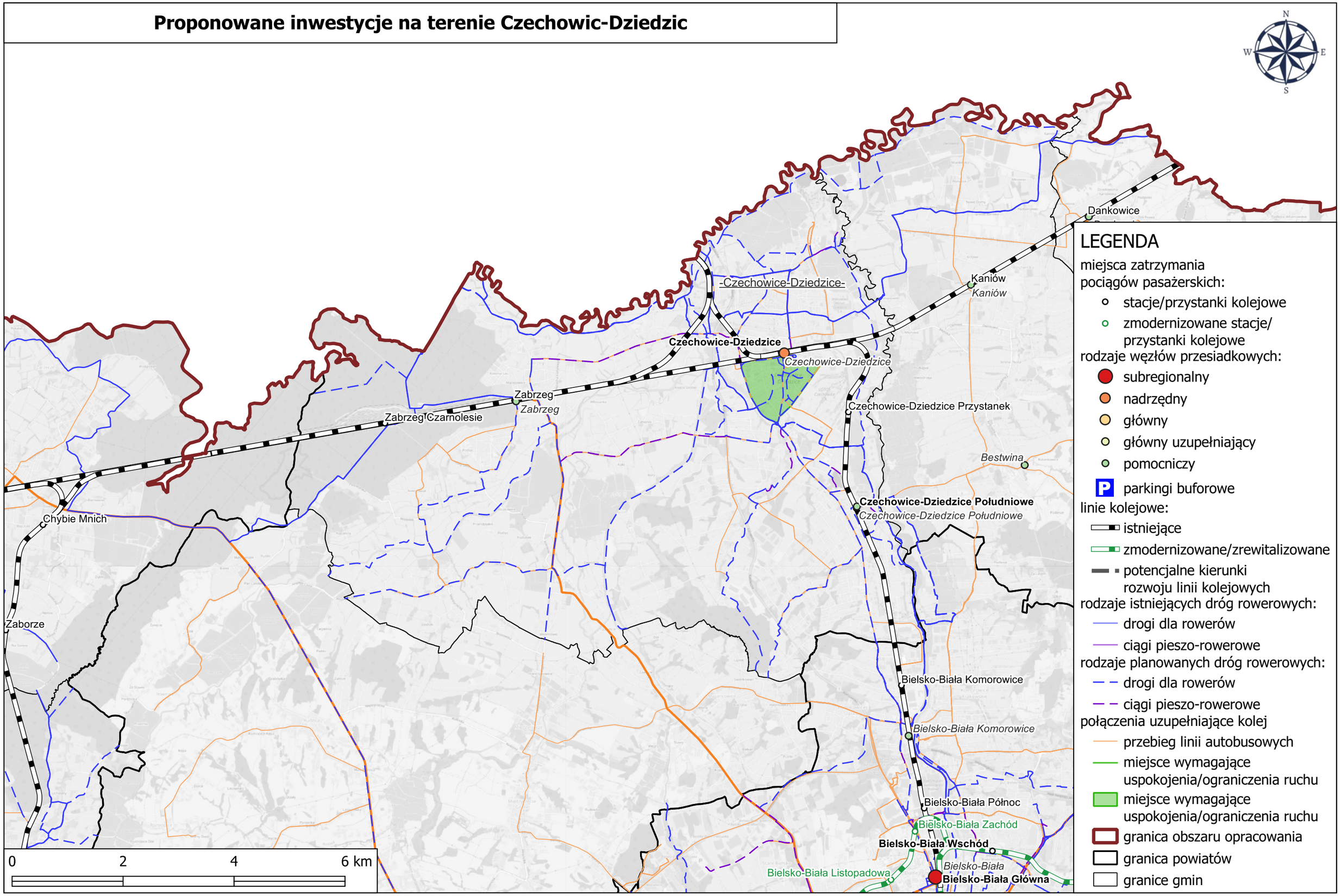
linie kolejowe:
- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej
- przebieg linii autobusowych
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- granica obszaru opracowania
- granica powiatów
- granice gmin

Proponowane inwestycje na terenie Czechowic-Dziedzic



LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/ przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:
- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy
- parkingi buforowe

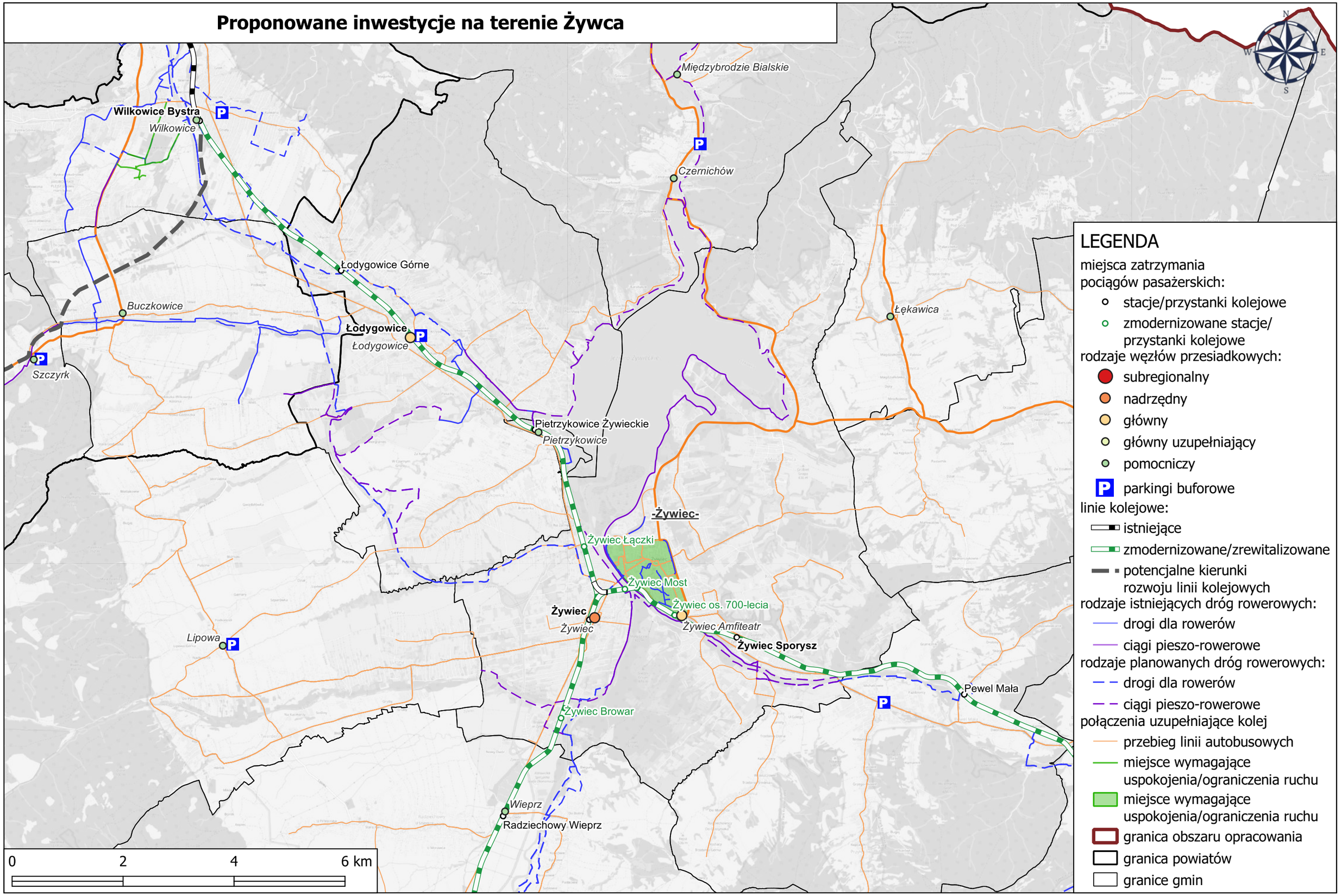
linie kolejowe:
- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej
- przebieg linii autobusowych
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- granica obszaru opracowania
- granica powiatów
- granice gmin

Proponowane inwestycje na terenie Żywca



LEGENDA

miejsca zatrzymania pociągów pasażerskich:
- stacje/przystanki kolejowe
- zmodernizowane stacje/ przystanki kolejowe

rodzaje węzłów przesiadkowych:
- subregionalny
- nadrzędny
- główny
- główny uzupełniający
- pomocniczy

parkingi buforowe

linie kolejowe:
- istniejące
- zmodernizowane/zrewitalizowane
- potencjalne kierunki rozwoju linii kolejowych

rodzaje istniejących dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

rodzaje planowanych dróg rowerowych:
- drogi dla rowerów
- ciągi pieszo-rowerowe

połączenia uzupełniające kolej
- przebieg linii autobusowych
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- miejsce wymagające uspokojenia/ograniczenia ruchu
- granica obszaru opracowania
- granica powiatów
- granice gmin

Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+ (dalej: Plan) jest strategią długoterminową, nastawioną na zapewnienie wygodnego, bezpiecznego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia. Plan ma służyć poprawie mobilności mieszkańców, a także będzie podstawą do ubiegania się o dofinansowanie z europejskich funduszy na lata 2021-2027 nowych inwestycji w mobilność i transport publiczny na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej, w tym na terenie gminy Bestwina. Zgodnie z Umową Partnerstwa[1)] , a także zapisami krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych w ramach perspektywy finansowej Funduszy Europejskich 2021-2027 inwestycje w zrównoważony transport publiczny będą opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności, a przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia Planu przez podmioty reprezentujące tzw. miejskie obszary funkcjonalne[2)] .

Swoim zakresem Plan obejmuje kwestie związane z integracją i podniesieniem atrakcyjności, jakości usług związanych z transportem publicznym. Plan podejmuje także wyzwania związane z optymalnym wykorzystaniem przestrzeni i rewitalizacją, skierowane na cele mobilności. W kontekście atrakcyjności Aglomeracji Beskidzkiej Plan dotyczy również działań związanych z zarządzaniem turystyką. Plan ma przyczynić się również do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, takiego jak: zanieczyszczenie powietrza, hałas czy emisja gazów cieplarnianych. Warunkiem tych zmian jest zwiększenie roli środków transportu przyjaznych środowisku, do których należą transport publiczny nisko- i zeroemisyjny, rowery, komunikacja piesza, elektromobilność. Plan jest dokumentem, który został przygotowany z pełną diagnozą głównych problemów i wyzwań w zakresie zrównoważonej mobilności, uwzględniając powiązania funkcjonalne, współpracę jednostek samorządu terytorialnego w obszarze organizacyjnym i inwestycyjnym, ukierunkowanym na usprawniające zmiany i działania proklimatyczne. Wdrożenie Planu przełożyć się ma także na większe bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg: kierowców, pasażerów, pieszych, rowerzystów czy osób z niepełnosprawnościami.

Plan został opracowany przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej, na podstawie jednogłośnej decyzji jego Członków (41 jst z obszaru powiatów: bielskiego, cieszyńskiego i żywieckiego oraz miasta na

[1)] Umowa Partnerstwa jest podstawowym dokumentem, który określa współpracę UE z Polską. To uzgodniona z Komisją Europejską strategia wykorzystania Funduszy Europejskich. Określa cele i zakres interwencji, instytucje odpowiedzialne za zarządzanie funduszami, programy oraz ich finansowanie.

[2)] Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa „Śląskie 2030” Aglomeracja Beskidzka jako subregion południowy stanowi miejski obszar funkcjonalny Bielska-Białej.

prawach powiatu Bielska-Białej). Powołana została struktura organizacyjna procesu opracowania i wdrożenia Planu. W procesie uczestniczą wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, będące Członkami Stowarzyszenia AGLOMERACJA BESKIDZKA. Harmonogram prac[3)]nad opracowaniem Planu przewiduje jego przyjęcie przez Rady Gmin i Powiatów (będących Członkami Stowarzyszenia) do końca 2023 r., natomiast jego wdrożenie przy udziale wszystkich jst Stowarzyszenia począwszy od jego przyjęcia do końca 2028 r, kiedy to zakłada się śródokresową ewaluację (raport) i aktualizację dokumentu.

Uchwałą nr 67/X/2023 z 27 października 2023 r. Plan został zatwierdzony przez Zgromadzenie Ogólne Stowarzyszenia Aglomeracja Beskidzka i na tej podstawie poddany do procedowania wszystkim poszczególnym radom gmin i powiatów – Członków Stowarzyszenia.

[3)] Na podstawie Uchwały nr 44/IV/2022 Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA z siedzibą w Bielsku-Białej z dnia 20 kwietnia 2022 r.

Projekt

z dnia 30 listopada 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/.../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 19 ust. 8 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (t.j. Dz. U. z 2022 poz. 1385 ze zm.)

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. Przyjąć aktualizację Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038, których projekt stanowi załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bestwina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

Załącznik do uchwały Nr LXV/.../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina na lata 2023 – 2038

ZLECENIODAWCA:

GMINA BESTWINA
Krakowska 111, 43-512 Bestwina
tel.: 32 215 77 00 fax: 32 215 77 12
e-mail: info@bestwina.pl, www.bestwina.pl

ZLECENIOBIORCA:

EKO – TEAM KONSULTING
ul. Goleszowska 16/125, 43-300 Bielsko-Biała
tel.: 33 486 53 53, fax: 33 486 54 54, kom.: 513 100 869
e-mail: biuro@eko-team.com.pl , www.eko-team.com.pl

Bestwina, listopad 2023

AUTORZY OPRACOWANIA:
Piotr Kukla
Agnieszka Chylak

Instytucje współpracujące przy opracowaniu niniejszego dokumentu:

1. *Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Zabrzu,*
2. *Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Świerklanach,*
3. *TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej,*
4. *PGE Energetyka Kolejowa S.A.,*
5. *Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. Oddział w Katowicach.*

SPIS TREŚCI

1 WSTĘP 8

1.1 PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTU 8
1.2 CHARAKTERYSTYKA GMINY BESTWINA 8
1.2.1 Lokalizacja 8
1.2.2 Warunki naturalne 9
1.2.3 Sytuacja społeczno-gospodarcza 10
1.2.4 Ogólna charakterystyka infrastruktury budowlanej 17

2 OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO ZAPOTRZEBOWANIA NA CIEPŁO, ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ I PALIWA GAZOWE 24

2.1 OPIS OGÓLNY SYSTEMÓW ENERGETYCZNYCH GMINY 24
2.2 SYSTEMY ENERGETYCZNE 24
2.2.1 Bilans energetyczny Gminy 24
2.2.2 System ciepłowniczy 26
2.2.3 System gazowniczy 26
2.2.4 System elektroenergetyczny 29
2.3 JAKOŚĆ POWIETRZA NA OBSZARZE GMINY 33
2.3.1 Ocena stanu atmosfery na terenie województwa, powiatu oraz gminy 34
2.3.2 Charakterystyka głównych zanieczyszczeń atmosferycznych 40
2.3.3 Emisja substancji szkodliwych i dwutlenku węgla na terenie gminy 42
2.4 KOSZTY ENERGII 51

3 MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA ISTNIEJĄCYCH NADWYŻEK I LOKALNYCH ZASOBÓW PALIW, ENERGII ELEKTRYCZNEJ ORAZ CIEPŁA 55

3.1 ENERGIA WIATRU 57
3.2 ENERGIA GEOTERMALNA 60
3.3 ENERGIA SPADKU WODY 62
3.4 ENERGIA SŁONECZNA 63
3.5 ENERGIA Z BIOMASY 64
3.6 ENERGIA Z BIOGAZU 66
3.7 MOŻLIWOŚĆ WYKORZYSTANIA ISTNIEJĄCYCH NADWYŻEK I LOKALNYCH ZASOBÓW PALIW I ENERGII, Z UWZGLĘDNIENIEM ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPŁA WYTWARZANYCH Z ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII, ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPŁA UŻYTKOWEGO WYTWARZANYCH W KOGENERACJI ORAZ ZAGOSPODAROWANIA CIEPŁA ODPADOWEGO Z INSTALACJI PRZEMYSŁOWYCH WRAZ Z OKREŚLENIEM POTENCJAŁU ZWIĘKSZENIA EFEKTYWNOŚCI 67

4 ZAKRES WSPÓŁPRACY Z INNYMI GMINAMI 69

5 PRZEWIDYWANE ZMIANY ZAPOTRZEBOWANIA NA CIEPŁO ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ I PALIWA GAZOWE DO ROKU 2040 ZGODNE Z PRZYJĘTYMI ZAŁOŻENIAMI ROZWOJU 71

5.1 WYJŚCIOWE ZAŁOŻENIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO GMINY DO ROKU 2040 71

5.2 OGÓLNE KIERUNKI ROZWOJU I MODERNIZACJI SYSTEMÓW ZAOPATRZENIA W ENERGIĘ 73

6 PRZEDSIĘWZIĘCIA RACJONALIZUJĄCE UŻYTKOWANIE PALIW I ENERGII 74

6.1 PROPOZYCJA PRZEDSIĘWZIĘĆ W GRUPIE „UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ" - MOŻLIWOŚCI STOSOWANIA ŚRODKÓW POPRAWY EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ W ROZUMIENIU USTAWY Z DNIA 11 CZERWCA 2016 R. O EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ 74

6.1.1 Zarządzanie energią w budynkach użyteczności publicznej 75

6.1.2 Monitoring kosztów i zużycia w obiekcie i budynku 76

6.1.3 Racjonalizacja w zakresie użytkowania energii elektrycznej w budynkach użyteczności publicznej 77

6.2 PROPOZYCJA PRZEDSIĘWZIĘĆ W GRUPIE „MIESZKALNICTWO" 79

6.2.1 Racjonalizacja w zakresie użytkowania energii elektrycznej w budynkach mieszkalnych 82

6.3 PROPOZYCJA PRZEDSIĘWZIĘĆ W GRUPIE „HANDEL, USŁUGI I PRZEDSIĘBIORSTWA" 82

6.4 PROPOZYCJA PRZEDSIĘWZIĘĆ W GRUPIE „OŚWIETLENIE" 82

7 PODSUMOWANIE 84

8 ZAŁĄCZNIKI 87

SPIS TABEL

TABELA 1-1 PORÓWNANIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW DEMOGRAFICZNYCH 12
TABELA 1-2 WSKAŹNIKI ZMIAN ZWIĄZANYCH Z RYNKIEM PRACY 13
TABELA 1-3 LICZBA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH WG KLASYFIKACJI PKD 2007 W 2021 ROKU 14
TABELA 1-4 PODZIAŁ BUDYNKÓW ZE WZGLĘDU NA ZUŻYCIE ENERGII DO OGRZEWANIA 19
TABELA 1-5 STATYSTYKA MIESZKANIOWA Z LAT 1995 – 2020 DOTYCZĄCA GMINY BESTWINA 20
TABELA 1-6 WSKAŹNIKI ZMIAN W GOSPODARCE MIESZKANIOWEJ 21
TABELA 1-7 WYKAZ BUDYNKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA TERENIE GMINY BESTWINA ... 22
TABELA 2-1 BILANS PALIW I ENERGII DLA GMINY BESTWINA ZA ROK 2021 25
TABELA 2-2 INFORMACJE DOTYCZĄCE INFRASTRUKTURY GAZOWEJ PSG SP. Z O.O. NA TERENIE GMINY BESTWINA ... 26
TABELA 2-3 INFORMACJE DOTYCZĄCE INFRASTRUKTURY GAZOWEJ GAZ-SYSTEM S.A. NA TERENIE GMINY BESTWINA 27
TABELA 2-4 LICZBA ODBIORCÓW ORAZ ZUŻYCIE GAZU ZIEMNEGO W POSZCZEGÓLNYCH GRUPACH TARYFOWYCH NA TERENIE GMINY BESTWINA W LATACH 2020 - 2022 27
TABELA 2-5 DŁUGOŚĆ LINII ELEKTROENERGETYCZNYCH TAURON DYSTRYBUCJA S.A. ODDZIAŁ W BIELSKU-BIAŁEJ NA TERENIE GMINY BESTWINA W LATACH 2020 – 2022. 30
TABELA 2-6 LICZBA ODBIORCÓW I ZUŻYCIE ENERGII PRZEZ ODBIORCÓW TAURON DYSTRYBUCJA S.A. ODDZIAŁ W BIELSKU-BIAŁEJ NA TERENIE GMINY BESTWINA W 2020 R. 31
TABELA 2-7 LICZBA ODBIORCÓW I ZUŻYCIE ENERGII PRZEZ ODBIORCÓW TAURON DYSTRYBUCJA S.A. ODDZIAŁ W BIELSKU-BIAŁEJ NA TERENIE GMINY BESTWINA W 2021 R. 31
TABELA 2-8 LICZBA ODBIORCÓW I ZUŻYCIE ENERGII PRZEZ ODBIORCÓW TAURON DYSTRYBUCJA S.A. ODDZIAŁ W BIELSKU-BIAŁEJ NA TERENIE GMINY BESTWINA W 2022 R. 31
TABELA 2-9 LICZBA ODBIORCÓW I ZUŻYCIE ENERGII PRZEZ ODBIORCÓW PGE ENERGETYKA KOLEJOWA S.A. NA TERENIE GMINY BESTWINA W LATACH 2020 – 2022 32
TABELA 2-10 CZYNNIKI METEOROLOGICZNE WPŁYWAJĄCE NA STAN ZANIECZYSZCZENIA ATMOSFERY 34
TABELA 2-11 DOPUSZCZALNE NORMY W ZAKRESIE JAKOŚCI POWIETRZA – KRYTERIUM OCHRONY ZDROWIA 41
TABELA 2-12 DOPUSZCZALNE NORMY W ZAKRESIE JAKOŚCI POWIETRZA – KRYTERIUM OCHRONY ROŚLIN 42
TABELA 2-13 POZIOMY ALARMOWE DLA NIEKTÓRYCH SUBSTANCJI 42
TABELA 2-14 ZAŁOŻENIA DO WYZNACZENIA EMISJI LINIOWEJ 44
TABELA 2-15 ROCZNA EMISJA SUBSTANCJI SZKODLIWYCH DO ATMOSFERY ZE ŚRODKÓW TRANSPORTU NA TERENIE GMINY BESTWINA W 2021 ROKU, KG/ROK 45
TABELA 2-16 ROCZNA EMISJA DWUTLENKU WĘGLA ZE ŚRODKÓW TRANSPORTU NA TERENIE GMINY BESTWINA W 2021 ROKU, KG/ROK 46
TABELA 2-17 WSPÓŁCZYNNIKI TOKSYCZNOŚCI ZANIECZYSZCZEŃ 47
TABELA 2-18 ZESTAWIENIE ZBIORCZE EMISJI SUBSTANCJI DO ATMOSFERY Z POSZCZEGÓLNYCH ŹRÓDEŁ EMISJI NA TERENIE GMINY BESTWINA W ROKU 2021 48
TABELA 2-19 CHARAKTERYSTYKA PRZYKŁADOWEGO OBIEKTU JEDNORODZINNEGO 51
TABELA 2-20 ROCZNE ZUŻYCIE PALIW NA OGRZANIE BUDYNKU INDYWIDUALNEGO Z UWZGLĘDNIENIEM SPRAWNOŚCI ENERGETYCZNEJ URZĄDZEŃ GRZEWCZYCH ORAZ POTENCJAŁ REDUKCJI ZUŻYCIA ENERGII W WYNIKU ZASTOSOWANIA TECHNOLOGII ALTERNATYWNEJ DO KOTŁA WĘGLOWEGO KOMOROWEGO 52
TABELA 3-1 POTENCJALNE ZASOBY ENERGII GEOTERMALNEJ W POLSCE 60
TABELA 3-2 POTENCJAŁ TEORETYCZNY I TECHNICZNY ENERGII ZAWARTEJ W BIOMASIE NA TERENIE GMINY BESTWINA 65
TABELA 4-1 ZAKRES WSPÓŁPRACY GMINY BESTWINA Z GMINAMI OŚCIENNYMI W ZAKRESIE SYSTEMÓW ENERGETYCZNYCH I OCHRONY ŚRODOWISKA 70
TABELA 5-1 ZUŻYCIE ENERGII I PALIW W PODZIALE NA NOŚNIKI ENERGII ORAZ GRUPY ODBIORCÓW W LATACH 2021 - 2040 72
TABELA 6-1 LISTA BUDYNKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ 79

TABELA 6-2 ZESTAWIENIE MOŻLIWYCH DO OSIĄGNIĘCIA OSZCZĘDNOŚCI ZUŻYCIA CIEPŁA W STOSUNKU DO STANU PRZED TERMOMODERNIZACJĄ DLA RÓŻNYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ TERMOMODERNIZACYJNYCH 81

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1-1 LOKALIZACJA GMINY BESTWINA NA TLE WOJEWÓDZTWA I POWIATU 9
RYSUNEK 1-2 LICZBA LUDNOŚCI W GMINIE BESTWINA W LATACH 2000 – 2021 11
RYSUNEK 1-3 PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA GMINY BESTWINA 13
RYSUNEK 1-4 LICZBA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH NA TERENIE GMINY BESTWINA W LATACH 2009 – 2021 15
RYSUNEK 1-5 UŻYTKOWANIE GRUNTÓW W GOSPODARSTWACH NA TERENIE GMINY BESTWINA 16
RYSUNEK 1-6 TERENY LEŚNE GMINY BESTWINA 17
RYSUNEK 1-7 MAPA STREF KLIMATYCZNYCH POLSKI I MINIMALNE TEMPERATURY ZEWNĘTRZNE 18
RYSUNEK 1-8 PRZECIĘTNE ROCZNE ZAPOTRZEBOWANIE ENERGII NA OGRZEWANIE W BUDOWNICTWIE MIESZKANIOWYM W KWH/M^2 POWIERZCHNI UŻYTKOWEJ 19
RYSUNEK 2-1 UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH GRUP ODBIORCÓW W ZAPOTRZEBOWANIU NA ENERGIĘ W 2021 ROKU 24
RYSUNEK 2-2 STRUKTURA ZUŻYCIA PALIW I ENERGII NA WSZYSTKIE CELE ŁĄCZNIE W GMINIE BESTWINA. 25
RYSUNEK 2-3 LICZBA ODBIORCÓW GAZU ZIEMNEGO NA TERENIE GMINY BESTWINA W LATACH 2020 – 2022 28
RYSUNEK 2-4 ZUŻYCIE GAZU ZIEMNEGO NA TERENIE GMINY BESTWINA W LATACH 2020 – 2022 28
RYSUNEK 2-5 LICZBA ODBIORCÓW ENERGII ELEKTRYCZNEJ W GMINIE BESTWINA W LATACH 2020 – 2022 32
RYSUNEK 2-6 ZUŻYCIE ENERGII ELEKTRYCZNEJ W GMINIE BESTWINA W LATACH 2020 – 2022 32
RYSUNEK 2-7 ZUŻYCIE ENERGII ELEKTRYCZNEJ W GMINIE BESTWINA W LATACH 2020 – 2022 33
RYSUNEK 2-8 PODZIAŁ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO NA STREFY DLA CELÓW OCENY JAKOŚCI POWIETRZA ZA 2022 ROK 35
RYSUNEK 2-9 KLASYFIKACJA STREF W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM ZA 2022 ROK DLA PYŁU ZAWIESZONEGO PM10 DLA CZASU UŚREDNIANIA - 24 GODZ., Z UWZGLĘDNIENIEM KRYTERIÓW OKREŚLONYCH W CELU OCHRONY ZDROWIA LUDZI 36
RYSUNEK 2-10 KLASYFIKACJA STREF W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM ZA 2022 ROK DLA PYŁU ZAWIESZONEGO PM2,5 DLA CZASU UŚREDNIANIA - ROK, Z UWZGLĘDNIENIEM KRYTERIUM OKREŚLONYCH W CELU OCHRONY ZDROWIA LUDZI - II FAZA 37
RYSUNEK 2-11 KLASYFIKACJA STREF W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM ZA 2022 ROK DLA BENZO(A)PIRENU W PYLE ZAWIESZONYM PM10 DLA CZASU UŚREDNIANIA - ROK, Z UWZGLĘDNIENIEM KRYTERIÓW OKREŚLONYCH W CELU OCHRONY ZDROWIA LUDZI 38
RYSUNEK 2-12 KLASYFIKACJA STREF W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM ZA 2022 ROK DLA OZONU W ODNIESIENIU DO POZIOMU CELU DŁUGOTERMINOWEGO, Z UWZGLĘDNIENIEM KRYTERIÓW OKREŚLONYCH W CELU OCHRONY ZDROWIA LUDZI 39
RYSUNEK 2-13 WIDOK PANELU GŁÓWNEGO APLIKACJI DO SZACOWANIA EMISJI ZE ŚRODKÓW TRANSPORTU 43
RYSUNEK 2-14 UDZIAŁ RODZAJÓW ŹRÓDEŁ EMISJI W CAŁKOWITEJ EMISJI POSZCZEGÓLNYCH ZANIECZYSZCZEŃ DO ATMOSFERY W GMINIE BESTWINA W 2021 ROKU 49
RYSUNEK 2-15 UDZIAŁ EMISJI ZASTĘPCZEJ Z POSZCZEGÓLNYCH ŹRÓDEŁ EMISJI W CAŁKOWITEJ EMISJI SUBSTANCJI SZKODLIWYCH PRZELICZONYCH NA EMISJĘ RÓWNOWAŻNĄ SO_2 W GMINIE BESTWINA W 2021 ROKU 50
RYSUNEK 2-16 PORÓWNANIE KOSZTÓW WYTWORZENIA ENERGII W ODNIESIENIU DO ENERGII UŻYTECZNEJ DLA RÓŻNYCH NOŚNIKÓW 53
RYSUNEK 2-17 PORÓWNANIE ROCZNYCH KOSZTÓW WYTWORZENIA ENERGII W ODNIESIENIU DO JEDNOSTKOWYCH WSKAŹNIKÓW KOSZTÓW ENERGII UŻYTECZNEJ DLA RÓŻNYCH NOŚNIKÓW 54
RYSUNEK 3-1 RÓŻNICA POTENCJAŁÓW DOSTĘPNOŚCI ZASOBÓW ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII 56
RYSUNEK 3-2 PRODUKCJA ENERGII ELEKTRYCZNEJ W KRAJOWYM SYSTEMIE ELEKTROENERGETYCZNYM W LATACH 1950 – 2020 57
RYSUNEK 3-3 ZASOBY ENERGII WIATROWEJ W POLSCE 58

RYSUNEK 3-4 SCHEMAT INSTALACJI POMPY CIEPŁA Z WYMIENNIKIEM GRUNTOWYM 61
RYSUNEK 3-5 SCHEMAT ZŁOŻA GRUNTOWEGO WYMIENNIKA CIEPŁA 62
RYSUNEK 6-1 SCHEMAT DZIAŁAŃ W RAMACH ZARZĄDZANIA ENERGIĄ 76
RYSUNEK 6-2 PRZYKŁADOWY ALGORYTM MONITORINGU 77
RYSUNEK 6-3 PRZYKŁADOWE PORÓWNANIE, STAREJ I NOWEJ INSTALACJI GRZEWCZEJ 80

1 WSTĘP

1.1 Podstawa opracowania dokumentu

Podstawą prawną opracowania jest art. 19 ustawy Prawo Energetyczne, na podstawie której została sporządzona aktualizacja „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina" przez firmę EKO – TEAM KONSULTING. Aktualizowane Założenia zostały przyjęte uchwałą Rady Gminy Bestwina nr XXII/158/2020 z 28 września 2020 r.

Niniejsze opracowanie zawiera:

- ocenę stanu aktualnego i przewidywanych zmian zapotrzebowania na ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.
- przedsięwzięcia racjonalizujące użytkowanie ciepła, energii elektrycznej i paliw gazowych.
- możliwości wykorzystania istniejących nadwyżek i lokalnych zasobów paliw i energii, z uwzględnieniem energii elektrycznej i ciepła wytwarzanych w instalacjach odnawialnego źródła energii, energii elektrycznej i ciepła użytkowego wytwarzanych w kogeneracji oraz zagospodarowania ciepła odpadowego z instalacji przemysłowych.
- możliwości stosowania środków poprawy efektywności energetycznej w rozumieniu art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej.
- zakres współpracy z innymi gminami.

Niniejsza dokumentacja została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja wydana jest w stanie zupełnym ze względu na cel, któremu ma służyć.

1.2 Charakterystyka gminy Bestwina

1.2.1 Lokalizacja

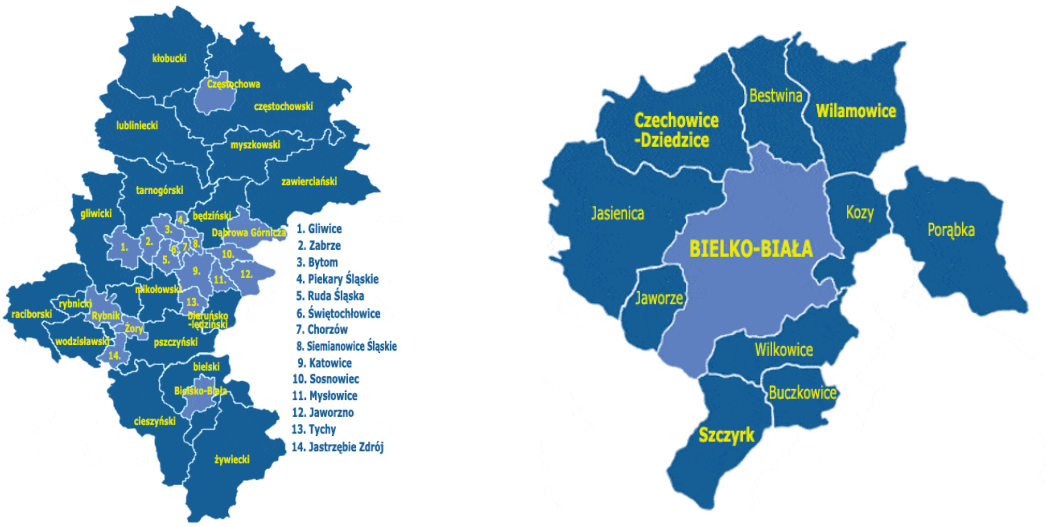
Gmina Bestwina położona jest w północnej części powiatu bielskiego w południowej części województwa śląskiego.

Gmina Bestwina zlokalizowana jest w odległości 24 km od Oświęcimia, 55 km od Katowic i 81 km od Krakowa. W odległości około 40 km położony jest Cieszyn, w którym znajduje się największe przejście graniczne południowej Polski.

Gmina Bestwina graniczy:

- od południa z miastem na prawach powiatu Bielskiem-Białą,
- od zachodu z gminą miejsko-wiejską Czechowice-Dziedzice należącą do powiatu bielskiego,
- od północy z gminą Miedźna i gminą Pszczyna (sołectwo Rydułtowice) należącymi do powiatu Pszczyńskiego,

  od wschodu z gminą Wilamowice należącą do powiatu bielskiego.



Rysunek 1-1 Lokalizacja gminy Bestwina na tle województwa i powiatu
źródło: http://gminy.pl/

Cała gmina Bestwina zajmuje obszar 37,68 km^2, w tym:

- sołectwo Bestwina 13,53 km^2,
- sołectwo Bestwinka 4,55 km^2,
- sołectwo Janowice 7,09 km^2, ,
- sołectwo Kaniów 12,51 km^2.

Gmina jest dobrze skomunikowana z sąsiednimi terenami. Sieć drogową stanowi 85,9 km dróg gminnych oraz 40,7 km dróg powiatowych. Komunikację publiczną zapewnia Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej oraz Komunikacja Beskidzka S.A., funkcjonująca w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego.

1.2.2 Warunki naturalne

Gmina Bestwina wchodzi w skład województwa śląskiego, które położone jest na obszarach Niziny Śląskiej, Wyżyny Woźnicko-Wieluńskiej, Wyżyny Śląskiej, częściowo Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, Kotliny Oświęcimskiej, Pogórza Karpackiego oraz Beskidów Zachodnich (Beskid Śląski i Żywiecki). W klasyfikacji klimatyczno-rolniczej tereny Gminy zalicza się do typu klimatów podgórskich nizin i kotlin - krainy górnośląskiej.

Klimat występujący na terenie gminy kształtują masy powietrza:

- podzwrotnikowego – dochodzące z południa przez Bramę Morawską,
- arktycznego i podbiegunowego – napływające z północy,
- morskiego – znad Atlantyku,
- kontynentalnego – z Europy Wschodniej.

Pod względem klimatycznym według podziału R. Gumińskiego część północna gminy należy do dzielnicy tarnowskiej, natomiast południowa do dzielnicy podkarpackiej. Cieplejsza dzielnica tarnowska charakteryzuje się średnią temperaturę roku wynoszącą 8,5°C, setką mroźnych dni, oraz 60 – 75 dniami z pokrywą śnieżną. Średnia roczna suma opadów wynosi 779 mm w tym 563 mm w roku suchym i 987 mm w roku wilgotnym. Największe opady występują w czerwcu i lipcu zaś najniższe w styczniu i lutym.

Najwyższe średnie miesięczne temperatury w gminie Bestwina mają miejsce w lipcu i wynoszą około +17,9°C. Natomiast najchłodniejszymi miesiącami są styczeń i luty.

Południowo-wschodnia część gminy położona jest na terenach bardzo korzystnych pod względem klimatycznym. Obszary te pozostają najczęściej poza zasięgiem mgieł radiacyjnych, charakteryzują się łagodnymi dobowymi wahaniami temperatury i wilgotności powietrza, dobrą lub bardzo dobrą naturalną wentylacją oraz dobrymi lub bardzo dobrymi warunkami aerosanitarnymi.

Tereny gminy położone są wzdłuż Wisły, Białej i Łękawki, leżą na terenach niekorzystnych pod względem klimatycznym. Występuje tu mezoklimat den dolinnych, o krótkim okresie bezprzymrozkowym, o dużych wahaniach temperatury i wilgotności powietrza w czasie doby, położonych w zasięgu inwersji temperatury i wilgotności powietrza stanowiących przeważnie zastoiska chłodnego powietrza ze względu na słabą wentylację.

Na obszarze gminy przeważają wiatry z kierunków zachodnich, wiejące przez około 50% rocznego czasu, średnie prędkości wiatrów wynoszą 2,7 – 5,4 m/s, przy czym najsilniejsze prędkości osiągają wiatry południowe. Charakterystycznymi warunkami anemometrycznymi dla obszaru gminy jest duża ilości cisz, które występują przez około 20% czasu rocznego. Warunki wietrzne, w tym szczególnie kierunki wiejących wiatrów mają ogromne znaczenie dla stanu i jakości powietrza ze względu na to, że zanieczyszczenia atmosferyczne przemieszczane są wzdłuż tych kierunków.

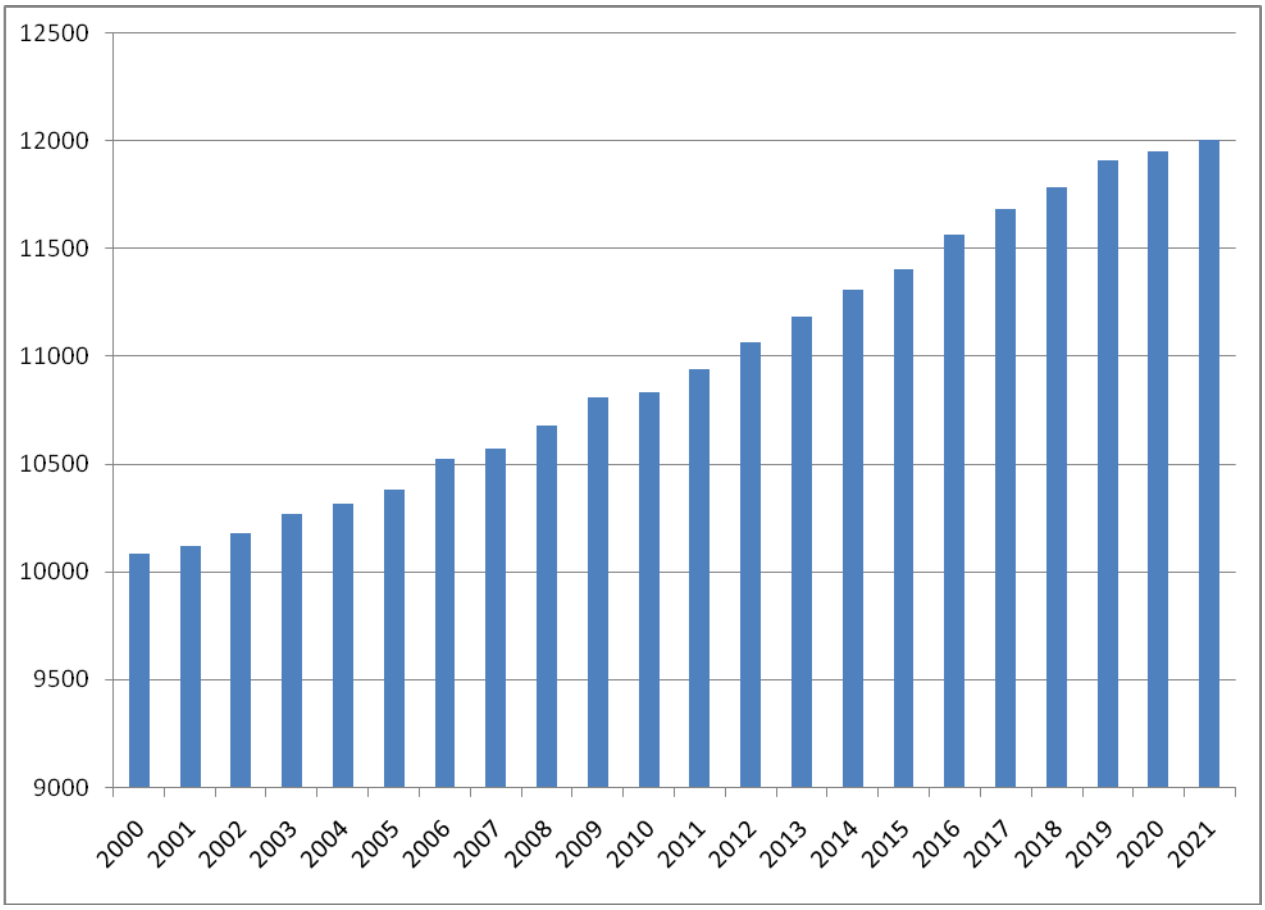
1.2.3 Sytuacja społeczno-gospodarcza

W niniejszym dziale przedstawiono podstawowe dane dotyczące gminy Bestwina za 2021 rok (ostatni zamknięty rok bilansowy) oraz trendy zmian wskaźników stanu społecznego i gospodarczego w latach 1995 – 2021. Wskaźniki opracowano w oparciu o informacje Głównego Urzędu Statystycznego zawarte w Banku Danych Lokalnych, raportu z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2010 i 2021 oraz Urzędu Gminy Bestwina.

1.2.3.1 Uwarunkowanie demograficzne

Jednym z podstawowych czynników wpływających na rozwój gmin jest sytuacja demograficzna oraz perspektywy jej zmian. Przyrost ludności to przyrost liczby konsumentów, a zatem wzrost zapotrzebowania na energię oraz jej nośniki, zarówno sieciowe jak i w postaci paliw stałych, czy ciekłych.

Gmina Bestwina zajmuje obszar o powierzchni 37,92 km^2 i liczy ok. 12 tys. mieszkańców. Liczba ludności w Gminie Bestwina w latach 2000 – 2021 wzrosła o 1 912 osób.



Rysunek 1-2 Liczba ludności w gminie Bestwina w latach 2000 – 2021

źródło: GUS

Duży wpływ na zmiany demograficzne mają takie czynniki jak: przyrost naturalny będący pochodną liczby zgonów i narodzin, a także migracje krajowe oraz zagraniczne, które w wyniku otwarcia zagranicznych rynków pracy szczególnie przybrały na sile, praktycznie w skali całego kraju.

W poniższej tabeli porównano podstawowe wskaźniki demograficzne dotyczące gminy Bestwina w zestawieniu z analogicznymi wskaźnikami dla powiatu bielskiego, województwa śląskiego oraz Polski.

Tabela 1-1 Porównanie podstawowych wskaźników demograficznych

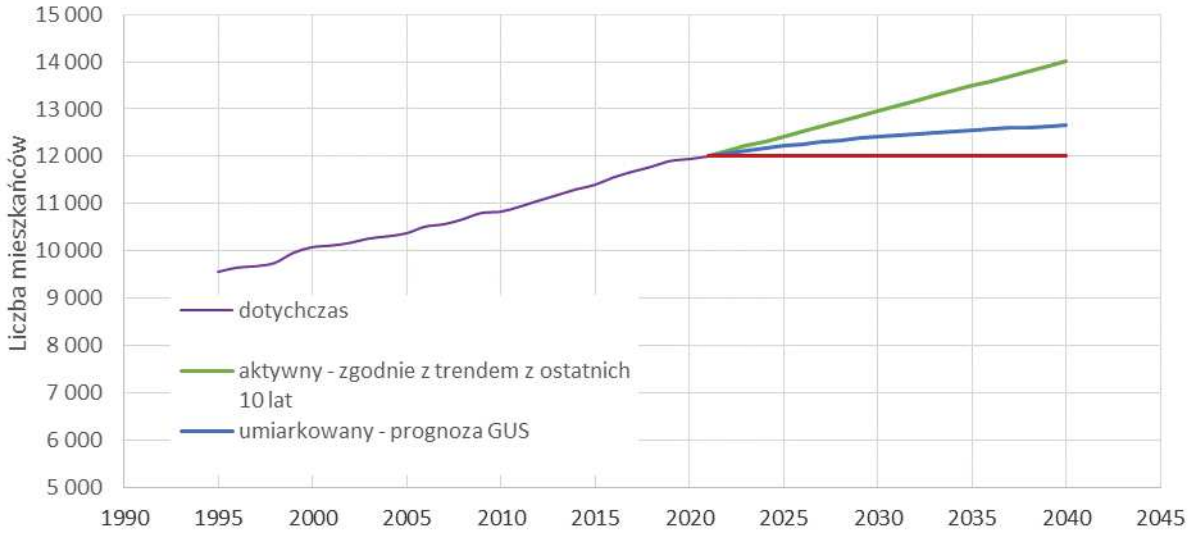
Wskaźnik		Wielkość	Jedn.	Trend z lat 1995-2021
Stan ludności na 31.12.2021		12 003	osób	↗
Powierzchnia gminy		37,9	km^2	↗
Gęstość zaludnienia	gmina	316,5	$os./km^2$	↗
	powiat	363,0	$os./km^2$	↗
	województwo	361,3	$os./km^2$	↘
	kraj	121,8	$os./km^2$	↘
Przyrost naturalny	gmina	-0,22	%	↘
	powiat	-0,34	%	↘
	województwo	-0,71	%	↘
	kraj	-0,49	%	↘
Saldo migracji	gmina	0,60	%	↘
	powiat	0,45	%	↗
	województwo	-0,10	%	↘
	kraj	0,02	%	↗

↘ - trend spadkowy
→ - bez zmian
↗ - trend wzrostowy

Średnia gęstość zaludnienia w gminie wynosi około 316,5 $os./km^2$ i jest niższa od średniej dla województwa śląskiego oraz powiatu bielskiego.

Zakładane zmiany w strukturze demograficznej gminy wyznaczono na podstawie prognozy wykonanej przez Główny Urząd Statystyczny dla powiatu bielskiego i poprzez przeniesienie tego trendu na poziom gminy Bestwina.

Prognoza GUS do 2040 r. przewiduje wzrost liczby mieszkańców o ok. 5,4% względem roku 2021. Taki wariant przyjęto jako umiarkowany scenariusz rozwoju gminy (Scenariusz B). W scenariuszu pasywnym (najbardziej niekorzystnym) przyjęto, że liczba mieszkańców utrzyma się na poziomie z roku 2021 (Scenariusz A). W scenariuszu aktywnym (Scenariusz B) przyjęto, że liczba ludności wzrośnie o ok. 16,8% względem poziomu z roku 2021, co jest zgodnie z dotychczasowym trendem zmian liczby mieszkańców gminy. Wszystkie scenariusze przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 1-3 Prognoza demograficzna dla gminy Bestwina

źródło: GUS, analizy własne

W ostatnich latach liczba ludności w wieku poprodukcyjnym uległa wzrostowi w stosunku do liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, co oznacza stopniowe starzenie się społeczności gminy. Kwestię starzejącego się społeczeństwa, należy zaliczyć do negatywnych wskaźników społeczno-gospodarczych, niemniej jednak nie jest to jedynie problem lokalny, lecz dotyczący praktycznie całego kraju.

Liczba ludności w wieku produkcyjnym (w roku 2021 udział tej grupy w całkowitej liczbie ludności wyniósł około 59,89%) w latach 1995 – 2021 wzrosła.

Podobnie stosunek liczby mieszkańców pracujących w odniesieniu do wszystkich mieszkańców w wieku produkcyjnym – na przestrzeni omawianego przedziału czasowego – wzrósł.

Pozytywnym zjawiskiem jest także rosnąca liczba podmiotów gospodarczych, co świadczy o rozwoju gospodarczym gminy.

W kolejnej tabeli zestawiono wskaźniki zmian związanych z rynkiem pracy w gminie Bestwina, powiecie, województwie oraz całym kraju.

Tabela 1-2 Wskaźniki zmian związanych z rynkiem pracy

Wskaźnik		Wielkość	Jedn.	Trend z lat 1995 – 2021
Ludność w wieku produkcyjnym do liczby mieszkańców ogółem	gmina	59,9	%	↗
	powiat	59,5	%	↗
	województwo	58,7	%	↘
	kraj	59,2	%	↗
Ludność w wieku poprodukcyjnym do liczby mieszkańców ogółem	gmina	19,8	%	↗
	powiat	20,7	%	↗
	województwo	24,1	%	↗
	kraj	22,6	%	↗
Ludność w wieku przedprodukcyjnym do liczby mieszkańców ogółem	gmina	20,3	%	↘
	powiat	19,8	%	↘
	województwo	17,2	%	↘
	kraj	18,2	%	↘

Wskaźnik		Wielkość	Jedn.	Trend z lat 1995 – 2021
Liczba pracujących w stosunku do liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym	gmina	19,6	%	↗
	powiat	36,3	%	↗
	województwo	47,2	%	↘
	kraj	42,9	%	↗
Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców	gmina	108,2	l.p./1000os.	↗
	powiat	118,0	l.p./1000os.	↗
	województwo	114,4	l.p./1000os.	↗
	kraj	127,0	l.p./1000os.	↗

źródło: GUS, analizy własne

↘ - trend spadkowy
→ - bez zmian
↗ - trend wzrostowy

Niski udział liczba pracujących w stosunku do liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym w gminie może być spowodowany pracą znacznej części osób w gospodarstwach rolnych, co nie jest wykazywane w statystykach GUS.

1.2.3.2 Działalność gospodarcza, rolnictwo, leśnictwo

Działalność gospodarcza

Na terenie gminy w 2021 roku zarejestrowanych było 1 299 podmiotów gospodarczych – głównie małych i średnich (wg klasyfikacji REGON). W ciągu ostatnich 25 lat liczba ta wzrosła niemal trzykrotnie. Dane o liczbie podmiotów gospodarczych na terenie gminy na tle innych gmin powiatu pokazano w poniższej tabeli oraz na rysunku.

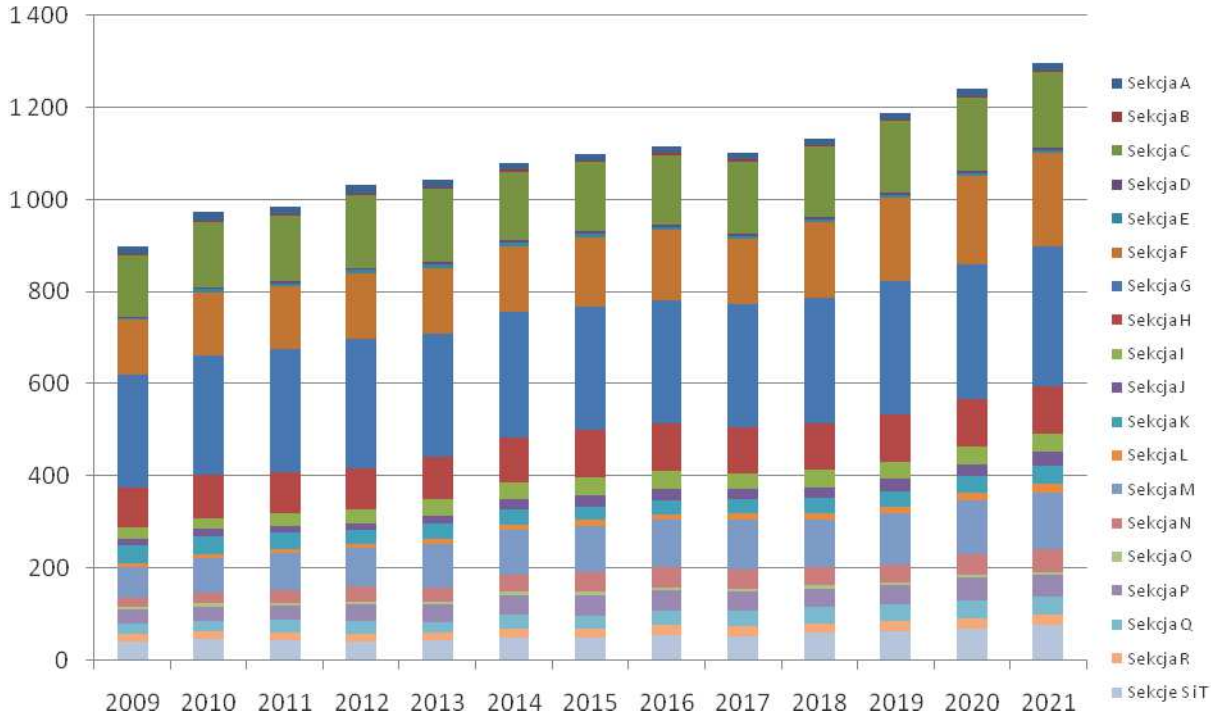
Do największych grup branżowych na terenie Gminy Bestwina należą firmy z kategorii Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle, a także kategorii Budownictwo i Przetwórstwo przemysłowe.

Tabela 1-3 Liczba podmiotów gospodarczych wg klasyfikacji PKD 2007 w 2021 roku

Sekcja wg PKD	Opis	Liczba podmiotów
Sekcja A	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	16
Sekcja B	Górnictwo i wydobywanie	2
Sekcja C	Przetwórstwo przemysłowe	167
Sekcja D	Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	5
Sekcja E	Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	4
Sekcja F	Budownictwo	203
Sekcja G	Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	305
Sekcja H	Transport i gospodarka magazynowa	101
Sekcja I	Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	40
Sekcja J	Informacja i komunikacja	32
Sekcja K	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	37

Sekcja wg PKD	Opis	Liczba podmiotów
Sekcja L	Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	20
Sekcja M	Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	124
Sekcja N	Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	49
Sekcja O	Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	6
Sekcja P	Edukacja	48
Sekcja Q	Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	39
Sekcja R	Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	22
Sekcje S i T	Pozostała działalność usługowa, Gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	77
RAZEM		**1 299**

źródło: GUS, analizy własne



Rysunek 1-4 Liczba podmiotów gospodarczych na terenie gminy Bestwina w latach 2009 – 2021

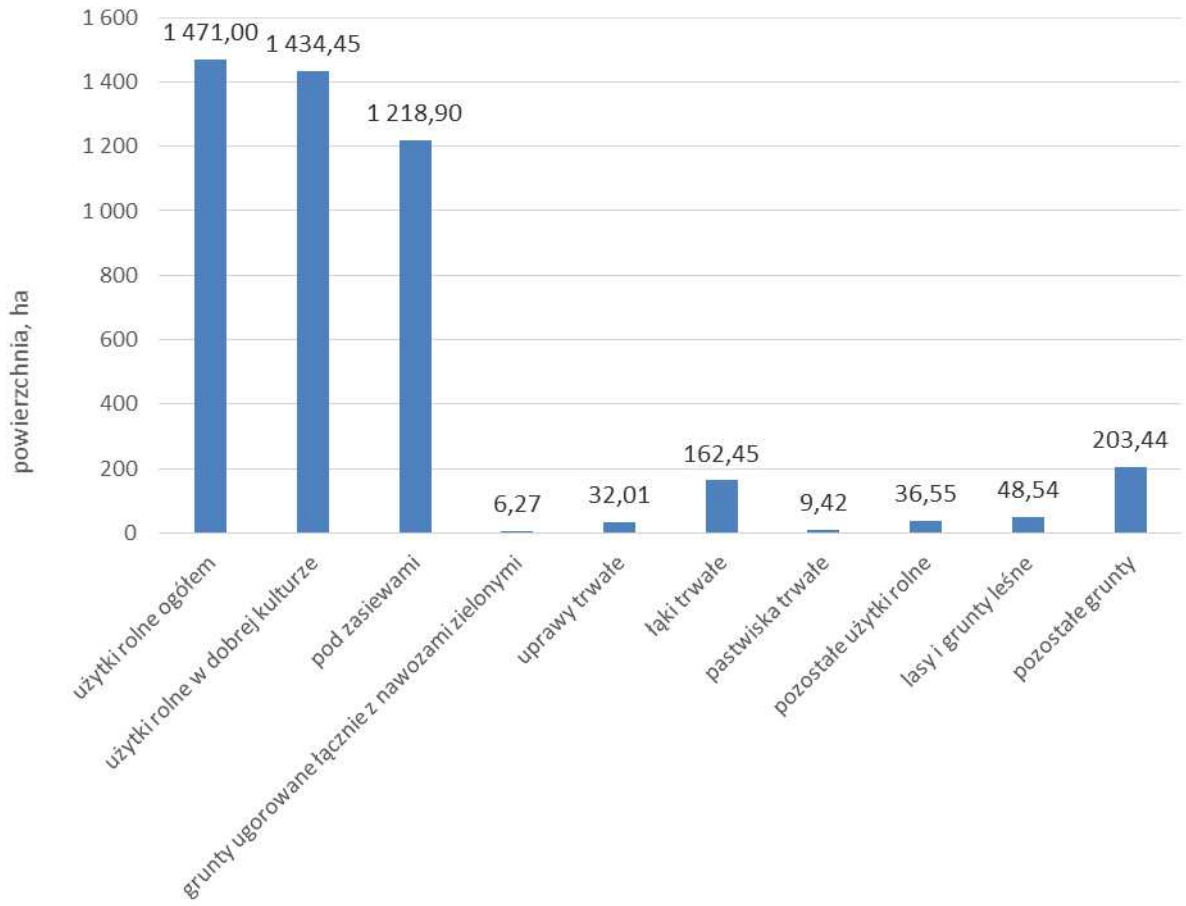
źródło: GUS, analizy własne

Bazując na poprzednich Założeniach do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina na lata 2020 – 2034 można stwierdzić wzrost liczby firm na terenie gminy z 1 100 w 2015 roku do 1 299 w 2021 roku.

Rolnictwo i leśnictwo

Teren gminy należy do obszarów o wysokiej koncentracji użytków rolnych w gospodarstwach, które stanowią około 39% jej powierzchni. Lasy i grunty leśne na terenie gminy stanowią ok. 1,3% jej powierzchni.

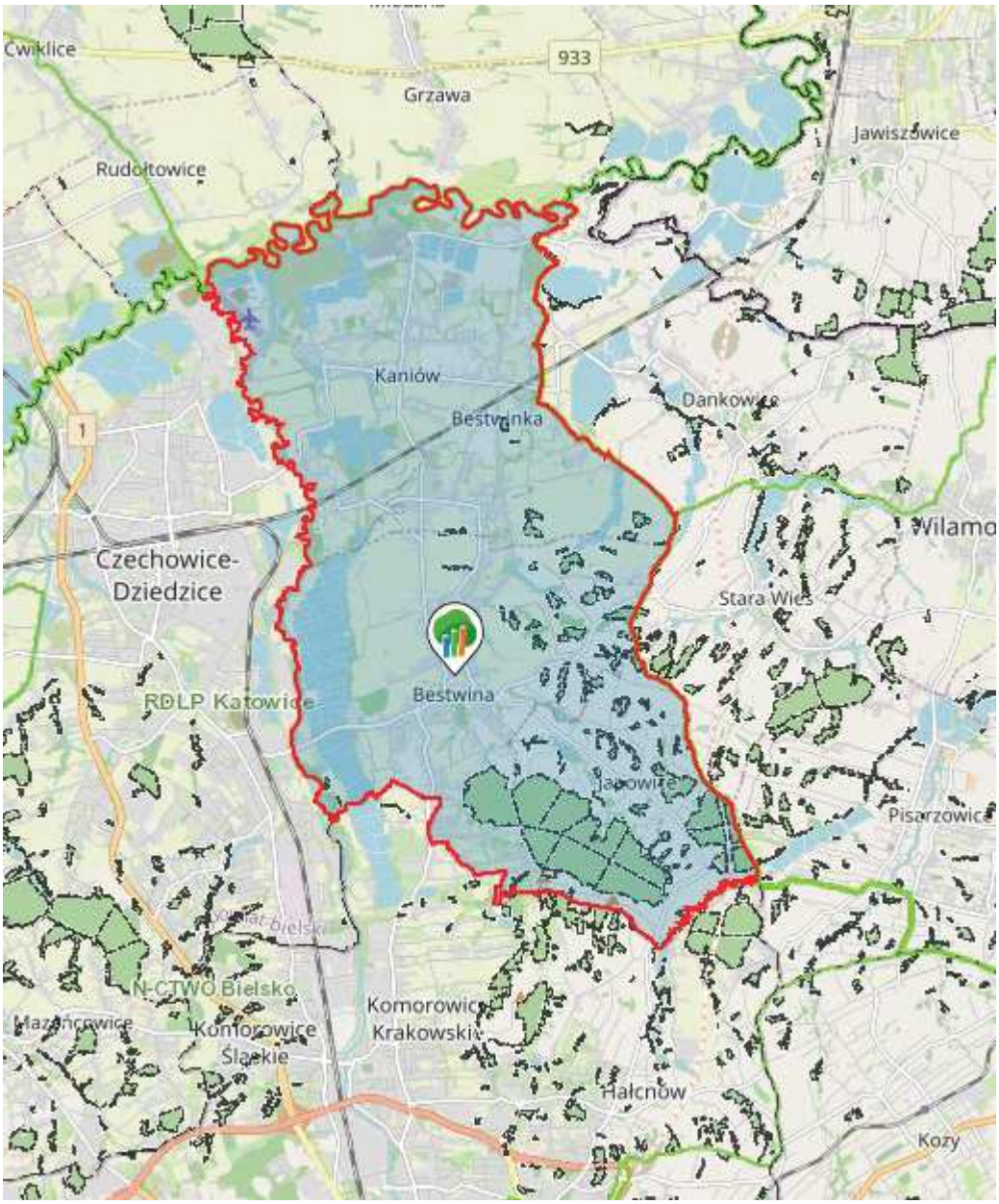
Szczegółowa struktura przeznaczenia gruntów na obszarze gminy została przedstawiona na poniższym rysunku.



Rysunek 1-5 Użytkowanie gruntów w gospodarstwach na terenie gminy Bestwina
źródło: PSR 2020

Tereny leśne gminy Bestwina administrowane są przez Nadleśnictwo Bielsko.

Na poniższym rysunku przedstawiono zalesienia na terenie gminy.



Rysunek 1-6 Tereny leśne gminy Bestwina

źródło: Bank Danych o Lasach

1.2.4 Ogólna charakterystyka infrastruktury budowlanej

Obiekty budowlane znajdujące się na terenie gminy różnią się wiekiem, technologią wykonania, przeznaczeniem i wynikającą z powyższych parametrów energochłonnością. Spośród wszystkich budynków wyodrębniono podstawowe grupy obiektów:

- budynki mieszkalne,
- obiekty użyteczności publicznej,
- obiekty handlowe, usługowe i przemysłowe – podmioty gospodarcze.

W sektorze budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej (budynki edukacyjne, ochrony zdrowia, urzędy, obiekty sportowe, obiekty o funkcji gastronomicznej, OSP, Gminny Ośrodek Kultury) energia może być użytkowana do realizacji celów takich jak: ogrzewanie i wentylacja, podgrzewanie wody, gotowanie, oświetlenie, napędy urządzeń elektrycznych, zasilanie urządzeń biurowych i sprzętu AGD. W budownictwie

tradycyjnym energia zużywana jest głównie do celów ogrzewania pomieszczeń, a w okresie letnim do chłodzenia. Zasadniczymi wielkościami, od których zależy to zużycie jest temperatura zewnętrzna i temperatura wewnętrzna pomieszczeń ogrzewanych, a to z kolei wynika z przeznaczenia budynku. Charakterystyczne minimalne temperatury zewnętrzne dane są dla poszczególnych stref klimatycznych kraju. Podział na te strefy pokazano na poniższym rysunku.

Minimalna temperatura zewnętrzna danej strefy klimatycznej:

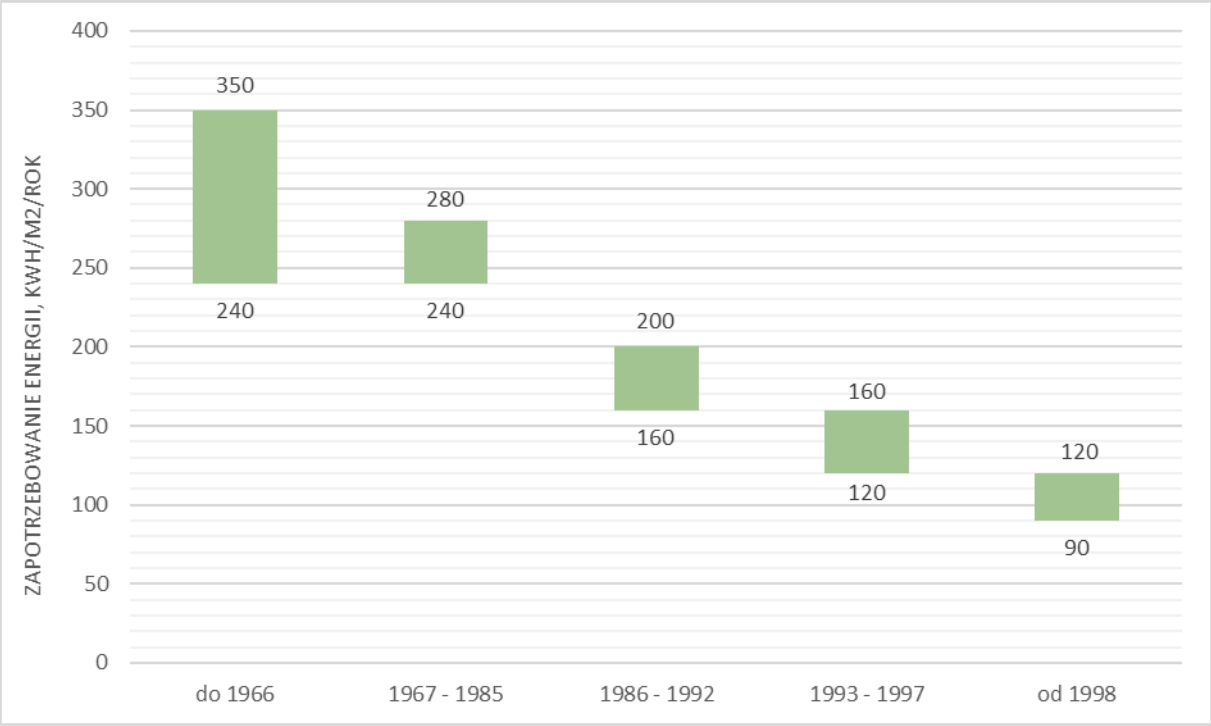
- I strefa (-16°C),
- II strefa (-18°C),
- III strefa (-20°C),
- IV strefa (-22°C),
- V strefa (-24°C).

Rysunek 1-7 Mapa stref klimatycznych Polski i minimalne temperatury zewnętrzne

Inne czynniki decydujące o wielkości zużycia energii w budynku to:

- zwartość budynku (współczynnik A/V) – mniejsza energochłonność to minimalna powierzchnia ścian zewnętrznych i płaski dach;
- usytuowanie względem stron świata – pozyskiwanie energii promieniowania słonecznego – mniejsza energochłonność to elewacja południowa z przeszkleniami i roletami opuszczanymi na noc; elewacja północna z jak najmniejszą liczbą otworów w przegrodach; w tej strefie budynku można lokalizować strefy gospodarcze, a pomieszczenia pobytu dziennego od strony południowej;
- stopień osłonięcia budynku od wiatru;
- parametry izolacyjności termicznej przegród zewnętrznych;
- rozwiązania wentylacji wnętrz;
- świadome przemyślane wykorzystanie energii promieniowania słonecznego, energii gruntu.

Poniższy schemat ilustruje, jak kształtowały się technologie budowlane oraz standardy ochrony cieplnej budynków w poszczególnych okresach. Po roku 1993 nastąpiła znaczna poprawa parametrów energetycznych nowobudowanych obiektów, co bezpośrednio wiąże się z redukcją strat ciepła, wykorzystywanego do celów grzewczych.



Rysunek 1-8 Przeciętne roczne zapotrzebowanie energii na ogrzewanie w budownictwie mieszkaniowym w kWh/m^2 powierzchni użytkowej

Orientacyjna klasyfikacja budynków mieszkalnych w zależności od jednostkowego zużycia energii użytecznej w obiekcie podana jest w poniższej tabeli.

Tabela 1-4 Podział budynków ze względu na zużycie energii do ogrzewania

Rodzaj budynku	Zakres jednostkowego zużycia energii, kWh/m^2/rok
energochłonny	Powyżej 150
średnio energochłonny	120 do 150
standardowy	80 do 120
energooszczędny	45 do 80
niskoenergetyczny	20 do 45
pasywny	Poniżej 20

1.2.4.1 Zabudowa mieszkaniowa

Na terenie gminy Bestwina można wyróżnić następujące rodzaje zabudowy mieszkaniowej: jednorodzinną, rolniczą zagrodową oraz wielorodzinną. Dane dotyczące budownictwa mieszkaniowego opracowano w oparciu o Narodowy Spis Powszechny w 2020 roku uzupełniony o informacje GUS do roku 2021.

Na koniec 2020[1] roku na terenie gminy zlokalizowane były 3 103 mieszkania o łącznej powierzchni użytkowej 327 607 m^2 (wg danych GUS). Wskaźnik powierzchni mieszkalnej przypadającej na jednego mieszkańca wyniósł 27,29 m^2 i wzrósł w odniesieniu do 1995 roku o 5,9 m^2/osobę. Średni metraż przeciętnego mieszkania wynosił 105,58 m^2 (2020 rok) i wzrósł w odniesieniu do 1995 roku o około 24,14 m^2/mieszkanie. Rosnące wskaźniki związane z gospodarką mieszkaniową stanowią pozytywny

[1] Ostatnie dostępne dane dla mieszkalnictwa

czynnik świadczący o wzroście jakości życia społeczności gminnej i stanowią podstawy do prognozowania dalszego wzrostu poziomu życia w następnych latach.

W poniższych tabelach zestawiono informacje na temat zmian w gospodarce mieszkaniowej.

Tabela 1-5 Statystyka mieszkaniowa z lat 1995 – 2020 dotycząca gminy Bestwina

Rok	Mieszkania istniejące		Mieszkania oddane do użytku w danym roku	
	Liczba	Powierzchnia użytkowa	Liczba	Powierzchnia użytkowa
	sztuk	m^2	sztuk	m^2
1995	2 512	204 572	22	2 790
1996	2 518	205 608	6	1 036
1997	2 542	209 355	24	3 747
1998	2 558	212 284	16	2 569
1999	2 581	214 922	23	2 638
2000	2 601	217 806	21	2 934
2001	2 647	223 277	46	5 471
2002	2 974	260 109	46	5 493
2003	3 028	267 173	55	7 211
2004	3 055	271 789	34	5 373
2005	3 081	275 684	28	4 126
2006	3 116	280 638	38	5 233
2007	3 179	289 273	69	9 049
2008	3 225	295 397	48	6 271
2009	3 258	299 724	34	4 396
2010	2 678	272 754	38	4 777
2011	2 709	276 953	33	4 635
2012	2 756	283 288	49	6 578
2013	2 799	288 767	44	5 617
2014	2 826	292 249	27	3 482
2015	2 868	297 531	45	5 760
2016	2 911	302 982	44	5 565
2017	2 955	308 348	45	5 516
2018	3 016	315 936	62	7 734
2019	3 055	321 136	40	5 368
2020	3 103	327 607	48	6 471

źródło: GUS, analizy własne

Na terenie gminy, pod względem liczby budynków, mieszkań i ich powierzchni użytkowej, przeważa zabudowa jednorodzinna.

Tabela 1-6 Wskaźniki zmian w gospodarce mieszkaniowej

Wskaźnik		***Wielkość***	***Jedn.***	***Trend z lat 1995-2020***
Gęstość zabudowy mieszkaniowej	gmina	86,4	m^2pow.uż/ha	↗
	powiat	103,6	m^2pow.uż/ha	↗
	województwo	104,9	m^2pow.uż/ha	↗
	kraj	35,8	m^2pow.uż/ha	↗
Średnia powierzchnia mieszkania na 1 mieszkańca	gmina	27,4	m^2/osobę	↗
	powiat	28,6	m^2/osobę	↗
	województwo	28,8	m^2/osobę	↗
	kraj	29,2	m^2/osobę	↗
Średnia powierzchnia mieszkania	gmina	105,6	m^2/osobę.	↗
	powiat	93,8	m^2/osobę.	↗
	województwo	71,8	m^2/osobę.	↗
	kraj	74,5	m^2/osobę.	↗
Liczba osób na 1 mieszkanie	gmina	3,9	os./mieszk.	↗
	powiat	3,3	os./mieszk.	↘
	województwo	2,5	os./mieszk.	↘
	kraj	2,5	os./mieszk.	↘
Liczba oddanych mieszkań w latach 1995-2020 na 1000 mieszkańców	gmina	82,4	szt.	↗
	powiat	79,1	szt.	↗
	województwo	54,6	szt.	↗
	kraj	89,6	szt.	↗
Udział mieszkań oddawanych w latach 1995-2020 w całkowitej liczbie mieszkań	gmina	31,7	%	↗
	powiat	26,0	%	↗
	województwo	13,6	%	↗
	kraj	22,8	%	↗
Średnia powierzchnia oddawanego mieszkania w latach 1995-2020	gmina	131,8	m^2/mieszk.	↗
	powiat	136,3	m^2/mieszk.	↗
	województwo	119,0	m^2/mieszk.	↘
	kraj	98,2	m^2/mieszk.	↗

źródło: GUS, analizy własne

↘ - trend spadkowy
→ - bez zmian
↗ - trend wzrostowy

Na terenie gminy funkcjonuje obecnie ok. 1750 źródeł na paliwo stałe z załadunkiem ręcznym. Ogólny stan zasobów mieszkaniowych jest w zasadzie bardzo podobny do sytuacji województwa śląskiego. Generalnie w całej gminie zastosowane technologie w budynkach zmieniały się wraz z upływem czasu i rozwojem technologii wykonania materiałów budowlanych oraz wymogów normatywnych. Począwszy od najstarszych budynków, w których zastosowano mury wykonane z cegły oraz kamienia wraz z drewnianymi stropami, kończąc na budynkach najnowocześniejszych, gdzie zastosowano ocieplenie przegród zewnętrznych materiałami termoizolacyjnymi.

Należy stymulować i zachęcać do oszczędzania energii w budynkach mieszkalnych poprzez prowadzenie akcji promujących efektywnościowe zachowania (np. poprzez organizowanie tematycznych spotkań, przedstawiania problemów w lokalnej prasie, na stronie internetowej gminy, prowadzenie punktu informacyjno-doradczego w Urzędzie Gminy).

1.2.4.2 Obiekty użyteczności publicznej należące do gminy

Na obszarze gminy znajdują się budynki użyteczności publicznej o zróżnicowanym przeznaczeniu, wieku i technologii wykonania. Na potrzeby niniejszego opracowania jako budynki użyteczności publicznej przyjęto obiekty zlokalizowane na terenie gminy administrowane przez Urząd Gminy. Wykaz tych obiektów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1-7 Wykaz budynków użyteczności publicznej znajdujących się na terenie Gminy Bestwina

Lp.	Nazwa podmiotu	Adres	Sołectwo
1	Budynek gromadzki w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 19	Kaniów
2	Budynek komunalny Batalionów Chłopskich 15a w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15a	Kaniów
3	Budynek komunalny Batalionów Chłopskich 50 w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 50	Kaniów
4	Budynek komunalny Czechowicka 21-23 w Kaniowie	Czechowicka 21-23	Kaniów
5	Budynek komunalny Janowicka 137 w Janowicach	Janowicka 137	Janowice
6	Budynek komunalny Krakowska 170 w Bestwinie	Krakowska 170	Bestwina
7	Budynek komunalny Plebańska 12 w Bestwinie	Plebańska 12	Bestwina
8	Budynek komunalny Plebańska 19 w Bestwinie	Plebańska 19	Bestwina
9	Budynek komunalny Rybacka 14 w Kaniowie	Rybacka 14	Kaniów
10	Budynek komunalny Szkolna 4-6 w Bestwinie	Szkolna 4-6	Bestwina
11	Gminny Ośrodek Kultury w Bestwinie	Krakowska 123	Bestwina
12	Hala Sportowa w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15	Kaniów
13	Ludowy Klub Sportowy Bestwina	Podzamcze 18	Bestwina
14	Ludowy Klub Sportowy Bestwinka	św. Floriana 97	Bestwinka
15	Ludowy Klub Sportowy Kaniów	Batalionów Chłopskich 23	Kaniów
16	Muzeum Regionalne w Bestwinie	Kościelna 57	Bestwina
17	Ośrodek Rekreacji i Sportów Wodnych w Kaniowie	Malinowa	Kaniów
18	Ochotnicza Straż Pożarna w Bestwince	św. Floriana 15	Bestwinka
19	Przedszkole Publiczne w Bestwinie	Szkolna 8	Bestwina
20	Przedszkole Publiczne w Janowicach	Janowicka 100	Janowice
21	Przedszkole Publiczne i Żłobek w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15a	Kaniów
22	Szkoła Podstawowa w Bestwinie	Szkolna 11	Bestwina
23	Szkoła Podstawowa w Janowicach	Korczaka 2	Janowice
24	Szkoła Podstawowa w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15	Kaniów
25	Urząd Gminy Bestwina	Krakowska 111	Bestwina
26	UKS Set Kaniów	Malinowa	Kaniów
27	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bestwince	Dworkowa 3	Bestwinka

źródło: Urząd Gminy Bestwina

1.2.4.3 Obiekty handlowe, usługowe, przedsiębiorstw produkcyjnych

W gminie Bestwina podstawową rolę odgrywają funkcje handlowe i usługowe, a więc obiekty cechujące się zróżnicowanymi potrzebami energetycznymi począwszy od cech budynków mieszkalnych, administracyjnych, poprzez budynki warsztatów, a kończąc na halach produkcyjnych. Struktura zapotrzebowania energii w tego typu obiektach jest niejednorodna i często zmienna w czasie.

Najwięcej przedsiębiorstw to przedsiębiorstwa jednoosobowe, do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) wpisane są 734 podmioty. Są to w większości firmy handlowe, usługowe jak i wielobranżowe, zajmujące się najczęściej budownictwem, sprzedażą, czy mechaniką samochodową. W Krajowym Rejestrze Sądowym w gminie Bestwina zarejestrowanych jest 120 przedsiębiorców.

Przemysł wydobywczy w gminie Bestwina opiera się na eksploatacji złóż kruszywa naturalnego, węgla kamiennego oraz metanu. W miejscowości Kaniów funkcjonuje żwirownia należąca do firmy BUD-TOR Sp. z o.o. Sp. k. z Bestwiny, która eksploatuje złoża kruszywa naturalnego (złoże Kaniów III oraz Kaniów IV). Żwirownia oferuje żwir, piasek, tłuczeń, kliniec oraz ziemię ogrodową. Natomiast złoża węgla kamiennego (złoże „Silesia") oraz metanu (złoże „Silesia Głęboka") mieszczące się w centrum Kaniowa, eksploatowane są przez Przedsiębiorstwo Górnicze „SILESIA" Sp. z o.o. z Czechowic-Dziedzic.

Na terenie gminy Bestwina funkcjonuje Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji. W ramach projektu wybudowano niezbędną dla rozwoju firm z branży lotniczej infrastrukturę, na którą składają się: ponad 10 000 m^2 nowoczesnych hal produkcyjnych i hangarów, pas startowy o nawierzchni asfaltowej o długości 700 m, drogi kołowania, parkingi, miejsca postojowe dla samolotów, stacja paliw oferująca paliwo JET A1 i AVGAS oraz budynek kontroli lotów wraz z zapleczem biurowym oraz profesjonalnie wyposażoną salą konferencyjną. Pas startowy znajduje się na terenie Kaniowa (sołectwo gminy). Prowadzona jest tam działalność z zakresu obsługi pasa startowego, sprzedaży paliw lotniczych, wynajmu hal produkcyjnych na potrzeby przemysłu. Odbywa się tam również produkcja lekkich dwumiejscowych samolotów, zarówno do zastosowań profesjonalnych, jak i latania amatorskiego.

Na podstawie informacji uzyskanej z Urzędu Gminy powierzchnia budynków związanych z działalnością gospodarczą lub zajętych pod działalność gospodarczą wynosi 76 111 m^2, w tym 18 936 m^2 przez osoby fizyczne i 57 175 m^2 przez osoby prawne.

2 OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO ZAPOTRZEBOWANIA NA CIEPŁO, ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ I PALIWA GAZOWE

2.1 Opis ogólny systemów energetycznych gminy

Zaopatrzenie w energię jest jednym z podstawowych czynników niezbędnych dla egzystencji ludności, jednak wydobycie paliw i produkcja energii stanowi jeden z najbardziej niekorzystnych rodzajów oddziaływania na środowisko. Jest to wynikiem zarówno ogromnej ilości użytkowanej energii, jak i istoty przemian energetycznych, którym energia musi być poddawana w celu dostosowania do potrzeb odbiorców.

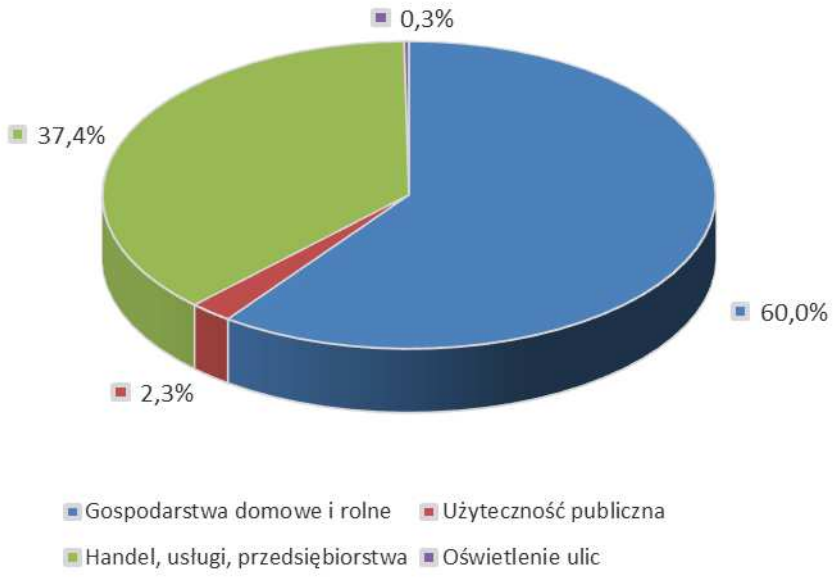
Gmina Bestwina należy do grupy małych gmin w kraju pod względem liczby ludności, która obecnie wynosi około 12 tys. mieszkańców. Podobnie jak wiele innych gmin w Polsce, boryka się z szeregiem problemów technicznych, ekonomicznych, środowiskowych i społecznych we wszystkich dziedzinach jej funkcjonowania. Jedną z najistotniejszych dziedzin jest gospodarka energetyczna, czyli zagadnienia związane z zaopatrzeniem w energię, jej użytkowaniem i gospodarowaniem na terenie gminy zapewniając bezpieczeństwo i równość dostępu zasobów.

2.2 Systemy energetyczne

2.2.1 Bilans energetyczny Gminy

Bilans energetyczny gminy przedstawia przegląd potrzeb energetycznych poszczególnych grup odbiorców wraz ze sposobem ich pokrywania oraz strukturę użytkowania poszczególnych nośników energii i paliw. Bilans dotyczy pełnego roku kalendarzowego 2021.

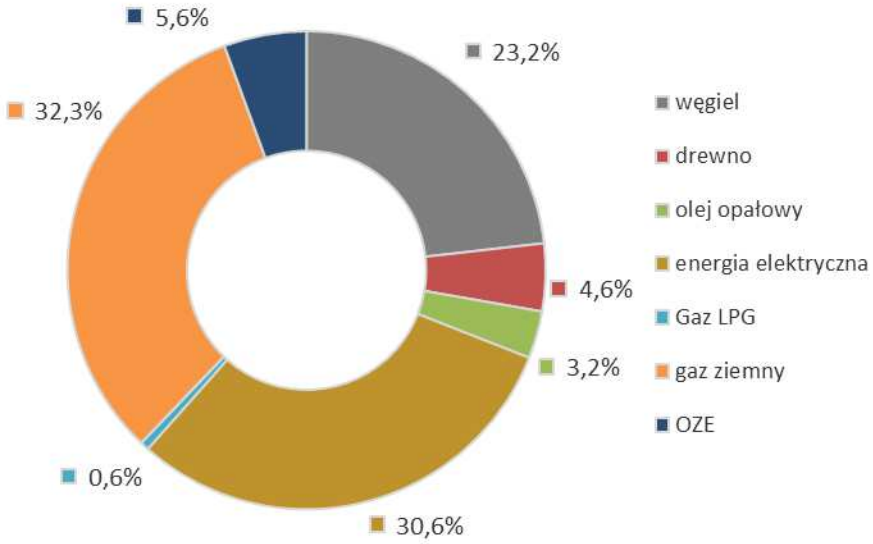
Wielkość rynku energii (energia użyteczna łącznie na wszystkie cele) wynosi około *129,0 GWh/rok (464,3 TJ)*. Udział poszczególnych odbiorców w zapotrzebowaniu na energię przedstawia się następująco:



Rysunek 2-1 Udział poszczególnych grup odbiorców w zapotrzebowaniu na energię w 2021 roku
źródło: analizy własne

Odbiorcami energii w Gminie Bestwina są głównie obiekty mieszkalne (60,0%), obiekty handlowe, usługowe i przedsiębiorstw (37,4%) oraz obiekty użyteczności publicznej (2,3%) i oświetlenie uliczne (0,3%).

Strukturę zużycia paliw i energii na wszystkie cele (ogrzewanie, cele bytowe, przygotowanie c.w.u., oświetlenie) przedstawiono na rysunku 2-2. Dane o zużyciu paliw przedstawiono również tabelarycznie (tabela 2-1).



Rysunek 2-2 Struktura zużycia paliw i energii na wszystkie cele łącznie w Gminie Bestwina.
źródło: analizy własne

Tabela 2-1 Bilans paliw i energii dla Gminy Bestwina za rok 2021

L.p.	Rodzaj paliwa	Jedn. naturalna	Roczne zużycie, jedn. naturalna	Roczne zużycie, MWh
1	LPG	Mg/rok	60,5	774
2	Węgiel	Mg/rok	4 648	29 915
3	Drewno	Mg/rok	1 630	5 888
4	Olej opałowy	m^3/rok	407,3	4 135
5	OZE	GJ/rok	25 906	7 196
6	Energia elektryczna	MWh/rok	39 445	39 445
7	Gaz ziemny	tys. m^3/rok	4 274	41 608
RAZEM				**128 961**

źródło: analizy własne

2.2.2 System ciepłowniczy

W gminie Bestwina nie funkcjonuje typowy scentralizowany system ciepłowniczy. Budynki mieszkalne w gminie zasilane są głównie z przydomowych kotłowni indywidualnych.

Podstawowym nośnikiem energii wykorzystywanym w gminie do celów grzewczych jest gaz ziemny, węgiel, a następnie olej opałowy, drewno oraz w niewielkim stopniu gaz płynny, energia elektryczna oraz odnawialne źródła energii.

Budowa od podstaw lokalnego systemu ciepłowniczego opartego na węglu lub innych kopalnych nośnikach energii w przypadku gminy Bestwina jest nieopłacalna, ze względu na wysokie koszty sieci ciepłowniczej oraz rozproszoną zabudowę. Nie można jednak wykluczać budowy w przyszłości układów wyspowych zasilających kilka budynków, opartych o odnawialne źródła energii lub ekologiczne technologie spalania czystych paliw, jak np. gaz ziemny. Należy wówczas dokonać analizy opłacalności przedsięwzięcia w oparciu o środki dostępnych funduszy środowiskowych, zwłaszcza w przypadku realizacji programowych działań zmierzających do redukcji niskiej emisji.

2.2.3 System gazowniczy

2.2.3.1 Informacje ogólne

Operatorem oraz właścicielem sieci gazowej wysokiego, średniego oraz niskiego ciśnienia na terenie gminy Bestwina jest Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Zabrzu. Na terenie gminy znajduje się infrastruktura gazowa, o której informacje zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 2-2 Informacje dotyczące infrastruktury gazowej PSG Sp. z o.o. na terenie gminy Bestwina

Lp.	Wyszczególnienie	2020 r.	2021 r.	2022 r.
1	Ogółem sieć gazowa z przyłączami, m	181 834	185 947	189 394
2	Sieć wysokiego ciśnienia bez przyłączy, m	3 048	3 048	3 048
3	Sieć średniego ciśnienia bez przyłączy, m	123 051	126 079	128 938
4	Sieć niskiego ciśnienia bez przyłączy, m	116	116	116
5	Przyłącza gazowe średniego ciśnienia, m	55 484	56 569	57 157
6	Przyłącza gazowe niskiego ciśnienia, m	135	135	135
7	Przyłącza gazowe, szt. w tym do budynków mieszkalnych, szt.	2 694 2 626	2 817 2 748	2 920 2 852

źródło: PSG Sp. z o.o.

Jak informuje Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o. sieć gazowa na terenie gminy jest w dobrym stanie technicznym i może być źródłem gazu dla potencjalnych odbiorców.

W gminie Bestwina znajduje się również infrastruktura gazowa wysokiego ciśnienia, należąca do Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Świerklanach. Przez teren gminy przebiegają gazociągi wysokiego ciśnienia Oświęcim – Komorowice oraz Brzeszcze – Komorowice z elementami przedstawionymi w poniższej tabeli.

Tabela 2-3 Informacje dotyczące infrastruktury gazowej GAZ-SYSTEM S.A. na terenie gminy Bestwina

Lp.	Nazwa/relacja	DN, mm	PN, MPa	Rodzaj przesyłanego gazu	Rok budowy
1	Oświęcim – Komorowice: fragment nitki głównej	400	6,3	E	1973
2	Brzeszcze – Komorowice: fragment nitki głównej	300	6,3	E	1998/2000
3	Brzeszcze – Komorowice: odgałęzienie do stacji gazowej Bestwina	100	2,5	E	1998
4	Brzeszcze – Komorowice: odgałęzienie do stacji gazowej Bestwinka	80	2,5	E	1991

źródło: GAZ-SYSTEM S.A.

Na terenie gminy znajdują się również następujące stacje gazowe wysokiego ciśnienia:

- stacja gazowa Bestwinka, przepustowość 1 200 m^3/h,
- stacja gazowa Bestwina, przepustowość 750 m^3/h.

W załączniku 1 przedstawiono mapę poglądową sieci gazowej wysokiego ciśnienia na terenie gminy Bestwina.

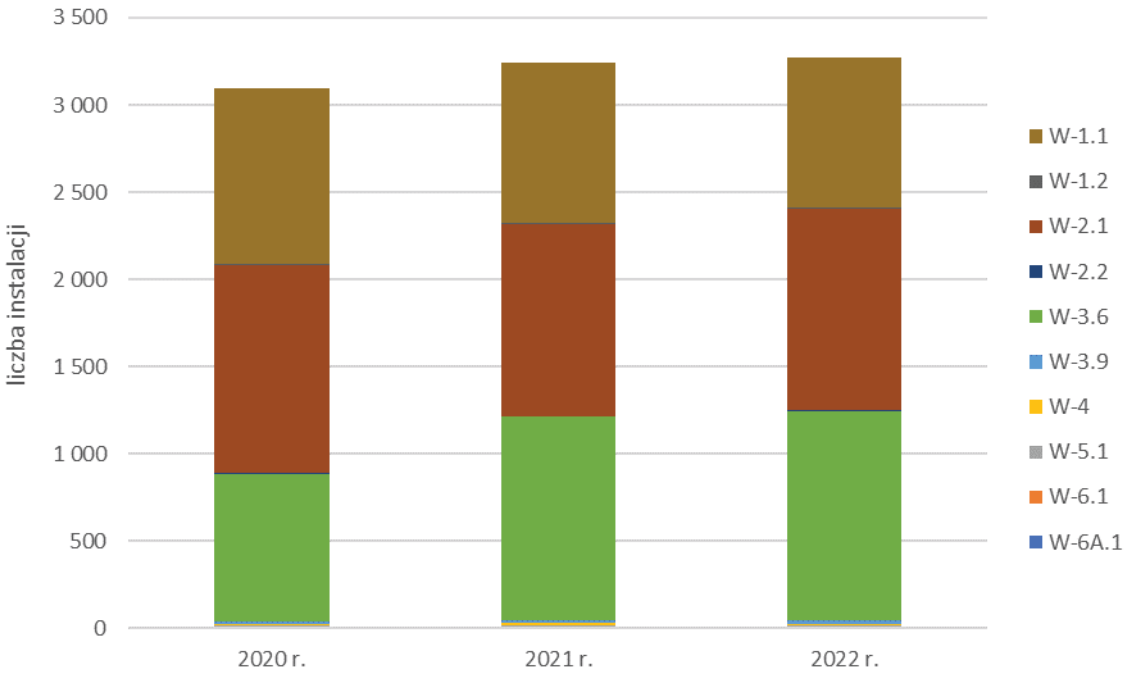
2.2.3.2 Odbiorcy i zużycie gazu

W poniższych tabelach przedstawiono liczbę użytkowników oraz zużycie gazu ziemnego w podziale na poszczególne grupy taryfowe na obszarze Gminy za lata 2020 – 2022.

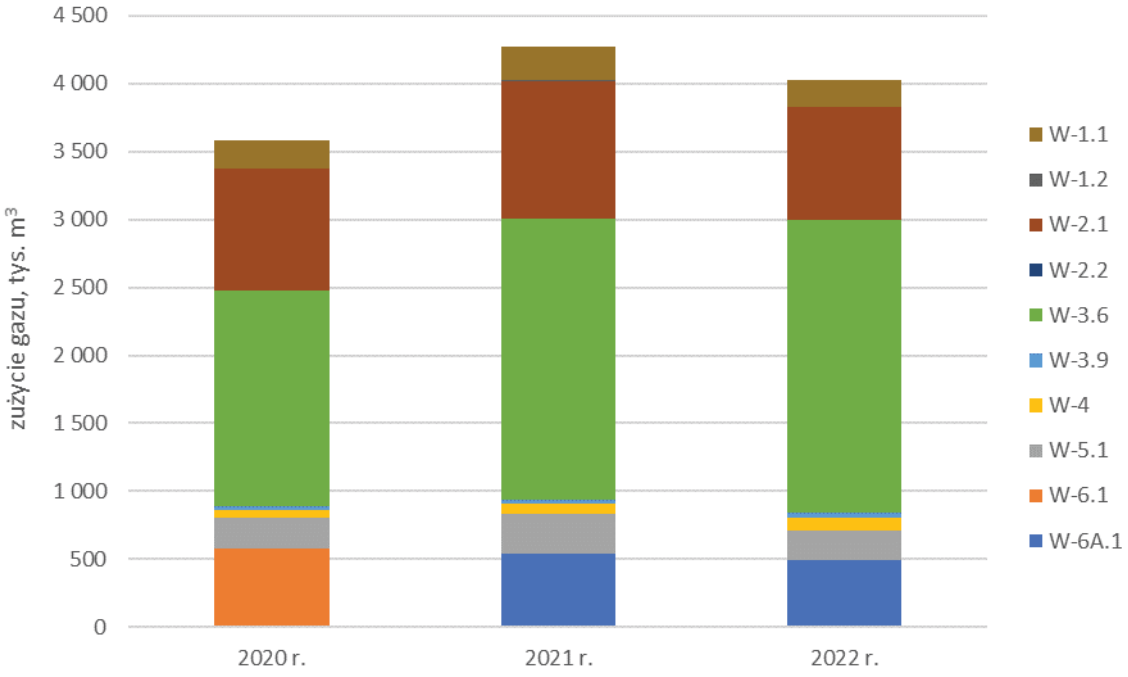
Tabela 2-4 Liczba odbiorców oraz zużycie gazu ziemnego w poszczególnych grupach taryfowych na terenie gminy Bestwina w latach 2020 - 2022

Taryfa	*Liczba instalacji*			*Zużycie gazu, tys. m^3*		
	2020 r.	*2021 r.*	*2022 r.*	*2020 r.*	*2021 r.*	*2022 r.*
W-1.1	*1 005*	*917*	*862*	*207*	*250*	*196*
W-1.2	*8*	*5*	*5*	*3*	*2*	*1*
W-2.1	*1 192*	*1 101*	*1 151*	*897*	*1 016*	*830*
W-2.2	*4*	*5*	*7*	*1*	*2*	*4*
W-3.6	*849*	*1 166*	*1 201*	*1586*	*2 064*	*2 153*
W-3.9	*14*	*18*	*19*	*30*	*35*	*38*
W-4	*6*	*11*	*10*	*57*	*70*	*97*
W-5.1	*13*	*13*	*13*	*226*	*291*	*215*
W-6.1	*4*	*-*	*-*	*579*	*-*	*-*
W-6A.1	*-*	*4*	*4*	*-*	*544*	*493*
RAZEM	***3 095***	***3 240***	***3 272***	***3 586***	***4 274***	***4 027***

źródło: PSG Sp. z o.o.



Rysunek 2-3 Liczba odbiorców gazu ziemnego na terenie gminy Bestwina w latach 2020 – 2022
źródło: PSG Sp. z o.o.



Rysunek 2-4 Zużycie gazu ziemnego na terenie gminy Bestwina w latach 2020 – 2022
źródło: PSG Sp. z o.o.

Znaczącą większość pod względem liczby odbiorców gazu w gminie Bestwina stanowią gospodarstwa domowe i lokale mieszkalne (taryfy W-1, W-2 oraz W-3) – aż 99,17%. W latach 2020 – 2022 liczba odbiorców gazu wzrosła o ok. 6%.

Główną grupą taryfową pod względem ilości zakupionego gazu jest grupa W-3.6 (m.in. gospodarstwa domowe) – stanowi ok. 53% całkowitego zużycia gazu w 2022 r. Sprzedaż gazu ziemnego w 2021 r. wzrosła, a następnie w kolejnym roku spadła – o ok. 6%.

Bazując na poprzednich Założeniach do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina na lata 2020 – 2034 można stwierdzić wzrost zużycia gazu ziemnego na terenie gminy z 3 717 tys. m^3 w 2015 roku do 4 027 tys. m^3 w 2022 roku.

2.2.3.3 Plany rozwojowe dla systemu gazowniczego na terenie gminy

Jak informuje Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o., Aktualny Plan Rozwoju na lata 2022 – 2026 nie przewiduje realizacji zadań inwestycyjnych z zakresu rozbudowy sieci gazowej.

Aktualny Plan Rozwoju na lata 2022 – 2026 przewiduje realizację zadań inwestycyjnych z zakresu modernizacji sieci gazowej:

- Modernizacja sieci gazowej Bestwina, Janowice ul. Borowa – gazociągi ś/c DN63, DN50 L=966 m , przyłącza gazowe 11 szt.,
- Modernizacja sieci gazowej Bestwina ul. Kwiatowa – gazociąg ś/c DN63 L=1337 m, przyłącza gazowe 23 szt.,
- Modernizacja sieci gazowej Bestwina Janowice ul. Janowicka – gazociąg ś/c DN63 L=645 m, przyłącza gazowe 8 szt.,
- Modernizacja sieci gazowej Bestwina , Zacisze – gazociągi ś/c DN63, DN90 L=6632 m, przyłącza gazowe 15 szt.,
- Modernizacja sieci gazowej Bestwina Ludowa, Sokołów – gazociągi ś/c DN50, DN90 L=639 m, przyłącza gazowe 17 szt.

Plan Inwestycyjny na lata 2023 – 2025 Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o. nie przewiduje realizacji zadań inwestycyjnych z zakresu rozbudowy sieci gazowej.

Plan Inwestycyjny na lata 2023 – 2025 Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o. przewiduje realizację zadania inwestycyjnego z zakresu modernizacji sieci gazowej:

- Modernizacja sieci gazowej Bestwina ul. Kwiatowa - gazociąg ś/c DN63 L=1337 m, przyłącza gazowe 23 szt.,
- Modernizacja sieci gazowej Bestwina Ludowa, Sokołów – gazociągi ś/c DN50, DN90 L=639 m, przyłącza gazowe 17 szt.

Jak informuje GAZ-SYSTEM S.A., uzgodniony przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki Plan Rozwoju przedsiębiorstwa na lata 2022 – 2031 zakłada realizację zadań inwestycyjnych:

- Gazociąg Skoczów – Komorowice – Oświęcim Etap 3 Komorowice – Wilamowice – faza projektowania,
- Przebudowa SRP Bestwinka.

2.2.4 System elektroenergetyczny

2.2.4.1 Informacje ogólne

Właścicielem infrastruktury dystrybucyjnej energii elektrycznej na terenie gminy Bestwina są spółki TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej oraz PGE Energetyka Kolejowa S.A.

Teren gminy Bestwina zasilany jest poprzez linie napowietrzne oraz kablowe wysokiego, średniego i niskiego napięcia ze stacji transformatorowych SN/nN. Łącznie na terenie gminy znajduje się 58 stacji stanowiących własność TAURON Dystrybucja S.A. oraz 16 stacji będących własnością odbiorców. W poniższej tabeli przedstawiono długość dystrybucyjnej sieci elektroenergetycznej w ostatnich latach.

Tabela 2-5 Długość linii elektroenergetycznych TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej na terenie gminy Bestwina w latach 2020 – 2022.

Napięcie	Rodzaj linii	Długość linii, m		
		2020 r.	2021 r.	2022 r.
WN	napowietrzne	7 987,77	7 987,77	7 987,77
	kablowe	-	-	-
SN	napowietrzne	41 481,00	41 481,00	41 481,00
	kablowe	12 605,00	12 641,00	12 763,00
nN	napowietrzne	159 863,00	159 990,00	160 639,00
	kablowe	30 120,10	32 769,10	37 559,10

źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej

Mapę infrastruktury elektroenergetycznej TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej na terenie gminy Bestwina przedstawiono w załączniku 2.

Na terenie gminy znajduje się również infrastruktura elektroenergetyczna PGE Energetyka Kolejowa S.A. Spółka posiada jedną czynną słupową stację transformatorową STS Kaniów 27, zlokalizowaną w rejonie przystanku osobowego PKP Kaniów, z której wyprowadzone są dwie linie kablowe niskiego napięcia zasilające odbiorców: oświetlenie peronów, przejazdu, automatyka przejazdu kolejowego. Stacja zasilana jest z napowietrznej Linii Potrzeb Nietrakcyjnych SN relacji PT Czechowice-Dziedzice – PT Oświęcim o napięciu 15 kV, przebiegającej przez teren gminy wzdłuż linii kolejowej nr 93. Przedsiębiorstwo posiada także przyłącze niskiego napięcia zasilania rezerwowego, przyłączone do sieci innego OSD.

Mapę infrastruktury elektroenergetycznej PGE Energetyka Kolejowa S.A. na terenie gminy Bestwina przedstawiono w załączniku 3.

2.2.4.2 Oświetlenie ulic

Utrzymanie oświetlenia dróg, parków, skwerów i innych publicznych terenów należy do jednych z podstawowych obowiązków gminy w zakresie planowania energetycznego.

Obecnie na terenie gminy Bestwina zainstalowanych jest łącznie 715 opraw oświetleniowych, z czego 403 stanowią źródła sodowe, a 312 to źródła LED.

2.2.4.3 Odbiorcy i zużycie energii elektrycznej

W poniższych tabelach przedstawiono liczbę odbiorców oraz zużycie energii elektrycznej przez odbiorców z terenu gminy Bestwina w latach 2020 – 2022.

Tabela 2-6 Liczba odbiorców i zużycie energii przez odbiorców TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej na terenie gminy Bestwina w 2020 r.

Napięcie/taryfa	Klienci kompleksowi		Klienci dystrybucyjni	
	liczba odbiorców	zużycie energii, MWh	liczba odbiorców	zużycie energii, MWh
odbiorcy na średnim napięciu	13	16 234,62	5	2 417,37
odbiorcy na niskim napięciu – C	198	2 104,83	206	2 950,13
odbiorcy na niskim napięciu – G	4 272	10 848,43		
RAZEM	**4 483**	**29 187,88**	**211**	**5 367,50**

źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej

Tabela 2-7 Liczba odbiorców i zużycie energii przez odbiorców TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej na terenie gminy Bestwina w 2021 r.

Napięcie/taryfa	Klienci kompleksowi		Klienci dystrybucyjni	
	liczba odbiorców	zużycie energii, MWh	liczba odbiorców	zużycie energii, MWh
odbiorcy na średnim napięciu	12	11 493,80	6	8 557,43
odbiorcy na niskim napięciu – C	204	2 235,34	230	3 300,54
odbiorcy na niskim napięciu – G	4 328	10 963,64		
RAZEM	**4 544**	**24 692,78**	**236**	**11857,97**

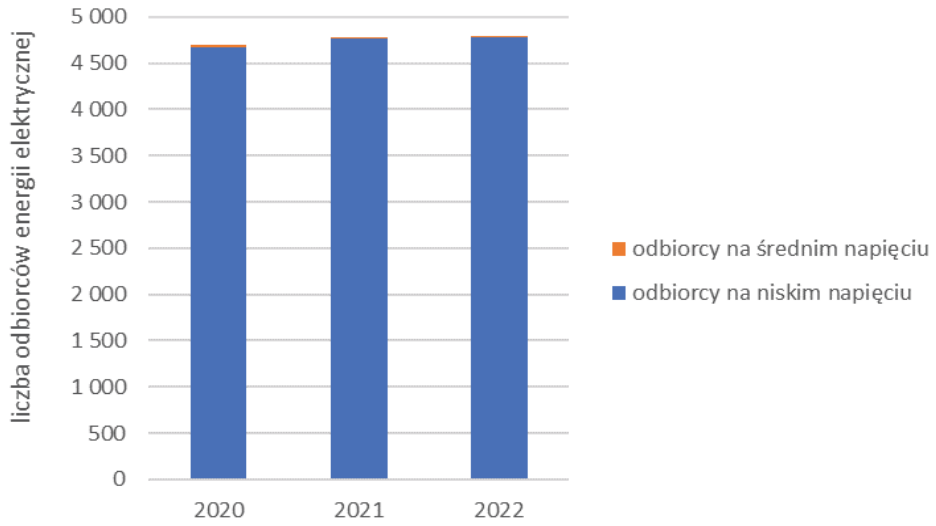
źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej

Tabela 2-8 Liczba odbiorców i zużycie energii przez odbiorców TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej na terenie gminy Bestwina w 2022 r.

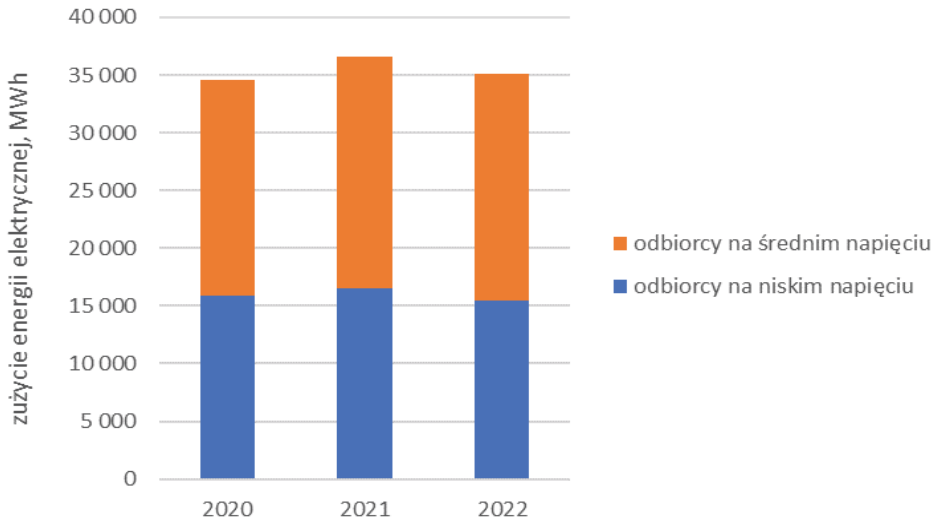
Napięcie/taryfa	Klienci kompleksowi		Klienci dystrybucyjni	
	liczba odbiorców	zużycie energii, MWh	liczba odbiorców	zużycie energii, MWh
odbiorcy na średnim napięciu	13	11 097,14	6	8 544,00
odbiorcy na niskim napięciu – C	192	2 196,47	207	3 080,00
odbiorcy na niskim napięciu – G	4 380	10 143,84		
RAZEM	**4 585**	**23 437,45**	**213**	**11624,00**

źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej

W ostatnich latach liczba odbiorców energii elektrycznej wzrosła nieznacznie. Zużycie energii elektrycznej w 2021 r. wzrosło, a następnie zmalało w 2022 r. – o ok. 6,5%. Wśród liczby odbiorców zdecydowanie przeważają odbiorcy na niskim napięciu. W przypadku zużycia większość stanowią odbiorcy na średnim napięciu (ok. 56%).



Rysunek 2-5 Liczba odbiorców energii elektrycznej w gminie Bestwina w latach 2020 – 2022
źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej



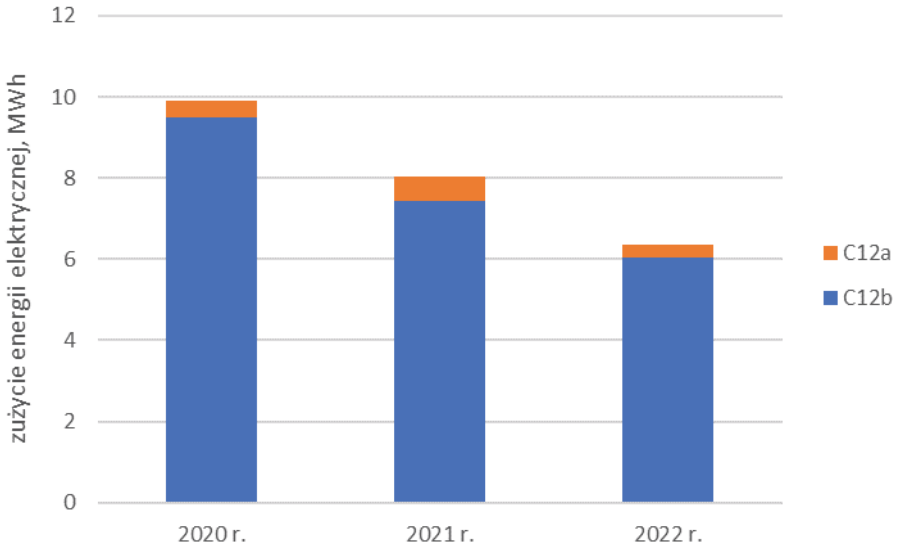
Rysunek 2-6 Zużycie energii elektrycznej w gminie Bestwina w latach 2020 – 2022
źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej

Tabela 2-9 Liczba odbiorców i zużycie energii przez odbiorców PGE Energetyka Kolejowa S.A. na terenie gminy Bestwina w latach 2020 – 2022

Napięcie/taryfa	Liczba odbiorców			Zużycie energii, MWh		
	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.
C12a	1	1	1	0,390	0,621	0,335
C12b	1	1	1	9,503	7,422	6,028
RAZEM	**2**	**2**	**2**	**9,893**	**8,043**	**6,363**

źródło: TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej

W ostatnich latach zużycie energii elektrycznej przez klientów PGE Energetyka Kolejowa S.A. systematycznie spada – od 2020 r. o ok. 36%.



Rysunek 2-7 Zużycie energii elektrycznej w gminie Bestwina w latach 2020 – 2022
źródło: PGE Energetyka Kolejowa S.A.

2.2.4.4 Plany rozwojowe systemu elektroenergetycznego na terenie gminy

Jak informuje TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej, w Planie Inwestycyjnym spółki na lata 2023 – 2031 znajdują się następujące zadania z terenu gminy Bestwina:

1. BR/2927_Wymiana słupowej st tr. 15/0,4 kV 10461 Kaniów Młyn, powiązanie linii SN i nN,
2. RAC330R5/BBB11500 – Modernizacja sieci nN w Bestwinie ul. Gen. Sikorskiego 48b (Żoczek Mirosław).

Zgodnie z informacją PGE Energetyka Kolejowa S.A. w planie rozwoju przedsiębiorstwa na lata 2021 – 2025 ujęta jest jedna inwestycja na terenie gminy Bestwina – budowa linii nn oraz złącza kablowego do kontenera SAZ odchodzącej od STS Kaniów w latach 2022 – 2023.

Ponadto Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. Biuro w Katowicach informuje, że planuje budowę trzytorowej, wielonapięciowej linii (400 kV i 220 kV) od stacji Podborze do stacji Byczyna. Zadanie to jest na wstępnym etapie opracowywania koncepcji, w związku z czym brak jest aktualnie możliwości oceny wpływu tej linii na gminę Bestwina.

2.3 Jakość powietrza na obszarze gminy

System zaopatrzenia w ciepło na terenie Gminy Bestwina oparty jest w znaczącym stopniu o spalanie paliw gazowych oraz stałych, gównie węgla kamiennego w postaci pierwotnej, w tym również złej jakości, np. miału, flotu, mułów węglowych.

Negatywne oddziaływanie na środowisko ma również spalanie paliw w silnikach spalinowych napędzających pojazdy mechaniczne.

W niniejszym rozdziale przedstawiono stan środowiska na terenie gminy Bestwina.

2.3.1 Ocena stanu atmosfery na terenie województwa, powiatu oraz gminy

O wystąpieniu zanieczyszczeń powietrza decyduje głównie ich emisja do atmosfery. Ponadto na stan powietrza wpływ mają także występujące warunki meteorologiczne. Przy stałej emisji zmiany stężeń zanieczyszczeń są głównie efektem przemieszczania, transformacji i usuwania zanieczyszczeń z atmosfery. Stężenie zanieczyszczeń zależy również od pory roku:

- sezon zimowy, charakteryzuje się zwiększonym zanieczyszczeniem atmosfery, głównie przez niskie źródła emisji,
- sezon letni, charakteryzuje się zwiększonym zanieczyszczeniem atmosfery przez skażenia wtórne powstałe w reakcjach fotochemicznych.

Warunki meteorologiczne wpływające na stan zanieczyszczenia atmosfery w zależności od pory roku podano w tabeli poniżej.

Tabela 2-10 Czynniki meteorologiczne wpływające na stan zanieczyszczenia atmosfery

Zmiany stężeń zanieczyszczenia	***Główne zanieczyszczenia***	
	Zimą: SO_2, pył zawieszony, CO	***Latem: O_3***
Wzrost stężenia zanieczyszczeń	• *sytuacja wyżowa:* • *wysokie ciśnienie,* • *spadek temperatury poniżej 0°C,* • *spadek prędkości wiatru poniżej 2 m/s,* • *brak opadów,* • *inwersja termiczna,* • *mgła,*	• *sytuacja wyżowa:* • *wysokie ciśnienie,* • *wzrost temperatury powyżej 25°C,* • *spadek prędkości wiatru poniżej 2 m/s,* • *brak opadów,* • *promieniowanie bezpośrednie powyżej 500 W/m²*
Spadek stężenia zanieczyszczeń	• *sytuacja niżowa:* • *niskie ciśnienie,* • *wzrost temperatury powyżej 0°C,* • *wzrost prędkości wiatru powyżej 5 m/s,* • *opady,*	• *sytuacja niżowa:* • *niskie ciśnienie,* • *spadek temperatury,* • *wzrost prędkości wiatru powyżej 5 m/s,* • *opady,*

Ocenę stanu atmosfery na terenie województwa i gminy przeprowadzono w oparciu o dane z „Rocznej oceny jakości powietrza w województwie śląskim. Raportu wojewódzkiego za rok 2022".

Na terenie województwa śląskiego zostało wydzielonych 5 stref zgodnie z art. 87 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2022 poz. 2556 z późn. zm.). Strefy te zostały wymienione poniżej i przedstawione na poniższym rysunku:

- aglomeracja górnośląska,
- aglomeracja rybnicko-jastrzębska,
- miasto Bielsko-Biała,
- miasto Częstochowa,
- strefa śląska (w tej strefie znajduje się gmina Bestwina).

Rysunek 2-8 Podział województwa śląskiego na strefy dla celów oceny jakości powietrza za 2022 rok

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim. Raport wojewódzki za rok 2022.

Dla wszystkich substancji podlegających ocenie, poszczególne strefy województwa śląskiego zaliczono do jednej z poniższych klas:

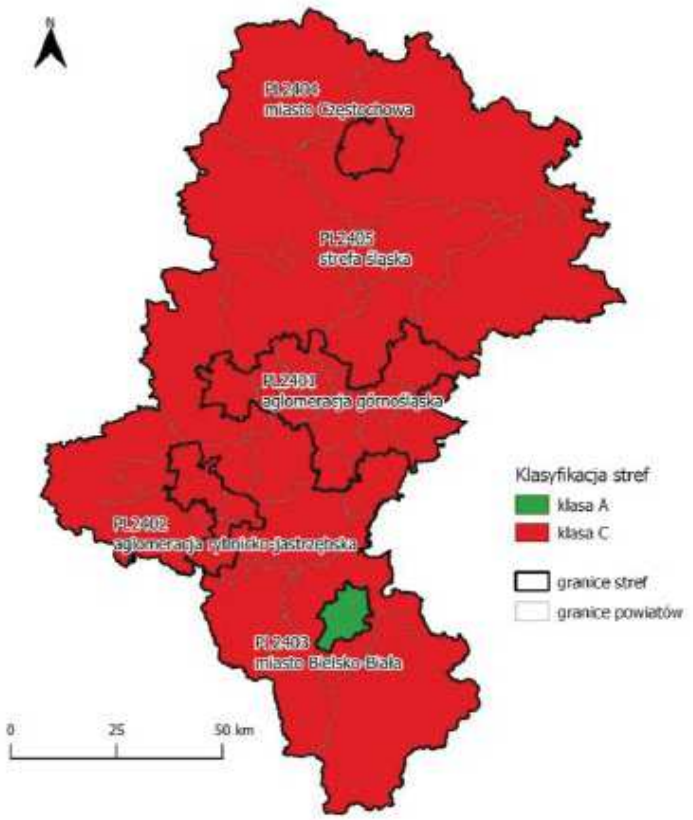
- klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie nie przekraczały poziomów dopuszczalnych lub docelowych,
- klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe,
- klasa D1 – jeżeli stężenia ozonu w powietrzu na jej terenie nie przekraczały poziomu celu długoterminowego,
- klasa D2 – jeżeli stężenia ozonu na jej terenie przekraczały poziom celu długoterminowego.

Na terenie strefy śląskiej, w której znajduje się gmina Bestwina, klasę C określono dla następujących substancji:

- pył zawieszony PM10,
- pył zawieszony PM2.5,
- benzo(a)piren – B(a)P,

oraz klasę D2 dla ozonu.

Na kolejnych rysunkach przedstawiono klasyfikację stref w województwie śląskim dla ww. zanieczyszczeń.

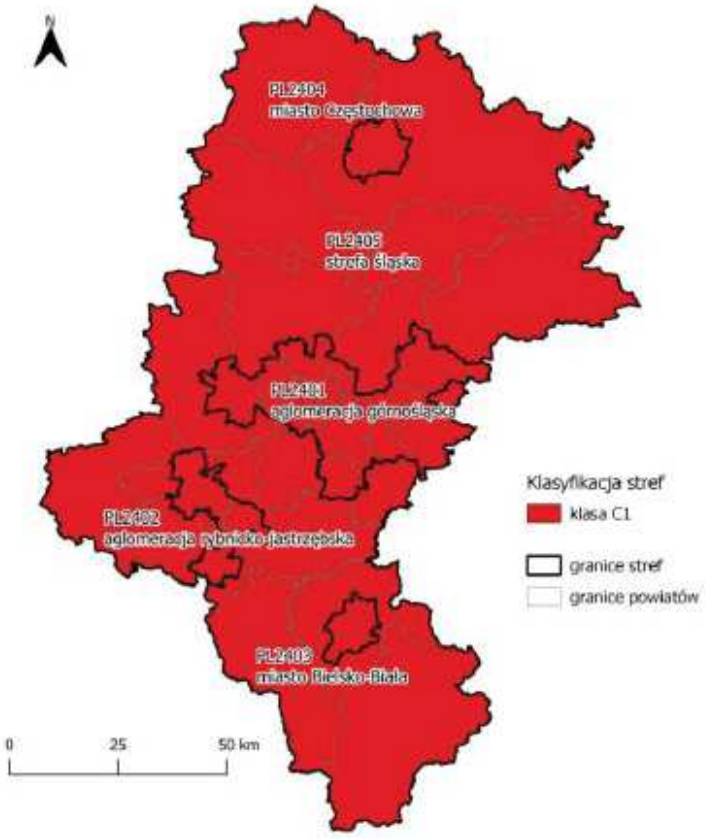


Rysunek 2-9 Klasyfikacja stref w województwie śląskim za 2022 rok dla pyłu zawieszonego PM10 dla czasu uśredniania - 24 godz., z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia ludzi

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim. Raport wojewódzki za rok 2022.

W 2022 roku stężenia średnioroczne pyłu PM10 na żadnej stacji nie przekroczyły poziomu dopuszczalnego średniorocznego, wynoszącego 40 µg/m^3. Dopuszczalna częstość przekraczania stężeń 24-godzinnych wynosząca 35 dni w roku kalendarzowym została przekroczona na 11 stanowiskach pomiarowych.

Obszary przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla liczby dni ze średnim stężeniem pyłu zawieszonego PM10 powyżej 50 µg/m3 wystąpiły w 4 strefach, którym nadano klasę C, z wyjątkiem strefy miasto Bielsko-Biała, której nadano klasę A.

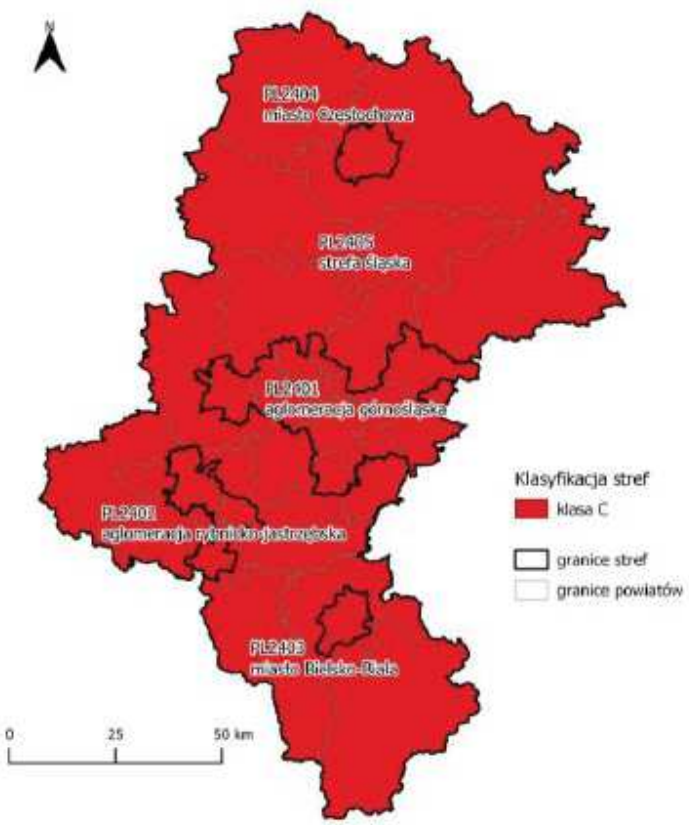


Rysunek 2-10 Klasyfikacja stref w województwie śląskim za 2022 rok dla pyłu zawieszonego PM2,5 dla czasu uśredniania - rok, z uwzględnieniem kryterium określonych w celu ochrony zdrowia ludzi - II faza

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim. Raport wojewódzki za rok 2022.

Kryteria klasyfikacyjne dla pyłu zawieszonego PM2,5 w celu ochrony zdrowia ludzi obejmują poziom dopuszczalny stężeń średnich rocznych 20 $\mu g/m^3$ (II faza). W przypadku braku przekroczenia tego kryterium strefa jest w klasie A1, natomiast w przypadku przekroczenia – w klasie C1. Dodatkowo przeprowadzono klasyfikację pod kątem dotrzymania poziomu dopuszczalnego I fazy (25 $\mu g/m^3$), obowiązującej do końca 2019 roku. W fazie II wszystkie strefy zostały zaliczone do klasy C1, natomiast w I fazie do klasy A.

Wartości średniorocznego stężenia pyłu PM2,5 kształtowały się na poziomie od 14 $\mu g/m^3$ do 23 $\mu g/m^3$. Przekroczenia poziomu dopuszczalnego w fazie II wystąpiły na 8 z 13 stanowisk pomiarowych. Analizując stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM2,5 z lat 2013-2022 obserwuje się trend malejący. W stosunku do roku 2021 na 10 stanowiskach stwierdzono niższe stężenia średnioroczne w zakresie od 8 do 30%.

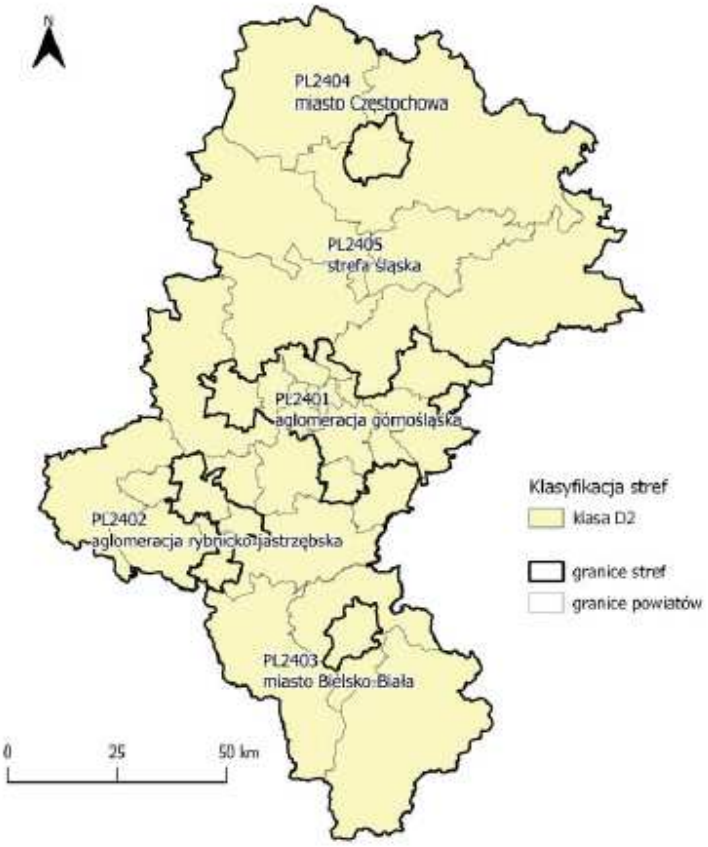


Rysunek 2-11 Klasyfikacja stref w województwie śląskim za 2022 rok dla benzo(a)pirenu w pyle zawieszonym PM10 dla czasu uśredniania - rok, z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia ludzi

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim. Raport wojewódzki za rok 2022.

Kryterium klasyfikacyjnym dla benzo(a)pirenu w pyle zawieszonym PM10 w celu ochrony zdrowia ludzi jest poziom docelowy 1 ng/m^3 w roku kalendarzowym. W 2022 roku średnioroczne stężenia benzo(a)pirenu na wszystkich stanowiskach przekroczyły poziom docelowy, w związku z tym wszystkie strefy zostały zakwalifikowane do klasy C. Zakres stężeń rocznych benzo(a)pirenu wahał się od 2 ng/m^3 do 6 ng/m^3.

Główną przyczyną przekroczeń jest oddziaływanie emisji z sektora bytowo-komunalnego i w mniejszym stopniu emisji ze źródeł komunikacyjnych.



Rysunek 2-12 Klasyfikacja stref w województwie śląskim za 2022 rok dla ozonu w odniesieniu do poziomu celu długoterminowego, z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia ludzi

źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim. Raport wojewódzki za rok 2022.

Dla ozonu istnieją dwa kryteria klasyfikacji strefy pod kątem ochrony zdrowia ludzi: poziom docelowy 120 μg/m^3 (dopuszczalna liczba przekroczeń wynosząca 25 dni uśredniona w ciągu kolejnych trzech lat) oraz poziom celu długoterminowego 120 μg/m^3.

W 2022 roku klasyfikacja stref w województwie śląskim dla ozonu w odniesieniu do poziomu docelowego wykazała klasę A we wszystkich strefach, natomiast w przypadku poziomu celu długoterminowego, podobnie jak w latach poprzednich, na obszarze całego województwa śląskiego uzyskano klasę D2. Jest to poziom oceniany wg liczby dni z przekroczeniem maksymalnego stężenia 8-godzinnego w odniesieniu do roku, dla którego jest wykonywana ocena jakości powietrza. Przyczyną przekroczenia jest oddziaływanie naturalnych źródeł emisji i zjawisk niezwiązanych z działalnością człowieka.

Zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556) przygotowanie i zrealizowanie Programu ochrony powietrza wymagane jest dla stref, w których stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych lub docelowych, powiększonych w stosownych przypadkach o margines tolerancji, choćby jednej substancji, spośród określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Do stref takich na obszarze województwa śląskiego zakwalifikowano:

- aglomerację górnośląską,
- aglomerację rybnicko-jastrzębską,
- miasto Bielsko-Białą,
- miasto Częstochowę,
- strefę śląską (w tej strefie znajduje się gmina Bestwina).

„Program ochrony powietrza dla województwa śląskiego" (przyjęty uchwałą nr VI/21/12/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego w dniu 22 czerwca 2020 r.) został opracowany w związku z odnotowaniem w 2018 roku przekroczenia standardów jakości powietrza oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu w województwie śląskim. Nadrzędnym celem Programu ochrony powietrza jest wskazanie działań naprawczych, których realizacja doprowadzi do poprawy stanu jakości powietrza, co w konsekwencji spowoduje ograniczenie niekorzystnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie i życie mieszkańców województwa śląskiego. Działania zaplanowane do realizacji w Programie mają na celu uzyskanie maksymalnego efektu ekologicznego poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł, które w największym stopniu oddziałują na wielkość stężeń substancji w powietrzu. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami w zakresie wpływu poszczególnych źródeł emisji na wysokość stężeń substancji w powietrzu, działania naprawcze w głównej mierze powinny skupiać się na redukcji emisji z sektora komunalno-bytowego (pochodzącej z indywidualnych systemów grzewczych).

Zgodnie z zapisami Programu ochrony powietrza szacunkowa redukcja emisji zanieczyszczeń z sektora komunalno-bytowego w latach 2021 – 2026 wyniesie:

- 33,08 Mg/rok dla PM10;
- 32,80 Mg/rok dla PM2,5;
- 0,019 Mg/rok B(a)P.

Jednocześnie od września 2017 roku obowiązuje tzw. „uchwała antysmogowa" (Uchwała sejmiku nr V/36/1/2017 z dnia 7 kwietnia 2017 roku w sprawie: wprowadzenia na obszarze województwa śląskiego ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw), która w sposób skuteczny ma wspomóc działania w kierunku poprawy jakości powietrza na terenie całego województwa śląskiego. Uchwała zakazuje od września 2017 roku spalania w gospodarstwach domowych paliw najgorszej jakości (w tym mułów, flotokoncentratów, węgla brunatnego) oraz określa obowiązek wymiany palenisk węglowych na piece spełniające wymagania klasy 5, sukcesywnie, w ciągu 10 lat (do końca 2027 roku).

2.3.2 Charakterystyka głównych zanieczyszczeń atmosferycznych

Emitowane zanieczyszczenia można podzielić na dwie grupy: zanieczyszczenia lotne stałe (pyłowe) i zanieczyszczenia gazowe (organiczne i nieorganiczne). Do zanieczyszczeń pyłowych należą np. popiół lotny, sadza, związki ołowiu, miedzi, chromu, kadmu i innych metali ciężkich. Zanieczyszczenia gazowe są to tlenki węgla (CO i CO_2), siarki (SO_2) i azotu (NO_x), amoniak (NH_3) fluor, węglowodory (łańcuchowe i aromatyczne) oraz fenole.

Do zanieczyszczeń powietrza związanych z wytwarzaniem energii należą: dwutlenek węgla – CO_2, tlenek węgla - CO, dwutlenek siarki – SO_2, tlenki azotu - NO_x, pyły oraz benzo(a)piren.

W trakcie prowadzenia różnego rodzaju procesów technologicznych dodatkowo, poza wyżej wymienionymi, do atmosfery emitowane mogą być zanieczyszczenia w postaci różnego rodzaju związków organicznych, a wśród nich silnie toksyczne węglowodory aromatyczne. Natomiast głównymi związkami wpływającymi na powstawanie efektu cieplarnianego są dwutlenek węgla (CO_2) odpowiadający w około 55% za efekt cieplarniany oraz w 20% metan – CH_4. Dwutlenek siarki i tlenki azotu niezależnie od szkodliwości związanej z bezpośrednim oddziaływaniem na organizmy żywe są równocześnie źródłem kwaśnych deszczy. Zanieczyszczeniami widocznymi, uciążliwymi i odczuwalnymi bezpośrednio są pyły w szerokim spektrum frakcji.

Najbardziej toksycznymi związkami są węglowodory aromatyczne (WWA) posiadające właściwości kancerogenne. Najsilniejsze działanie rakotwórcze wykazują WWA mające więcej niż trzy pierścienie

benzenowe w cząsteczce. Najbardziej znany wśród nich jest benzo(a)piren, którego emisja związana jest również z procesem spalania węgla zwłaszcza w niskosprawnych paleniskach indywidualnych.

Żadne ze wspomnianych zanieczyszczeń nie występuje pojedynczo, niejednokrotnie ulegają one w powietrzu dalszym przemianom. W działaniu na organizmy żywe obserwuje się występowanie zjawiska synergizmu, tj. działania skojarzonego, wywołującego efekt większy niż ten, który powinien wynikać z sumy efektów poszczególnych składników.

Na stopień oddziaływania mają również wpływ warunki klimatyczne takie jak: temperatura, nasłonecznienie, wilgotność powietrza oraz kierunek i prędkość wiatru.

Wielkości dopuszczalnych poziomów stężeń niektórych substancji zanieczyszczających w powietrzu określone są w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 poz. 845). Dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń oraz dopuszczalna częstość przekraczania dopuszczalnego stężenia w roku kalendarzowym, zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem, zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2-11 Dopuszczalne normy w zakresie jakości powietrza – kryterium ochrony zdrowia

Substancja	Okres uśredniania wyników pomiarów	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu, µg/m^3	Dopuszczalna częstość przekraczania dopuszczalnego poziomu w roku kalendarzowym	Termin osiągnięcia
Benzen	rok kalendarzowy	5	-	2010
Dwutlenek azotu	jedna godzina	200	18 razy	2010
	rok kalendarzowy	40	-	2010
Dwutlenek siarki	jedna godzina	350	24 razy	2005
	24 godziny	125	3 razy	2005
Ołów	rok kalendarzowy	0,5	-	2005
Ozon	8 godzin	120	-	2020
Pył zawieszony PM2.5	rok kalendarzowy	25	-	2015
		20	-	2020
Pył zawieszony PM10	24 godziny	50	35 razy	2005
	rok kalendarzowy	40	-	2005
Tlenek węgla	8 godzin	10 000	-	2005
Substancja	**Okres uśredniania wyników pomiarów**	**Poziom docelowy substancji w powietrzu, ng/m^3**	**Dopuszczalna częstość przekraczania poziomu docelowego w roku kalendarzowym**	**Termin osiągnięcia**
Arsen	rok kalendarzowy	6	-	2013
Benzo(a)piren	rok kalendarzowy	1	-	2013
Kadm	rok kalendarzowy	5	-	2013
Nikiel	rok kalendarzowy	20	-	2013

źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. z 2021 poz. 845)

Tabela 2-12 Dopuszczalne normy w zakresie jakości powietrza – kryterium ochrony roślin

Substancja	Okres uśredniania wyników pomiarów	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu	Termin osiągnięcia poziomów
Tlenki azotu*	rok kalendarzowy	30 µg/m^3	2003
Dwutlenek siarki	rok kalendarzowy i pora zimowa (okres od 1 X do 31 III)	20 µg/m^3	2003
Substancja	**Okres uśredniania wyników pomiarów**	**Poziom docelowy substancji w powietrzu, µg/m^3·h**	**Termin osiągnięcia poziomów**
Ozon	okres wegetacyjny (1 V - 31 VII)	18 000	2010
Substancja	**Okres uśredniania wyników pomiarów**	**Poziom celów długoterminowych substancji w powietrzu, µg/m^3·h**	**Termin osiągnięcia poziomów**
Ozon	okres wegetacyjny (1 V - 31 VII)	6 000	2020

**suma dwutlenku azotu i tlenku azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu*

źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. (Dz. U. z 2021 poz. 845)

Przykładowo: dopuszczalny poziom substancji w powietrzu pyłu zawieszonego PM10 w wysokości 40 µg/m^3 w roku kalendarzowym był wymagany do osiągnięcia w 2005.

W poniższej tabeli zostały określone poziomy alarmowe w zakresie dwutlenku azotu, dwutlenku siarki oraz ozonu.

Tabela 2-13 Poziomy alarmowe dla niektórych substancji

Substancja	Okres uśredniania wyników pomiarów	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu, µg/m^3
Dwutlenek azotu	jedna godzina	400*
Dwutlenek siarki	jedna godzina	500*
Ozon**	jedna godzina	240*
Pył zawieszony PM10	24 godziny	150

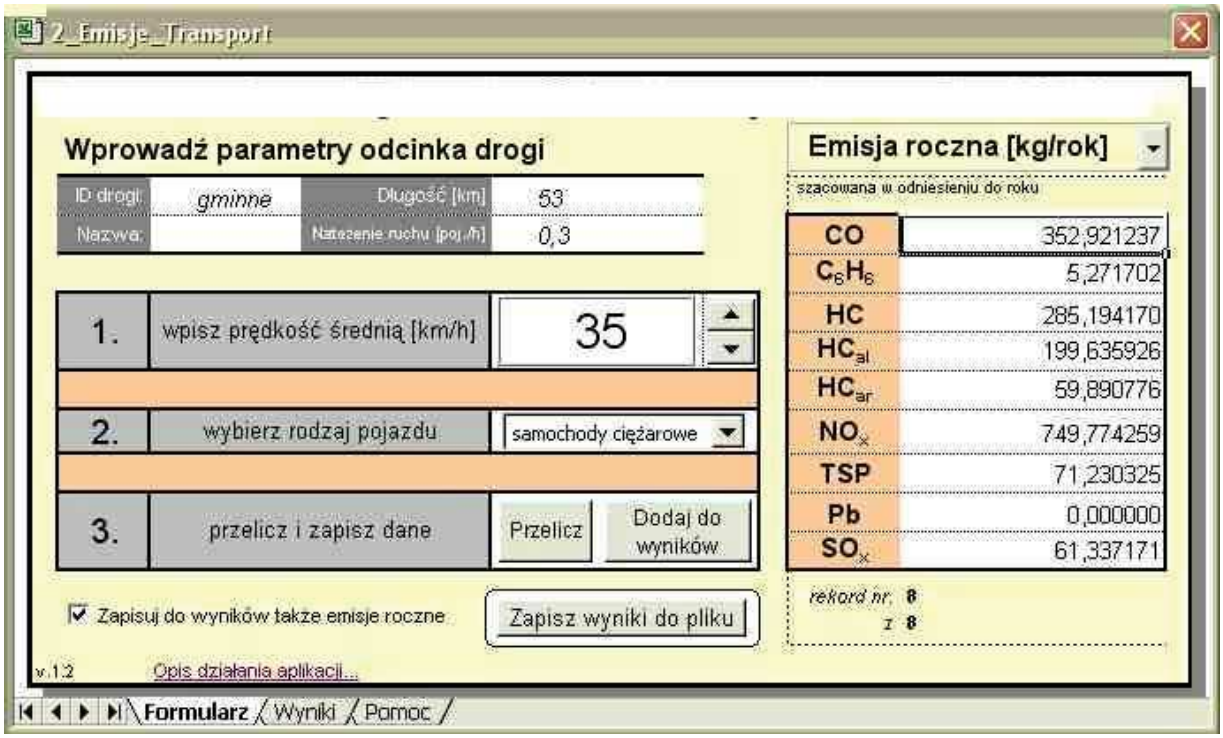
** wartość występująca przez trzy kolejne godziny w punktach pomiarowych reprezentujących jakość powietrza na obszarze o powierzchni co najmniej 100 km2 albo na obszarze strefy zależnie od tego, który z tych obszarów jest mniejszy.*

źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. (Dz. U. z 2021 poz. 845)

2.3.3 Emisja substancji szkodliwych i dwutlenku węgla na terenie gminy

W celu oszacowania ogólnej emisji substancji szkodliwych do atmosfery ze spalania paliw w budownictwie mieszkaniowym, sektorze handlowo-usługowym i użyteczności publicznej w gminie konieczne jest posłużenie się danymi pośrednimi. Punkt wyjściowy stanowiła w tym przypadku struktura zużycia paliw i energii w gminie.

Na podstawie danych dotyczących natężenia ruchu oraz udziału w nim poszczególnych typów pojazdów na głównych arteriach komunikacyjnych (dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) oraz opracowania Ministerstwa Środowiska „Wskazówki dla wojewódzkich inwentaryzacji emisji na potrzeby ocen bieżących i programów ochrony powietrza" oszacowano wielkość emisji komunikacyjnej. Dla wyznaczenia wielkości emisji liniowej na badanym obszarze wykorzystano również opracowaną przez Krajowe Centrum Inwentaryzacji Emisji aplikację do szacowania emisji ze środków transportu, która dostępna jest na stronach internetowych Ministerstwa Ochrony Środowiska.



Rysunek 2-13 Widok panelu głównego aplikacji do szacowania emisji ze środków transportu
źródło: Krajowe Centrum Inwentaryzacji Emisji

Przyjęto także założenia co do natężenia ruchu na poszczególnych rodzajach dróg oraz procentowy udział typów pojazdów na drodze, jak to przedstawiono poniżej. Natomiast w celu wyznaczenia emisji CO_2 ze środków transportu wykorzystano wskaźniki emisji dwutlenku węgla z transportu, zamieszczone w materiałach sporządzonych przez KOBiZE „Wartości opałowe (WO) i wskaźniki emisji CO_2 (WE) w roku 2018 do raportowania w ramach Wspólnotowego Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji za rok 2021".

Wyznaczone wartości emisji rozproszonej oraz liniowej składają się na całkowitą emisję zanieczyszczeń do atmosfery, powstałych przy spalaniu paliw na terenie gminy Bestwina.

Do wyznaczenia emisji z transportu przyjęto ponadto następujące dane:

- dane o długości dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych udostępnione przez Urząd Gminy Bestwina;
- opracowanie dotyczące natężenia ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych, dostępne na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl, tzn. „Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w punktach pomiarowych w GPR 2020/21 na drogach wojewódzkich", „Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w punktach pomiarowych w GPR 2020/21 na drogach krajowych" oraz „Prognoza ruchu dla Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 (załącznik B15)";
- „Raport roczny 2020" sporządzony przez Polską Organizację Gazu Płynnego;
- Metodologia prognozowania zmian aktywności sektora transportu drogowego (w kontekście ustawy o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji) – Zakład Badań Ekonomicznych Instytutu Transportu Samochodowego, na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury.

Zgodnie z informacją Urzędu Gminy Bestwina łączna długość dróg publicznych na terenie gminy wynosi ok. 126,6 km, w tym:

- drogi powiatowe – ok. 40,7 km,
- drogi gminne – ok. 65,3 km.

Tabela 2-14 Założenia do wyznaczenia emisji liniowej

drogi powiatowe			
długość	40,7	km	
średnie natężenie ruchu (szacowane)			2 460 poj/dobę
udział % poszczególnych typów pojazdów			poj./h
osobowe	85,4		87,5
dostawcze	9,3		9,5
ciężarowe	3,5		3,6
autobusy	0,2		0,2
motocykle	1,6		1,6
drogi gminne			
długość	65,3	km	
średnie natężenie ruchu (szacowane)			1 230 poj/dobę
udział % poszczególnych typów pojazdów			poj./h
osobowe	85,4		43,8
dostawcze	9,3		4,8
ciężarowe	3,5		1,8
autobusy	0,2		0,1
motocykle	1,6		0,8

źródło: analizy własne

Tabela 2-15 Roczna emisja substancji szkodliwych do atmosfery ze środków transportu na terenie gminy Bestwina w 2021 roku, kg/rok

rodzaj drogi	rodzaj pojazdu	śr. prędkość, km/h	CO	C6H6	HC	HCal	HCar	NOx	TSP	SOx	Pb
powiatowe	osobowe	40	104216	940	16385	11469	3441	21596	457	1210	12
	dostawcze	35	9184	79	1762	1233	370	3816	421	583	1
	ciężarowe	30	3526	54	2905	2033	610	7686	717	619	0
	autobusy	25	441	2	124	87	26	1091	49,9	61	0,0
	motocykle	35	11769	89	1674	1172	352	79	0	8	0
gminne	osobowe	35	115588	1058	18562	12994	3898	22965	468	1355	13
	dostawcze	35	9794	84	1879	1315	395	4069	449	622	1
	ciężarowe	30	3721	57	3065	2146	644	8111	756	653	0
	autobusy	25	465	2	131	92	28	1151	52,7	65	0,0
	motocykle	30	13412	107	1990	1393	418	80	0	9	0
RAZEM			**272115**	**2472**	**48478**	**33934**	**10180**	**70643**	**3370**	**5184**	**26**

źródło: analizy własne

Tabela 2-16 Roczna emisja dwutlenku węgla ze środków transportu na terenie gminy Bestwina w 2021 roku, kg/rok

rodzaj drogi	rodzaj pojazdu	natężenie ruchu, poj./rok	śr. ilość spalanego paliwa, l/100km	dł. odcinka drogi, km	śr. ilość spalonego paliwa na danym odcinku drogi, l	śr. wskaźnik emisji, $kgCO2/m^3$	roczna emisja CO_2, kg/rok
powiatowe	osobowe	766653	7,0	40,7	2,85	2293	5008812
	dostawcze	83459	10,0	40,7	4,07	2501	849588
	ciężarowe	31301	32,0	40,7	13,0	2501	1019638
	autobusy	2099	35,0	40,7	14,2	2429	72629
	motocykle	14251	4,1	40,7	1,7	2302	54757
gminne	osobowe	383326	7,5	85,9	6,4	2293	5663263
	dostawcze	41730	11,0	85,9	9,4	2501	986211
	ciężarowe	15651	35,0	85,9	30,1	2501	1176882
	autobusy	1049	40,0	85,9	34,4	2429	87593
	motocykle	7126	4,4	85,9	3,8	2302	62012
ogółem	pojazdy elektryczne						85943
RAZEM							**15 958 128**

źródło: analizy własne

W dalszej części opracowania, wyznaczono dla poszczególnych źródeł emisje takich substancji szkodliwych jak: SO_2, NO_2, CO, pył, B(a)P oraz CO_2 wyrażoną w kg danej substancji na rok.

Wyznaczono także emisję równoważną, czyli zastępczą. Emisja równoważna jest to wielkość ogólna emisji zanieczyszczeń pochodzących z określonego (ocenianego) źródła zanieczyszczeń, przeliczona na emisję dwutlenku siarki. Oblicza się ją poprzez sumowanie rzeczywistych emisji poszczególnych rodzajów zanieczyszczeń, emitowanych z danego źródła emisji i pomnożonych przez ich współczynniki toksyczności zgodnie ze wzorem:

$$E_r = \sum_{t=1}^{n} E_t \cdot K_t$$

gdzie:

E_r - emisja równoważna źródeł emisji,

t - liczba różnych zanieczyszczeń emitowanych ze źródła emisji,

E_t - emisja rzeczywista zanieczyszczenia o indeksie t,

K_t - współczynnik toksyczności zanieczyszczenia o indeksie t, który to współczynnik wyraża stosunek dopuszczalnej średniorocznej wartości stężenia dwutlenku siarki eSO_2 do dopuszczalnej średniorocznej wartości stężenia danego zanieczyszczenia e_t co można określić wzorem:

$$K_t = \frac{e_{SO_2}}{e_t}$$

Współczynniki toksyczności zanieczyszczeń traktowane są jako stałe, gdyż są ilorazami wielkości określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 poz. 845).

Tabela 2-17 Współczynniki toksyczności zanieczyszczeń

Nazwa substancji	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu, µg/m^3	Okres uśredniania wyników	Współczynnik toksyczności zanieczyszczenia Kt
Dwutlenek azotu	40	rok kalendarzowy	0,5
Dwutlenek siarki	20	rok kalendarzowy	1
Tlenek węgla	Brak	-	0
pył zawieszony PM10	40	rok kalendarzowy	0,5
Benzo(a)piren	0,001	rok kalendarzowy	20 000
Dwutlenek węgla	Brak	-	0

źródło: analizy własne

Emisja równoważna uwzględnia emisję różnego rodzaju zanieczyszczeń, o różnym stopniu toksyczności. Pozwala to na prowadzenie porównań stopnia uciążliwości poszczególnych źródeł emisji zanieczyszczeń emitujących różne związki. Umożliwia także w prosty, przejrzysty i przekonujący sposób znalezienie wspólnej miary oceny szkodliwości różnych rodzajów zanieczyszczeń, a także wyliczenie efektywności wprowadzanych usprawnień.

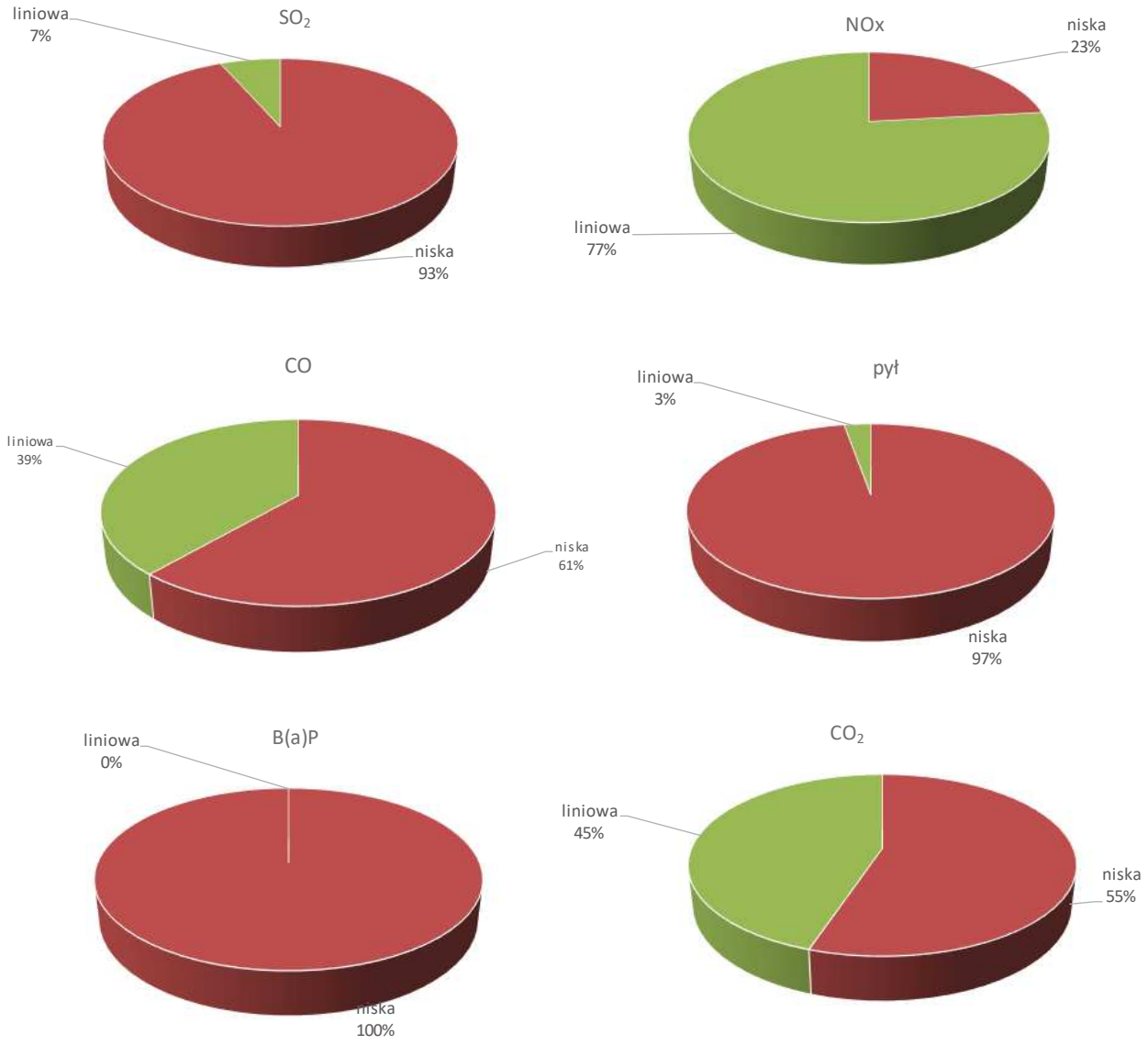
W celu oszacowania ogólnej emisji substancji szkodliwych do atmosfery ze spalania paliw

w budownictwie mieszkaniowym, sektorze handlowo-usługowym, przemyśle i użyteczności publicznej w gminie Bestwina konieczne było posłużenie się danymi pośrednimi. Punkt wyjściowy stanowiła w tym przypadku struktura zużycia paliw i energii gminy oraz dane Głównego Urzędu Statystycznego.

Tabela 2-18 Zestawienie zbiorcze emisji substancji do atmosfery z poszczególnych źródeł emisji na terenie gminy Bestwina w roku 2021

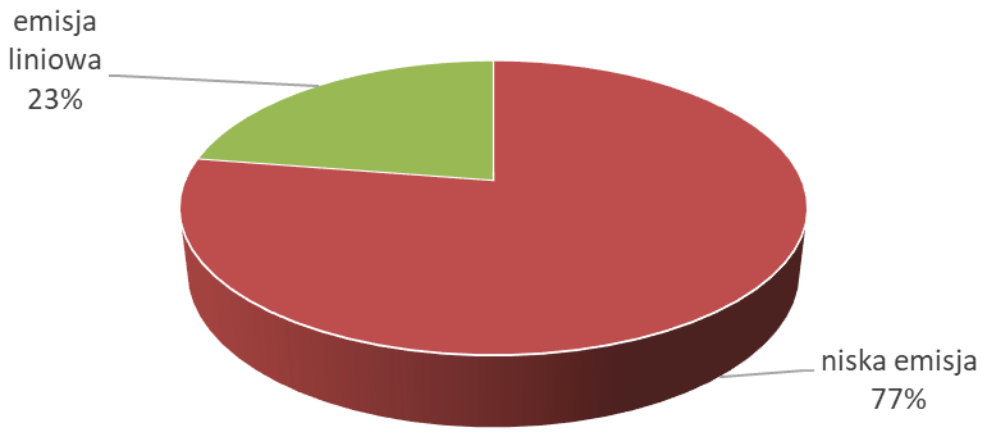
Lp.	*Substancja*	*Jednostka*	*Rodzaj emisji*		*Razem*
			Niska	*Liniowa*	
1	*SO_2*	*Mg/rok*	*73,7*	*5,2*	*78,9*
2	*NO_x*	*Mg/rok*	*21,3*	*70,6*	*92,0*
3	*CO*	*Mg/rok*	*433,2*	*272,1*	*705,3*
4	*pył*	*Mg/rok*	*117,4*	*3,4*	*120,7*
5	*B(a)P*	*kg/rok*	*85,2*	*0,0*	*85,2*
6	*CO_2*	*Mg/rok*	*19 602,0*	*15 958,1*	*35 560,2*

Udział punktowych, rozproszonych i liniowych źródeł w całkowitej emisji poszczególnych substancji do atmosfery przedstawia poniższy rysunek.



Rysunek 2-14 Udział rodzajów źródeł emisji w całkowitej emisji poszczególnych zanieczyszczeń do atmosfery w Gminie Bestwina w 2021 roku

Widoczny na powyższym zestawieniu największy udział niskiej emisji w emisji całkowitej, niemal wszystkich substancji szkodliwych, potwierdza także wyznaczona emisja równoważna (zastępcza, ekwiwalentna) dla omawianych rodzajów źródeł emisji co przedstawia poniższy rysunek.



Rysunek 2-15 Udział emisji zastępczej z poszczególnych źródeł emisji w całkowitej emisji substancji szkodliwych przeliczonych na emisję równoważną SO_2 w Gminie Bestwina w 2021 roku

Tak duży udział emisji ze źródeł rozproszonych emitujących zanieczyszczenia w wyniku bezpośredniego spalania paliw na cele grzewcze i socjalno-bytowe w mieszkalnictwie oraz w sektorach handlowo-usługowym i przemysłu, nie powinien być wielkim zaskoczeniem.

Rodzaj i ilość stosowanych paliw, stan techniczny instalacji grzewczych oraz, co zrozumiałe, brak układów oczyszczania spalin, składają się w sumie na wspomniany efekt.

Należy także pamiętać, że decydujący wpływ na wielkość emisji zastępczej ma ilość emitowanego do atmosfery benzo(α)pirenu, którego wskaźnik toksyczności jest kilka tysięcy razy większy od tegoż samego wskaźnika dla dwutlenku siarki.

Wynika stąd, że wszelkie działania zmierzające do poprawy jakości powietrza w gminie Bestwina powinny w pierwszej kolejności dotyczyć ograniczenia niskiej emisji.

Przeprowadzane działania Gminy w zakresie poprawy jakości powietrza oraz informacyjno-edukacyjne są następujące:

1. Zbiorowy zakup energii:

Gmina zbiorowo kupuje energię elektryczną oraz gaz. Aktualnie jest na etapie postępowań na nowy okres (rok 2024), ale ze względu na zawirowania na rynku z ostatniego roku zidentyfikowano pewne problemy. W ubiegłorocznych przetargach, zarówno dla gazu jak i energii elektrycznej, nie udało się wyłonić dostawców i aktualnie Gmina jest rozliczana na podstawie umów rezerwowych z maksymalną „rządową" stawką. W aktualnym przetargu na gaz nie wpłynęły żadne oferty (otwarcie ofert odbyło się z początkiem sierpnia), więc przetarg będzie ponawiany. W toku jest przetarg na energię elektryczną, ale zważywszy na informację z ostatnich dni, że rząd obniży maksymalną stawkę za energię dla Gmin, istnieje możliwość, że również nie wpłyną żadne oferty.

2. Współpraca z innymi gminami/podmiotami:

Gmina jest członkiem założycielem Klastra Energii Powiatu Bielskiego.

3. Dotychczasowe działania związane z energetyką i ochroną środowiska:

W 2023 r. przygotowano analizy dotyczące wykorzystania OZE (fotowoltaika i pompy ciepła) we wszystkich budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy. Inwestycja w tym zakresie będzie realizowana w latach 2024 – 2026 w budynku Urzędu Gminy oraz wszystkich placówkach oświatowych.

Wykonano kompleksową termomodernizację budynków oświatowych (Przedszkole w Bestwinie, Szkoła Podstawowa i Przedszkole w Bestwince, Przedszkole w Janowicach) oraz budynku komunalnego w Kaniowie, a także budynku OSP w Bestwince.

Działania promocyjne realizowane są przez placówki oświatowe w ramach swoich bieżących działań edukacyjnych. Urząd realizuje działania wynikające z Programu Ograniczenia Emisji w Gminie Bestwina na lata 2021 – 2024 oraz w ramach prowadzonego punktu konsultacyjnego Czystego Powietrza. Gmina uczestniczy także w projekcie Aglomeracji Beskidzkiej „Przywracamy błękit" w ramach projektu LIFE, w ramach którego w Gminie dyżuruje doradca energetyczny.

4. Działania Gminy w ramach realizacji programu PONE przedstawiono w poniższej tabeli.

Rok/rodzaj wymiany	2020	2021	2022
wymiana tradycyjnego kotła na paliwo stałe na nowy kocioł na węgiel (5 klasa/ ecodesign) – dopuszczalne tylko do 2021 roku	27	33	0
wymiana tradycyjnego kotła na paliwo stałe na nowy kocioł gazowy	59	22	42
wymiana starego kotła gazowego (powyżej 10 lat) na nowy kocioł gazowy	15	5	5
montaż instalacji fotowoltaicznej	0	45	50

źródło: Urząd Gminy Bestwina)

2.4 Koszty energii

Koszt wytworzenia 1GJ energii cieplnej do ogrzewania przykładowego budynku jednorodzinnego przy uwzględnieniu średniego kosztu zakupu oraz sprawności urządzeń działających na poszczególne nośniki energii przedstawia poniższy rysunek.

Poniżej zestawiono założenia przyjęte do analizy. Dane o powierzchni budynku jednorodzinnego to średnia dla budynków istniejących na terenie gminy wynikająca z danych statystycznych.

Tabela 2-19 Charakterystyka przykładowego obiektu jednorodzinnego

Charakterystyka przykładowego obiektu jednorodzinnego		
Cecha	*Jednostka*	*opis / wartość*
Dane techniczne budowlane		
Technologia budowy	-	*tradycyjna*
Szerokość budynku	*m*	*9,0*
Długość budynku	*m*	*8*
Wysokość budynku	*m*	*6*
Powierzchnia ogrzewana budynku	m^2	*111*
Kubatura ogrzewana budynku	m^3	*276*
Sumaryczna powierzchnia okien i drzwi zewnętrznych	m^2	*20,7*
Sumaryczna powierzchnia drzwi zewnętrznych	m^2	*4,0*
Dane energetyczne		
Jednostkowy wskaźnik zapotrzebowania na ciepło	GJ/m^2	*0,62*
Roczne zapotrzebowanie na ciepło budynku	*GJ/rok*	*72,3*
Zapotrzebowanie na moc cieplną budynku	*kW*	*9*
Typ kotła	-	*węglowy*
Sprawność kotła	*%*	*65*

Ponadto przyjęto poniższe ceny paliw i energii (cena z VAT i ewentualny transport):

- cena węgla do kotłów komorowych (tradycyjnych) 2000 zł/tonę;

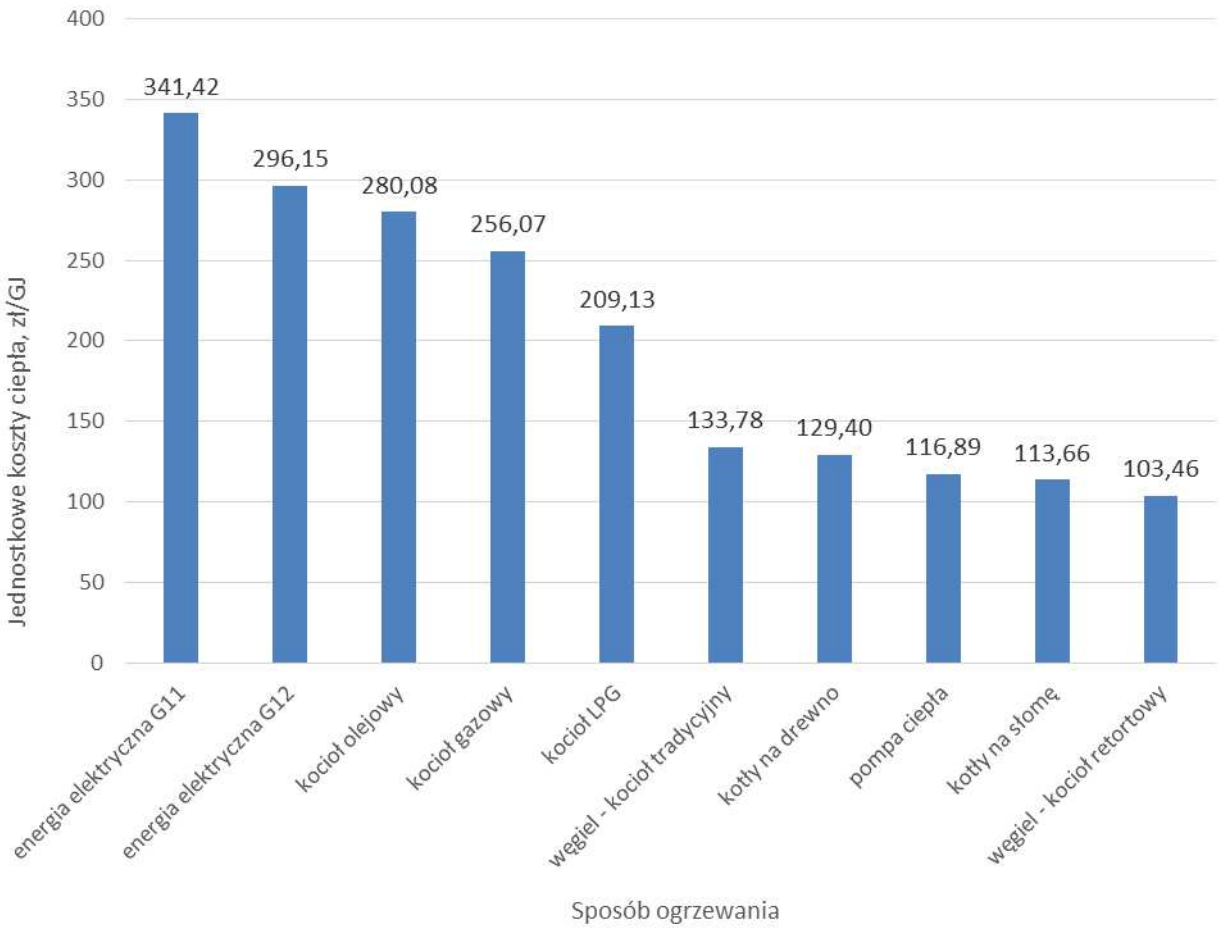
- cena węgla do kotłów retortowych 2200 zł/tonę;
- cena drewna opałowego 700 zł/tonę;
- cena słomy 170 zł/m^3;
- cena oleju opałowego 9 zł/litr;
- cena gazu płynnego LPG 4,50 zł/litr;
- koszt gazu ziemnego zgodnie z taryfą Górnośląskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. (dla taryfy W-3.6) – bez tarczy antyinflacyjnej;
- ceny energii elektrycznej zgodnie z taryfą TAURON S.A. (dla taryfy G12 – 70% ogrzewania w taryfie nocnej oraz 30% w taryfie dziennej);
- ceny energii elektrycznej zgodnie z taryfą TAURON S.A. (dla taryfy G11);
- pompa ciepła zasilana energią elektryczną w taryfie G11.

W niniejszej analizie nie uwzględnia się kosztów ewentualnej obsługi i remontów urządzeń oraz nakładów inwestycyjnych niezbędnych do poniesienia w przypadku zmiany nośnika energii.

Przyjęto również sprawności wytwarzania w zależności od sposobu ogrzewania i rodzaju stosowanego paliwa. Przedstawiono także efekt energetyczny spowodowany zmianą kotła węglowego na inne alternatywne źródło ciepła.

Tabela 2-20 Roczne zużycie paliw na ogrzanie budynku indywidualnego z uwzględnieniem sprawności energetycznej urządzeń grzewczych oraz potencjał redukcji zużycia energii w wyniku zastosowania technologii alternatywnej do kotła węglowego komorowego

Roczne zużycie paliwa dla różnych źródeł ciepła				***Redukcja zużycia energii paliwa***
Rodzaj kotła	***Sprawność kotła [%]****	***Zużycie paliwa***		
		Ilość	***Jednostka***	
Kocioł węglowy - tradycyjny	*65*	*4,8*	*Mg/a*	*-*
Kocioł węglowy - retortowy	*85*	*3,4*	*Mg/a*	*23,6%*
Kocioł gazowy	*90*	*2295*	*m3/a*	*27,8%*
Kocioł olejowy	*88*	*2,3*	*m3/a*	*26,1%*
Kocioł LPG	*90*	*3,4*	*m3/a*	*27,7%*
Kocioł na drewno	*80*	*7,0*	*Mg/a*	*18,7%*
Kocioł na słomę	*80*	*39,3*	*m3/a*	*18,7%*
*Pompa ciepła zasilana en. elektr.***	*350*	*6,8*	*MWh/rok*	*81,4%*
Ogrzewanie elektryczne	*100*	*20,1*	*MWh/rok*	*35,0%*
** sprawność średnioroczna*				
*** dla pomp ciepła przyjęto współczynnik COP =3,5*				

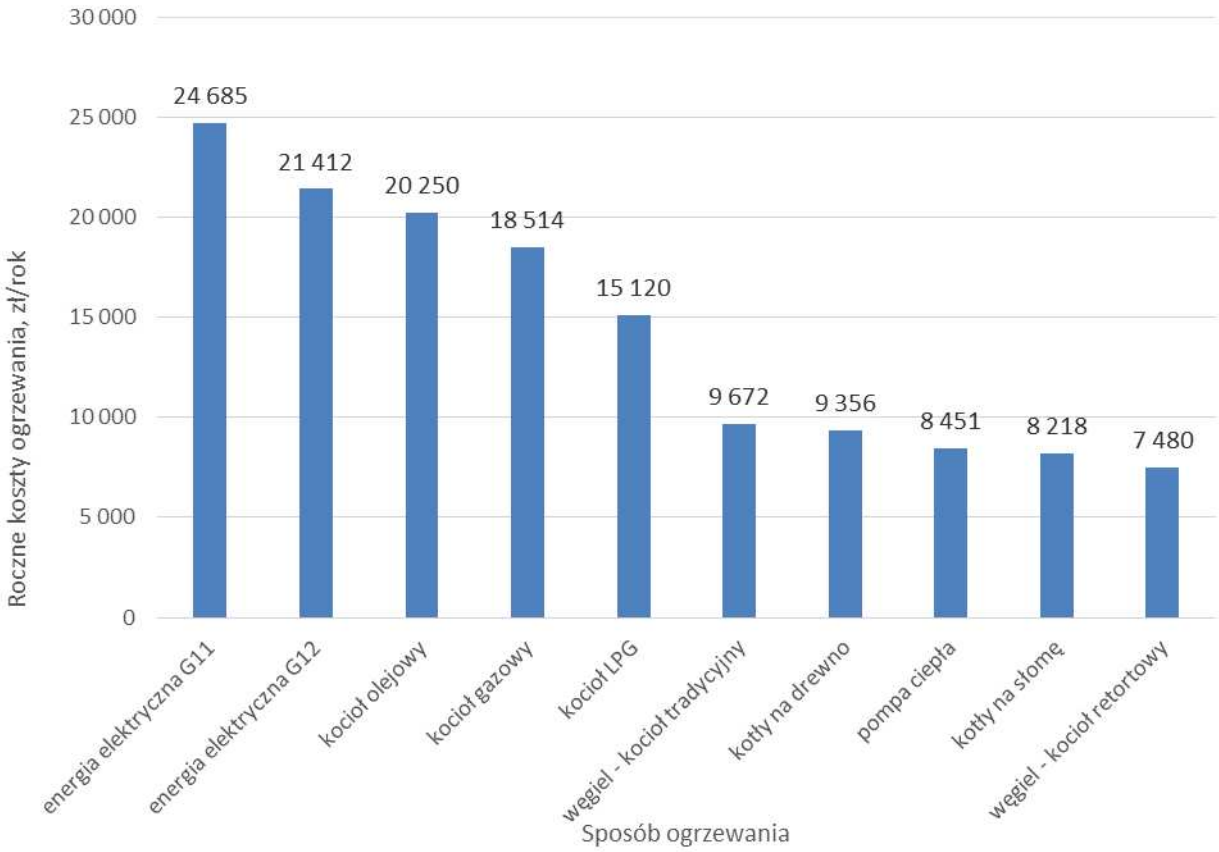


Rysunek 2-16 Porównanie kosztów wytworzenia energii w odniesieniu do energii użytecznej dla różnych nośników

Na podstawie powyższego rysunku można stwierdzić, że najniższy koszt wytworzenia ciepła w przeliczeniu na ilość ciepła użytecznego (potrzebnego do zachowania normatywnego komfortu cieplnego) występuje w przypadku kotłowni zasilanej z kotła na słomę oraz w przypadku pompy ciepła i kotła retortowego. Należy podkreślić, że ponad 2/3 energii potrzebnej do ogrzewania pobiera z gruntu (lub innego źródła), a tylko 1/3 w postaci energii konwencjonalnej jaką zazwyczaj jest energia elektryczna.

Konkurencyjne pod względem kosztów eksploatacyjnych jest ogrzewanie drewnem i kotłem tradycyjnym. Wyższe ceny dotyczą stosowania gazu ziemnego i płynnego, oleju opałowego oraz energii elektrycznej w taryfie G12. Najwyższe koszty dla przykładowego budynku jednorodzinnego występują w przypadku zasilania w ciepło energią elektryczną w taryfie G11.

W przypadku rozważania zmiany źródła ciepła trzeba się liczyć z poniesieniem znacznych nakładów inwestycyjnych, których nie uwzględniono na omawianym rysunku.



Rysunek 2-17 Porównanie rocznych kosztów wytworzenia energii w odniesieniu do jednostkowych wskaźników kosztów energii użytecznej dla różnych nośników

3 MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA ISTNIEJĄCYCH NADWYŻEK I LOKALNYCH ZASOBÓW PALIW, ENERGII ELEKTRYCZNEJ ORAZ CIEPŁA

Do energii wytwarzanej z odnawialnych źródeł energii zalicza się, niezależnie od parametrów technicznych źródła, energię elektryczną lub ciepło pochodzące ze źródeł odnawialnych, w szczególności:

- z elektrowni wodnych;
- z elektrowni wiatrowych;
- ze źródeł wytwarzających energię z biomasy;
- ze źródeł wytwarzających energię z biogazu;
- ze słonecznych ogniw fotowoltaicznych;
- ze słonecznych kolektorów do produkcji ciepła;
- ze źródeł geotermicznych.

Cechy odnawialnych źródeł energii w stosunku do technologii konwencjonalnych:

- zwykle wyższy koszt początkowy;
- generalnie niższe koszty eksploatacyjne;
- źródło przyjazne środowisku – czysta technologia energetyczna;
- zwykle opłacalne ekonomicznie w oparciu o metodę obliczania kosztu w cyklu żywotności;
- odnawialne źródła energii charakteryzuje duża zmienność ilości produkowanej energii w zależności od pory dnia i roku, warunków pogodowych czy lokalizacji geograficznej miejsca ich pozyskiwania.

Aspekty związane ze stosowaniem technologii odnawialnych źródeł energii:

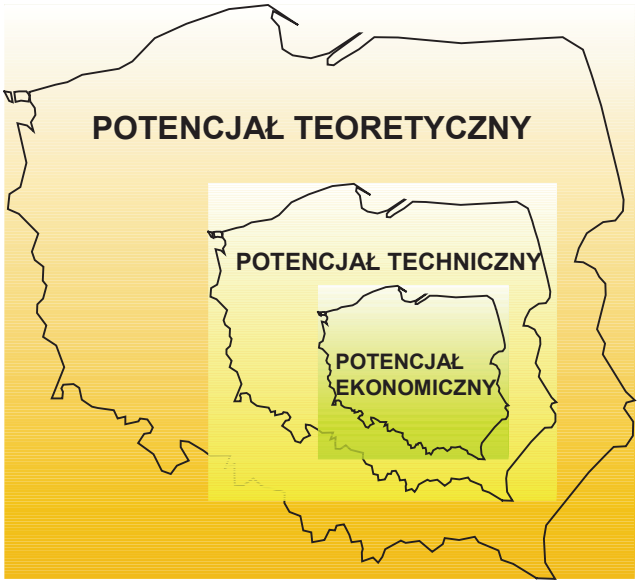
- środowiskowe – każda oszczędność i zastąpienie energii i paliw konwencjonalnych (węgiel, ropa, gaz ziemny) energią odnawialną prowadzi do redukcji emisji substancji szkodliwych do atmosfery co wpływa na lokalne środowisko oraz przyczynia się do zmniejszenia globalnego efektu cieplarnianego;
- ekonomiczne – technologie i urządzenia wykorzystujące odnawialne źródła energii, jak już wspomniano, nie należą do najtańszych, chociaż dzięki dużemu rozwojowi tego rynku, ich ceny sukcesywnie maleją. Ich przewagą nad źródłami tradycyjnymi jest natomiast znacznie tańsza eksploatacja. Z tego też powodu, patrząc w dłuższej perspektywie czasu, wiele z zastosowań OZE będzie opłacalne ekonomicznie. Nie bez znaczenia jest też możliwość ubiegania się o dofinansowanie takiego przedsięwzięcia z krajowych lub zagranicznych funduszy ekologicznych, które przede wszystkim preferują stosowanie OZE;
- społeczne – rozwój rynku odnawialnych źródeł energii to praca dla wielu ludzi, zmniejszenie lokalnych wydatków na energię;
- prawne – umowy międzynarodowe, zobowiązania niektórych krajów oraz Unii Europejskiej do ochrony klimatu Ziemi i produkcji części energii z energii odnawialnej, prawo krajowe narzucające obowiązki na wytwórców energii, projektantów budynków, deweloperów oraz właścicieli, wszystko to ma przyczynić się do wzrostu udziału OZE w produkcji energii na świecie.

Obecnie udział niekonwencjonalnych źródeł energii w bilansie paliwowo-energetycznym krajów Unii Europejskiej przekroczył 10%, a ich znaczenie stale wzrasta. Cele w zakresie stosowania OZE zakładają osiągnięcie do 2030 roku 20% udziału energii odnawialnej w gospodarce UE.

Główne cele Polityki energetycznej Polski do roku 2040 w tym obszarze obejmują:

- Zapewnienie warunków osiągnięcia co najmniej 23% w 2030 r. udziału OZE w końcowym zużyciu energii brutto, w tym:
  - w ciepłownictwie i chłodnictwie – rocznego przyrostu udziału OZE o 1,1 pkt. proc. średniorocznie,
  - w elektroenergetyce – wzrostu udziału OZE w wytwarzaniu energii elektrycznej do przynajmniej 32%,
  - w transporcie – osiągnięcia 14% udziału OZE w 2030 r., w tym wzrost wykorzystania biopaliw zaawansowanych i elektromobilności,
- Zapewnienie warunków wdrożenia morskiej energetyki wiatrowej, w tym określenie ram prawnych ich funkcjonowania oraz rozbudowa sieci przesyłowej,
- Zapewnienie warunków rozwoju energetyki rozproszonej – prosumentów energii odnawialnej, klastrów energii. spółdzielni energetycznych,
- Zapewnienie warunków bilansowania źródeł odnawialnych,
- Zapewnienie wsparcia finansowego dla OZE oraz udoskonalenie istniejących jego form z uwzględnieniem roli technologii w KSE.

Mówiąc o dostępności odnawialnych źródeł energii powinniśmy mieć na myśli takie ich zasoby, które nie są jedynie teoretycznie dostępnymi, ani nawet możliwymi do pozyskania i wykorzystania przy obecnym stanie techniki, ale takimi, których pozyskanie i wykorzystanie będzie opłacalne ekonomicznie. Takie podejście sprawia, że wykorzystywane zasoby energii odnawialnej są dużo mniejsze od zasobów teoretycznych, co obrazuje poniższy rysunek.



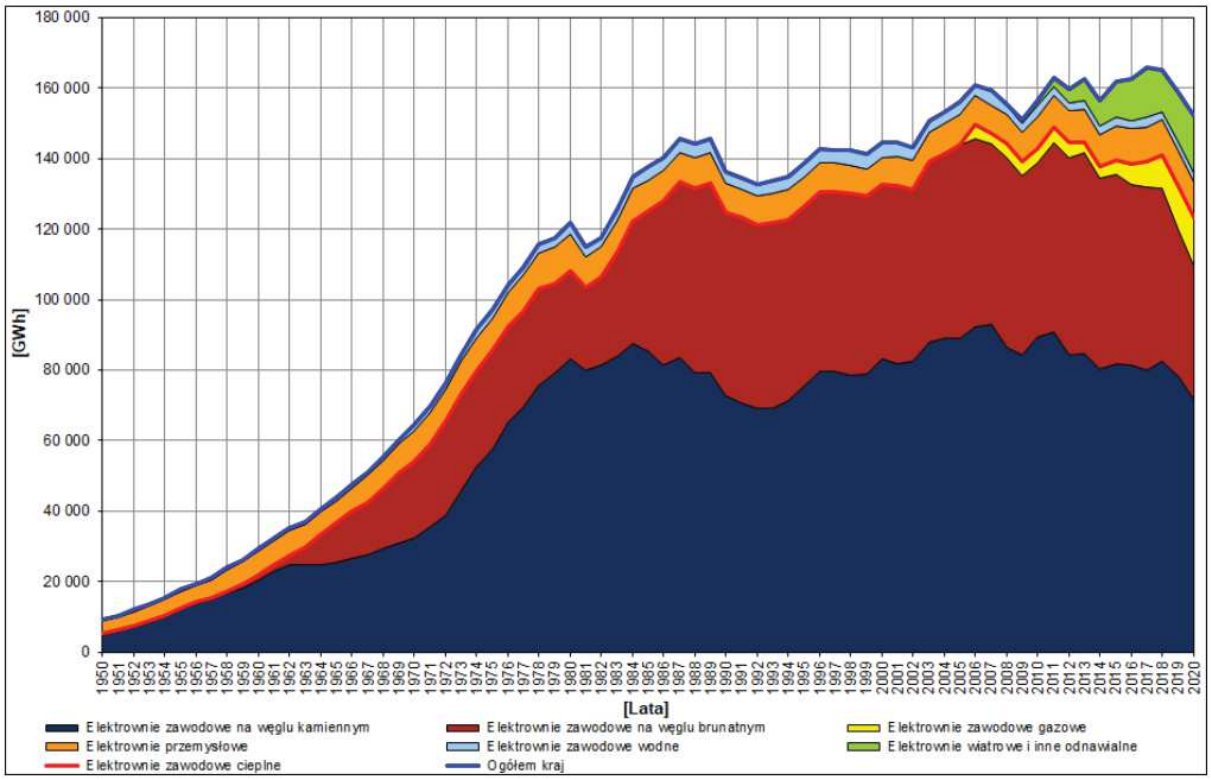
Rysunek 3-1 Różnica potencjałów dostępności zasobów odnawialnych źródeł energii
źródło: analizy własne

Z tego powodu potencjał teoretyczny ma małe znaczenie praktyczne i w większości opracowań oraz prognoz wykorzystuje się potencjał techniczny. Określa on ilość energii, jaką można pozyskać z zasobów krajowych za pomocą najlepszych technologii przetwarzania energii ze źródeł odnawialnych w jej formy końcowe (ciepło, energia elektryczna), ale przy uwzględnieniu ograniczeń przestrzennych i środowiskowych.

Szacowany potencjał odnawialnych źródeł energii w Polsce jednoznacznie wskazuje na najwyższy udział w tym zestawieniu energii wiatru oraz biomasy, przy czym wykorzystuje się obecnie około 20% tego potencjału.

Zgodnie z przepisami unijnymi udział energii pochodzącej z OZE w bilansie energii finalnej w 2030 r. ma wynieść dla Polski 23%. Udział ten wynosił na koniec 2016 r. około 11%, przy czym znaczna część tej energii produkowana była w elektrowniach wodnych.

Strukturę produkcji energii elektrycznej w polskim systemie pokazano na poniższym rysunku.



Rysunek 3-2 Produkcja energii elektrycznej w Krajowym Systemie Elektroenergetycznym w latach 1950 – 2020

Źródło: Polskie Sieci Elektroenergetyczne

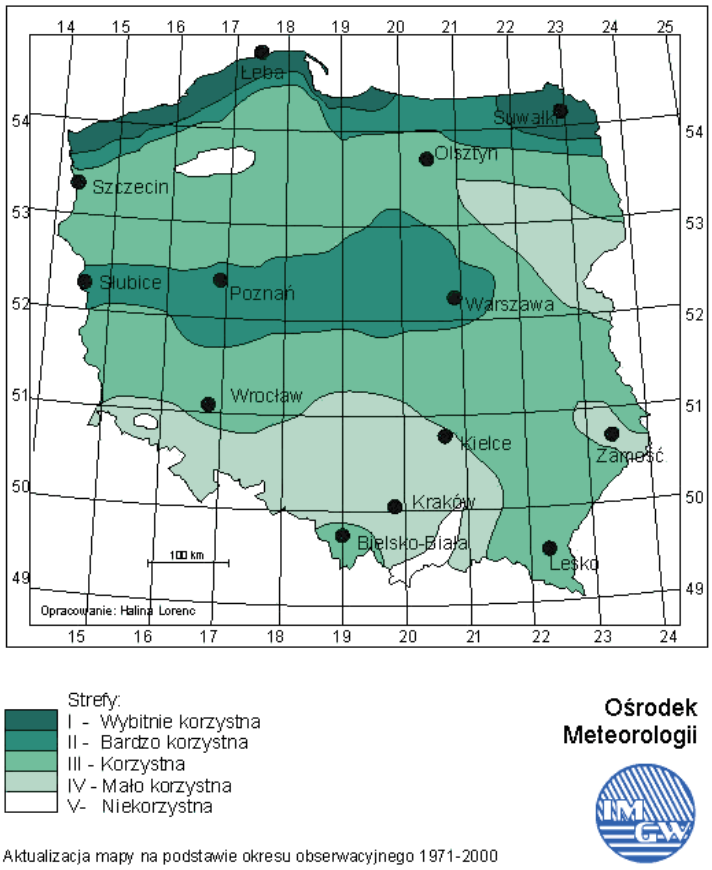
Największej szansy we wzroście udziału OZE w produkcji energii w Polsce upatruje się w energii słonecznej, wiatrowej oraz energii z biomasy.

Ponadto w poniższym rozdziale przeanalizowano:

- wykorzystanie energii odpadowej (np. z instalacji przemysłowych),
- wykorzystanie energii z odpadów,
- możliwości stosowania źródeł kogeneracyjnych.

3.1 Energia wiatru

Poniższy rysunek przedstawia mapę stref energetycznych wiatru w Polsce. Dla terenu gminy Bestwina potencjał techniczny pozyskania energii wiatru został określony jako korzystny. W związku z tym możliwe jest rozważenie realizacji inwestycji w tym zakresie.



Rysunek 3-3 Zasoby energii wiatrowej w Polsce
źródło: IMGW

Obecnie wiarygodna ocena warunków wietrznych w poszczególnych obszarach regionu jest bardzo utrudniona ze względu na brak danych dotyczących średnich prędkości wiatru dla punktów innych niż stacje sieci meteorologicznej. Precyzyjne określenie warunków wietrznych wymagałoby analizy danych z pomiarów w różnych częściach regionu przeprowadzanych na masztach o różnej wysokości.

Przed podjęciem decyzji o budowie elektrowni wiatrowej w miejscu, gdzie występuje duża wietrzność, niezbędne jest przeprowadzenie badań: siły, kierunku i częstości występowania wiatrów. Na podstawie przeprowadzonych analiz należy stwierdzić, że budowa turbin wiatrowych o dużych mocach ma sens ekonomiczny tylko w rejonach o średniorocznej prędkości wiatru powyżej 4,0 m/s.

Z produkcją energii elektrycznej w wykorzystaniu siły wiatru wiąże się szereg zalet, ale również szereg wad, z których należy zdawać sobie sprawę.

Do podstawowych zalet energetyki wiatrowej należą:

- naturalna odnawialność zasobów energii wiatru bez ponoszenia kosztów,
- niskie koszty eksploatacyjne siłowni wiatrowych,
- duża dekoncentracja elektrowni – pozwala to na zbliżenie miejsca wytwarzania energii elektrycznej do odbiorcy.

Wadami elektrowni wiatrowych są:

- wysokie koszty inwestycyjne,
- niska przewidywalność produkcji,
- niskie wykorzystanie mocy zainstalowanej,
- trudności z podłączeniem do sieci elektroenergetycznej,

- trudności lokalizacyjne ze względu na ochronę krajobrazu oraz ochronę dróg przelotów ptaków,
- dość wysoki poziom hałasu - pochodzi on głównie z obracających się łopat wirnika; nie jest to dźwięk o dużym natężeniu, ale problemem jest jego monotonność i oddziaływanie na psychikę człowieka. Strefą ochronną powinien być objęty obszar w promieniu około 500 m wokół masztu elektrowni.

Ponadto istniejące w Polsce uwarunkowania prawne nadal nie sprzyjają rozwojowi energetyki wiatrowej. Obowiązujące od 1997 roku Prawo energetyczne nakazuje uwzględnienie w planach zagospodarowania przestrzennego gmin niekonwencjonalnych źródeł energii. Aby taki obiekt mógł być wybudowany, niezbędna jest pozytywna opinia Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska. Z kolei Zakłady energetyczne, przed wydaniem warunków przyłączenia, wymagają pozytywnej ekspertyzy możliwości współpracy elektrowni wiatrowej z systemem energetycznym.

Niestety występowanie dobrych warunków wiatrowych nie zawsze pokrywa się z dobrymi warunkami systemowymi, a polskie prawo nie określa, kto i w jakim zakresie ponosi odpowiedzialność finansową za rozbudowę infrastruktury energetycznej. Dodatkowo niska przewidywalność produkcji ponosi za sobą konieczność zapewnienia przez operatora systemu rezerwy mocy w postaci innych, zazwyczaj konwencjonalnych źródłach energii. Z tych powodów, pod względem technicznym, elektrownie wiatrowe traktowane są jako mało atrakcyjne rozwiązania.

Z analiz ekonomicznych wynika, że energia elektryczna produkowana w elektrowni wiatrowej jest zdecydowanie droższa (ok. 2 razy) od produkowanej w elektrowni konwencjonalnej. Ponadto producenci energii wiatrowej oczekują, że cała produkcja, bez względu na zapotrzebowanie, będzie odbierana przez system elektroenergetyczny. Natomiast zawodowa energetyka pracuje w cyklu planowania dobowego i oczekuje od wytwórców energii zaplanowania energii na dobę naprzód. Ta sprzeczność oczekiwań jest dużym hamulcem w rozwoju energetyki wiatrowej.

Reasumując, zaleca się, aby wspierać przedsiębiorców, którzy będą wyrażać chęć budowy siłowni wiatrowych, zwłaszcza małej mocy, z których produkcja energii elektrycznej pokrywałaby przede wszystkim potrzeby własne przedsiębiorstwa. Programowe podejście do rozwoju energetyki odnawialnej powinno uwzględniać mechanizmy zachęcające do tworzenia małej energetyki rozproszonej, dzięki czemu rynek energii, a co za tym idzie – również przepływ pieniędzy – zostanie częściowo zamknięty w granicach gminy, czy regionu.

Inwestorzy zainteresowani budową turbin wiatrowych na terenie gminy muszą prowadzić pomiary siły i kierunku wiatru przez okres od 1 roku do 2 lat.

Kierunkiem w zakresie wykorzystania energii wiatrowej jest stosowanie mikroinstalacji wiatrowych na dachach budynków (o mocy zainstalowanej rzędu 3 – 6 kW).

Zastosowanie dużych farm wiatrowych na terenie gminy nie jest rekomendowane z uwagi aspekty związane z zagospodarowaniem terenu.

3.2 Energia geotermalna

W Polsce wody geotermalne mają na ogół temperatury nieprzekraczające 100°C. Wynika to z tzw. stopnia geotermicznego, który w Polsce waha się od 10 do 110 m, a na przeważającym obszarze kraju mieści się w granicach 35-70 m. Wartość ta oznacza, że temperatura wzrasta o 1°C na każde 35 – 70 m.

W Polsce zasoby energii wód geotermalnych uznaje się za duże, ponadto występują one na obszarze około 2/3 terytorium kraju. Nie oznacza to jednak, że na całym tym obszarze istnieją obecnie warunki techniczno-ekonomiczne uzasadniające budowę instalacji geotermalnych. Przy znanych technologiach pozyskiwania i wykorzystywania wody geotermalnej, w obecnych warunkach ekonomicznych najefektywniej mogą być wykorzystane wody o temperaturze wyższej niż 60°C. W zależności jednak od przeznaczenia i skali wykorzystania ciepła tych wód oraz warunków ich występowania, niemożliwa jest budowa instalacji geotermalnych, nawet w przypadku niższych temperatur.

Tabela 3-1 Potencjalne zasoby energii geotermalnej w Polsce

Lp.	*Nazwa okręgu*	*Powierzchnia obszaru, km²*	*Formacja geologiczna*	*Objętość wód geotermalnych, km³*	*Zasoby energii cieplnej, mln tpu*
1.	grudziądzko-warszawski	70 000	kreda / jura trias	2 766 334	9 835 2 107
2.	szczecińsko-łódzki	67 000	kreda / jura trias	2 580 274	16 627 2 185
3.	przedsudecko-północnoświętokrzyski	39 000	perm / trias	155	995
4.	pomorski	12 000	perm / karbon dewon / lias / trias	21	162
5.	lubelski	12 000	karbon / dewon	30	193
6.	przybałtycki	15 000	kambr / perm / mezozoik	38	241
7.	podlaski	7 000		17	113
8.	przedkarpacki	16 000	trias / jura / kreda / trzeciorzęd	362	1 555
9.	karpacki	13 000		100	714
RAZEM		**251 000**	**-**	**6 677**	**32 620**

źródło: www.pga.org.pl

Łączne zasoby cieplne wód geotermalnych na terenie Polski oszacowane zostały na ok. 32,6 mld tpu. Wody zawarte w poziomach wodonośnych występujących na głębokościach 100 – 4 000 m mogą być gospodarczo wykorzystywane jako źródła ciepła praktycznie na całym obszarze Polski. Pod względem technicznym stosowanie ich jest możliwe, wymaga to jednak wysokich nakładów finansowych.

Wody geotermalne wypełniają wielopiętrowe i różnowiekowe piaszczyste i węglanowe zbiorniki skalne na Niżu Polskim i w Karpatach, a skumulowana w nich energia jest energią odnawialną i ekologiczną.

Alternatywą dla dużych systemów energetyki geotermalnej mogą być inne rozwiązania wykorzystujące energię skumulowaną w gruncie, takie jak pompy ciepła czy układy wentylacji mechanicznej współpracujące z gruntowymi wymiennikami ciepła.

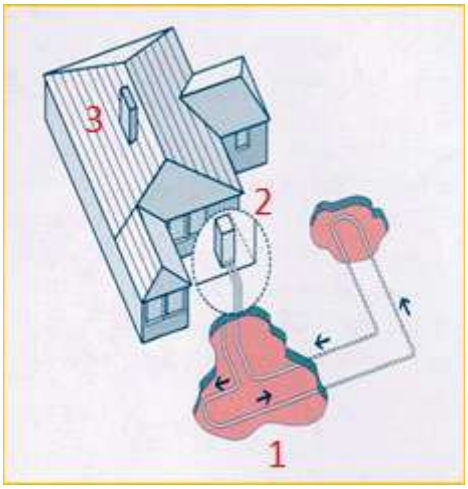
Proponuje się zatem wspieranie przez gminę podmiotów i właścicieli budynków instalujących tego typu rozwiązania w pozyskiwaniu środków finansowych na omawiane przedsięwzięcia.

Zastosowanie pomp ciepła

Pompa ciepła jest urządzeniem, które odbiera ciepło z otoczenia (gruntu, wody lub powietrza) i przekazuje je do instalacji c.o. i c.w.u., ogrzewając w niej wodę (rysunek poniżej), albo do instalacji wentylacyjnej, ogrzewając powietrze nawiewane do pomieszczeń. Przekazywanie ciepła z zimnego otoczenia do

znacznie cieplejszych pomieszczeń jest możliwe dzięki zachodzącym w pompie ciepła procesom termodynamicznym. Do napędu pompy potrzebna jest energia elektryczna. Jednak jej ilość jest około trzykrotnie mniejsza od ilości dostarczanego ciepła.

Pompy ciepła najczęściej odbierają ciepło z gruntu. Niezbędny jest do tego wymiennik ciepła wykonany przeważnie z rur z tworzywa sztucznego, układanych pod powierzchnią gruntu. Przepływający nimi czynnik ogrzewa się od gruntu, który na głębokości 2 m pod powierzchnią ma zawsze dodatnią temperaturę. Za pośrednictwem czynnika ciepło dostarczane jest do pompy. Najczęściej spotykanymi wymiennikami są wymienniki gruntowe i w zależności od sposobu ułożenia (jedna lub dwie płaszczyzny, spirala) trzeba na nie przeznaczyć powierzchnię od kilkudziesięciu do kilkuset metrów kwadratowych. Dwa szczególnie istotne czynniki charakteryzujące pompę ciepła to moc grzewcza oraz pobór mocy elektrycznej. Stosunek tych wartości określany jest jako współczynnik efektywności pompy ciepła (COP). Aby uzyskać satysfakcjonujący efekt ekonomiczny i ekologiczny, wartość COP nie powinna być niższa niż 3,5. Poglądowy schemat instalacji pompy ciepła w domu jednorodzinnym pokazano poniżej.



1. Wymiennik gruntowy
   - grunt
   - woda gruntowa
   - woda powierzchniowa
2. Pompa ciepła
3. Wewnętrzna instalacja grzewcza/chłodnicza
   - przewody tradycyjne

Rysunek 3-4 Schemat instalacji pompy ciepła z wymiennikiem gruntowym
źródło: RETScreen

Moc cieplna pompy jest podawana w ściśle określonym zakresie temperatur, który z kolei zależy od rodzaju dolnego i górnego źródła ciepła. Moc pompy ciepła dobiera się na podstawie uprzednio oszacowanego zapotrzebowania cieplnego budynku.

Współczynnik efektywności w sprężarkowych pompach ciepła jest tym wyższy, im mniejsza jest różnica temperatur pomiędzy górnym a dolnym źródłem.

Parametrami określającymi ilościowo dolne źródło ciepła są: zawartość ciepła, temperatura źródła i jej zmiany w czasie; natomiast od strony technicznej istotne są: możliwość ujęcia i pewność eksploatacji.

Górne źródło ciepła stanowi instalacja grzewcza, jest ono więc tożsame z potrzebami cieplnymi odbiorcy. Parametry techniczne pomp ciepła ograniczają ich przydatność do następujących celów:

- ogrzewania podłogowego: 25 – 30°C
- ogrzewania sufitowego: do 45°C
- ogrzewania grzejnikowego o obniżonych parametrach: np. 55/40°C
- podgrzewania ciepłej wody użytkowej: 55 – 60°C
- niskotemperaturowych procesów technologicznych: 25 – 60°C.

Ze względów ekonomicznych oraz strat wynikających z przesyłu ciepła, instalacje powinno się montować w pobliżu źródeł ciepła, zarówno dolnego, jak i górnego.

Przystępując do oceny efektywności ekonomicznej zastosowania pomp ciepła, warto pamiętać, że energia elektryczna stosowana do napędu sprężarki jest zdecydowanie najdroższa spośród dostępnych nośników, zatem o opłacalności decydować będzie przede wszystkim średnia efektywność energetyczna w rocznym

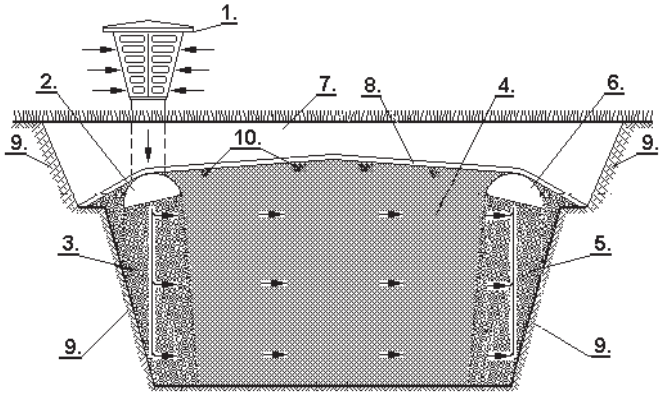
okresie eksploatacji urządzenia. Przy dobrze zaizolowanym budynku, konkurencyjne pod względem kosztów eksploatacji są tylko paliwa stałe, z którymi z kolei wiąże się zdecydowanie większa lokalna emisja oraz mniejsza wygoda obsługi. Nie bez znaczenia są również stosunkowo duże koszty inwestycyjne, które dla domu jednorodzinnego wahają się, w zależności od rodzaju technologii, w granicach od 30 do 50 tys. zł.

Podejmując decyzję o zastosowaniu pomp ciepła, należy bardzo starannie przeanalizować celowość takiej inwestycji, a w szczególności porównać z innymi możliwymi do zastosowania źródłami ciepła.

Zastosowanie gruntowego wymiennika ciepła

Gruntowy wymiennik ciepła jest dobrym uzupełnieniem systemu wentylacyjno-grzewczego budynku gdy współpracuje z układem wentylacji mechanicznej nawiewno-wywiewnej. Może on być wykonany jako rurociąg zakopany w ziemi, którym przepływa powietrze wentylacyjne lub jako wymiennik ze złożem żwirowym.

Schemat budowy złoża pokazano na poniższym rysunku.



1. Czerpnia powietrza zewnętrznego
2. Kanał rozprowadzający powietrze w poziomie
3. Złoże rozprowadzające powietrze do dna GWC
4. Żwirowe złoże akumulacyjne
5. Złoże zbierające powietrze
6. Poziomy kanał zbierający-ujęcie powietrza do budynku
7. Humus-ziemia, trawa
8. Styropian
9. Grunt rodzimy
10. Instalacja zraszająca

Rysunek 3-5 Schemat złoża gruntowego wymiennika ciepła
źródło: www.taniaklima.pl

Wg danych z wykonanych pomiarów, na istniejącej instalacji tego typu w dużym budynku biurowym, przy temperaturze zewnętrznej około -20°C i wyłączeniu wymienników na noc, podgrzewały one powietrze do 0°C. Przy pracy bez przerwy, temperatura powietrza za wymiennikami spadła do -5°C.

Podczas lata, przy temperaturze zewnętrznej 24°C, za wymiennikami uzyskano temperaturę 14°C, co pozwala stwierdzić, że funkcjonowanie instalacji wpływa na poprawę mikroklimatu w budynku.

Zgodnie z informacją zawartą w bazie CEEB na terenie gminy zainstalowanych jest 91 pomp ciepła.

3.3 Energia spadku wody

Rozwój elektrowni wodnych jest ograniczony warunkami prawnymi, lokalizacyjnymi, wymogami terenowymi i geomorfologicznymi oraz potencjałem kapitałowym inwestora. Najwięcej funduszy pochłania budowa obiektów hydrotechnicznych piętrzących wodę (jaz, zapora). Charakterystyczne dla elektrowni wodnych są znikome koszty eksploatacji (wynoszące średnio około 0,5 – 1% łącznych nakładów inwestycyjnych rocznie) oraz wysoka sprawność energetyczna (90 – 95%).

Polska leży na terenach o niewielkich zasobach wodnych, których wykorzystanie dla celów energetycznych jest poważnie ograniczone (w niektórych krajach, jak np. w Norwegii, elektrownie wodne pokrywają zapotrzebowanie na energię elektryczną prawie w 100%). Ze względu na deficyty wody

(szczególnie w okresie niskich stanów) przy istniejącej i planowanej zabudowie rzek, priorytet mają zagadnienia gospodarki wodnej.

Warunki do rozwoju małej energetyki wodnej są zróżnicowane. Generalnie o potencjalnych możliwościach energetycznych cieków decydują duże spadki podłużne rzek i potoków.

Tereny gminy położone są wzdłuż Wisły, Białej i Łękawki.

Na terenie gminy Bestwina nie funkcjonuje żadna elektrownia wodna.

3.4 Energia słoneczna

Energię słoneczną można wykorzystać do produkcji energii elektrycznej i do produkcji ciepłej wody, bezpośrednio poprzez zastosowanie specjalnych systemów do jej pozyskiwania i akumulowania. W Polsce generalnie istnieją dobre warunki do wykorzystania energii promieniowania słonecznego przy dostosowaniu typu systemów i właściwości urządzeń wykorzystujących tę energię do charakteru, struktury i rozkładu w czasie promieniowania słonecznego. Największe szanse rozwoju w krótkim okresie mają technologie oparte na wykorzystaniu ogniw fotowoltaicznych do produkcji energii elektrycznej.

Ze względu na wysoki udział promieniowania rozproszonego w całkowitym promieniowaniu słonecznym, słoneczne technologie wysokotemperaturowe oparte na koncentratorach promieniowania słonecznego nie mają praktycznego znaczenia w naszych warunkach. Roczna gęstość promieniowania słonecznego w Polsce na płaszczyznę poziomą waha się w granicach 950 – 1250 kWh/m^2, natomiast średnie usłonecznienie wynosi 1 600 godzin na rok. Warunki meteorologiczne charakteryzują się bardzo nierównym rozkładem promieniowania słonecznego w cyklu rocznym. Około 80% całkowitej rocznej sumy nasłonecznienia przypada na sześć miesięcy sezonu wiosenno-letniego, od początku kwietnia do końca września, przy czym czas operacji słonecznej w lecie wydłuża się do 16 godz./dzień, natomiast w zimie skraca się do 8 godzin dziennie.

Ze względu na fizykochemiczną naturę procesów przemian energetycznych promieniowania słonecznego na powierzchni Ziemi, wyróżnić można trzy podstawowe i pierwotne rodzaje konwersji:

- konwersję fotochemiczną energii promieniowania słonecznego, prowadzącą, dzięki fotosyntezie, do tworzenia energii wiązań chemicznych w roślinach w procesach asymilacji,
- konwersję fototermiczną, prowadzącą do przetworzenia energii promieniowania słonecznego na ciepło,
- konwersję fotowoltaiczną, prowadzącą do przetworzenia energii promieniowania słonecznego w energię elektryczną.

W całym województwie śląskim roczne sumy promieniowania słonecznego kształtują się na podobnym poziomie, dlatego zastosowanie mogą tu znaleźć układy solarne do przygotowywania ciepłej wody użytkowej.

Nie istnieją środki prawne, które nakazywałyby montaż urządzeń typu kolektor słoneczny czy ogniwo fotowoltaiczne, niemniej jednak zaleca się promowanie tego typu rozwiązań jako korzystnych, głównie pod względem ekologicznym.

Kolektory, jako urządzenia o dość niskich parametrach pracy, znakomicie nadają się do ogrzewania wody w basenach kąpielowych. Często w takich przypadkach wspomagają nie tylko ogrzewanie wody, ale także, jak już wspomniano, produkcję wody użytkowej, czy – w mniejszym stopniu – wody w obiegu centralnego ogrzewania. Układy takie sprawdzają się w obiektach o dużym i równomiernym zapotrzebowaniu na c.w.u.

Coraz bardziej powszechne staje się stosowanie urządzeń wykorzystujących energię słoneczną do produkcji energii elektrycznej w układach fotowoltaicznych, hybrydowych i podobnych, z uwagi na malejący koszt inwestycyjny tego typu instalacji, kształtujący się, w przypadku małych instalacji na poziomie 6 zł/W mocy zainstalowanej (koszt ten spadł w stosunku do 2002 roku o ponad połowę). Jednostkowy koszt większych urządzeń jest jeszcze niższy. Wraz z rozwojem tej technologii rośnie

również sprawność instalacji fotowoltaicznych (obecnie sprawność ogniw waha się w granicach 15 – 20%).

Obecnie nie funkcjonują w budynkach użyteczności publicznej instalacje OZE.

W 2023 r. gmina Bestwina przygotowała analizy dotyczące wykorzystania OZE (w tym instalacji fotowoltaicznych oraz pomp ciepła) we wszystkich budynkach użyteczności publicznej na terenie gminy. Inwestycja w tym zakresie będzie realizowana w latach 2024 – 2026 w budynku Urzędu Gminy oraz wszystkich placówkach oświatowych.

Reasumując, w zakresie wykorzystania promieniowania słonecznego preferuje się zastosowanie mikroinstalacji fotowoltaicznych (do 50 kWp), służących do wytwarzania energii elektrycznej (w tym współpracujących z pompami ciepła).

Obecnie na terenie gminy funkcjonuje 168 instalacji kolektorów słonecznych oraz 756 instalacji fotowoltaicznych z czego 650 to instalacje większe niż 10 kW.

3.5 Energia z biomasy

Biomasa to substancje:

- pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego, które ulegają biodegradacji,
- pochodzące z produktów, odpadów i pozostałości z produkcji rolnej lub leśnej oraz przemysłu przetwarzającego ich produkty,
- inne części odpadów, które ulegają biodegradacji.

Biomasa jest źródłem energii odnawialnej wykorzystywanym w Polsce w największym stopniu. W województwie śląskim sytuacja przedstawia się podobnie.

Na terenie gminy Bestwina biomasa, głównie w postaci drewna opałowego i odpadów drzewnych, poprodukcyjnych, jest wykorzystywana w mniejszym stopniu. Na potrzeby niniejszego opracowania oszacowano, że jej udział w bilansie paliwowym gminy może kształtować się na poziomie ok. 4,6%.

Do oszacowania potencjału biomasy na obszarze gminy przyjęto, że pochodzić ona będzie z produkcji roślinnej, w tym słomy, upraw energetycznych, sadów, przecinki corocznej drzew przydrożnych, a także produkcji leśnej, łąk nieużytkowanych jako pastwiska i innych źródeł.

Potencjał biomasy rolniczej możliwej do wykorzystania na cele energetyczne w postaci stałej zależny jest od areału i plonowania zbóż i rzepaku. Z roślin możliwych do wykorzystania i przetworzenia na paliwa płynne, na etanol i biodiesel uprawiane są odpowiednio ziemniaki i rzepak.

Do obliczenia potencjału surowcowego, lub inaczej – teoretycznego, przyjęto podane niżej założenia:

- zasobność drzewa na pniu w Nadleśnictwie Bielsko wynosi 290 m^3/ha,
- wskaźniki przeliczeniowe do oszacowania potencjału słomy zależne są od rodzaju zboża, plonowania i sposobu zbioru; przyjęto potencjał na podstawie danych GUS z 2020 r; zastosowano średni wskaźnik wynoszący 1 t/ha gruntów ornych pod zasiewami,
- potencjał teoretyczny dla siana obliczono przez pomnożenie powierzchni łąk i średniego plonu wynoszącego 5 t/ha,
- dla sadów przyjęto, że zakres możliwego do pozyskania, z rocznych cięć, drewna wynosi średnio 2,5 t/ha, przy możliwości uzyskania drewna w granicach 2,0 – 3,0 t/ha,
- potencjał teoretyczny równy technicznemu w zakresie przecinania drzew przydrożnych przyjęto na poziomie 1,5 t/km drogi na rok,
- potencjał teoretyczny wynikający z uprawy roślin energetycznych na wszystkich obszarach ugorów i odłogów.

Potencjał techniczny stanowi tę ilość potencjału surowcowego, która może być przeznaczona na cele energetyczne, po uwzględnieniu technicznych możliwości jego pozyskania, a także uwzględniając inne aktualne uwarunkowania dla jego wykorzystania. Przy obliczeniu potencjału technicznego uwzględniono następujące założenia:

- z jednego drzewa w wieku rębnym uzyskać można 54 kg drobnicy gałęziowej, 59 kg chrustu oraz 166 kg drewna pniakowego z korzeniami – przyjmując średnio liczbę 400 drzew na 1 ha, daje to 111 t/ha drewna;

- przyjęto, że z 1 ha można pozyskać 50 t drewna – ilość tę przyjmuje się dla 5% powierzchni lasów rosnących na obszarze gminy,
- przyjęto, że z cięć przedrębnych i pielęgnacyjnych uzyskuje się 12 t/ha drewna i wielkość ta dotyczy 10% powierzchni lasów,
- opierając się na danych literaturowych, przyjęto 30% potencjału słomy zebranej jako możliwej do przeznaczenia na cele energetyczne, stanowi to bezpieczny próg,
- z uwagi na wykorzystywanie siana w produkcji zwierzęcej założono, że jedynie 5% siana z łąk może być wykorzystane do celów energetycznych,
- całość teoretycznego potencjału pozyskiwania drewna z pielęgnacji sadów oraz przycinania drzew przydrożnych jest równa potencjałowi technicznemu.

Ponadto przyjęto, na podstawie analiz własnych, że 1 MW mocy odpowiada produkcji ciepła wynoszącej 7 000 GJ. Zakładając procesy bezpośredniego spalania, sprawność urządzeń kotłowych przyjęto na poziomie 80%.

W zakresie drewna opałowego i zrębków drzewnych, proponuje się pełne wykorzystanie potencjału tego paliwa. Biomasę można użytkować w małych i średnich kotłowniach, z których zasilane mogą być obiekty mieszkalne, użyteczności publicznej lub produkcyjne.

W przypadku występowania w gospodarstwach rolnych niewykorzystanego potencjału słomy, proponuje się jej użytkowanie lokalne do celów grzewczych poprzez spalanie w kotłach na słomę.

Uprawy energetyczne

W Polsce można uprawiać następujące gatunki roślin energetycznych:

- wierzba z rodzaju *Salix viminalis*,
- ślazowiec pensylwański,
- róża wielokwiatowa,
- słonecznik bulwiasty (topinambur),
- topole,
- robinia akacjowa,
- trawy energetyczne z rodzaju *Miscanthus*.

Według danych literaturowych z 1 hektara można otrzymać około 30 ton przyrostu suchej masy rocznie. W opracowaniach pojawiają się również mniej optymistyczne dane, które mówią o 15 tonach suchej masy. Oczywiście dane te podawane są przy różnych określonych warunkach, lecz można założyć, że realna wielkość rocznego zbioru suchej masy wierzby z 1 hektara to 20 ton. Dla określonej wartości opałowej przyjętej na poziomie 18 GJ/t suchej masy (wartość opałowa drastycznie się zmienia w zależności od zawartości wilgoci w biomasie, od 6,5 GJ/t przy wilgotności 60% do ok. 18 GJ/t przy wilgotności 10% masy całkowitej). Przy takich założeniach można przyjąć, że z 1 ha upraw wierzby krzewiastej można otrzymać ok. 360 GJ energii paliwa na rok.

Tabela 3-2 Potencjał teoretyczny i techniczny energii zawartej w biomasie na terenie gminy Bestwina

Rodzaj paliwa	Potencjał teoretyczny			Potencjał techniczny		
	Ilość masowa, Mg/rok	Ilość energii, GJ/rok	Moc, MW	Ilość masowa, Mg/rok	Ilość energii, GJ/rok	Moc, MW
Drewno z gospodarki leśnej	7 320	73 198	7,84	180	1 868	0,20
Drewno z przycinki przydrożnej	190	1 975	0,21	190	1 975	0,21
Słoma	6	72	0,01	2	22	0,00
Siano	859	9 883	1,06	43	494	0,05
Uprawy energetyczne	125	2 257	0,24	38	677	0,07

SUMA	8 501	87 385	9,4	452	5 036	0,5

3.6 Energia z biogazu

We wszelkich odpadach organicznych lub odchodach zawierających węglowodany, a w szczególności celulozę i cukry, w określonych warunkach zachodzą procesy biochemiczne nazywane fermentacją. Wywołują ją należące do różnych gatunków bakterie, których działanie i znaczenie w tym procesie jest bardzo zróżnicowane, a nawet przeciwstawne. Teoretycznie w wyniku fermentacji 162 g celulozy otrzymuje się 135 dm^3 gazu zawierającego 50% palnego metanu. Proces, wskutek którego wytwarzany jest biogaz, polega na fermentacji beztlenowej wywoływanej dzięki obecności tzw. bakterii metanogennych, które w sprzyjających warunkach zamieniają związki pochodzenia organicznego w biogaz oraz substancje nieorganiczne. Warunki te to:

- temperatura rzędu 30 – 35°C (fermentacja mezofilna) lub 52 – 55°C (fermentacja termofilna),
- odczyn obojętny lub lekko zasadowy (pH 7 – 7,5),
- czas retencji (przetrzymania substratu) wynoszący 12 – 36 dni dla fermentacji mezofilnej oraz 12 – 14 dni dla fermentacji termofilnej,
- brak obecności tlenu i światła.

Głównym składnikiem tak powstającego biogazu jest metan, którego zawartość w zależności od technologii wytwarzania oraz rodzaju fermentowanych substancji może zmieniać się w szerokim zakresie – od 40 do 85% (przeważnie 55 – 65%). Pozostałą część stanowi dwutlenek węgla oraz inne składniki w ilościach śladowych. Dzięki tak wysokiej zawartości metanu w biogazie jest on cennym paliwem, które pozwala zaspokoić lokalne potrzeby. Wartość opałowa biogazu najczęściej waha się w przedziale 19,8 – 23,4 MJ/m^3, a przy separacji dwutlenku węgla z biogazu jego wartość opałowa może wzrosnąć nawet do wartości porównywalnej z sieciowym gazem ziemnym typu E (dawniej GZ-50). Należy zaznaczyć, że produkcja biogazu jest często efektem ubocznym, wynikającym z konieczności utylizacji odpadów w sposób możliwie nieszkodliwy dla środowiska. Jedynie w przypadku wysypisk odpadów fermentacja beztlenowa jest procesem samoistnym i niekontrolowanym.

Biogaz ze ścieków

Na terenie gminy funkcjonowały dwie oczyszczalnie, które zostały zamienione w przepompownie:

- oczyszczalnia ścieków w Bestwince zlokalizowana przy ul. Św. Floriana była oczyszczalnią mechaniczno- biologiczną typu TMB 1440. Jej przepustowość wynosiła 110 m^3/d, a obciążenie 107 m^3/d,
- oczyszczalnia ścieków w Kaniowie zlokalizowana przy ul. Mirowskiej była oczyszczalnią mechaniczno-biologiczną typu Bioclere (złoża B-145, B-180).

W 2008 roku oddano do użytku wybudowaną w Kaniowie przy ul. Młyńskiej oczyszczalnię ścieków komunalnych. Jest to oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna o wydajności 1 020 m^3/dobę. Ilość wytwarzanych osadów ściekowych wynosi 50 Mg/rok, osad ten wywożony jest na składowisko w Brzeszczach oraz do oczyszczalni ścieków AQUA S.A. Ewentualne wykorzystanie biogazu z oczyszczalni ścieków może być rozpatrywane zatem tylko w ww. lokalizacjach.

Biogaz z odpadów

Zgodnie z Wojewódzkim Planem Gospodarki Odpadami aktualnie gospodarkę komunalną regionu III (obejmującego gminę Bestwina) obsługują regionalne instalacje:

- Zakład Zagospodarowania Odpadów Sp. z o.o., ul. Rybnicka 125, 47-400 Racibórz,
- Zakład Techniki Komunalnej Sp. z o.o. ul. Okrężna5, 44-240 Żory,
- Zakład Zieleni Miejskiej w Rybniku, ul. Pod Lasem 64, 44-210 Rybnik,
- PPHU KOMART Sp. z o.o., ul. Szpitalna 7, 44-194 Knurów,
- COFINCO POLAND Sp. z o.o., ul. Graniczna 29, 40-017 Katowice,
- Przedsiębiorstwo Inżynierii Komunalnej Sp.z o.o., ul. Zdrojowa, 43-200 Pszczyna,
- SEGO Sp. z o.o., ul. Oskara Kolberga 65, 44-251 Rybnik,
- BEST-EKO Sp. z o.o., ul. Gwarków 1, 44-240 Żory,
- Zakład Gospodarki Odpadami S.A., ul. Krakowska 315 d, 43-300 Bielsko-Biała,
- BESKID ŻYWIEC Sp. z o.o., ul Kabaty 2, 34-300 Żywiec,
- MASTER - Odpady i Energia Sp. z o.o., ul. Lokalna 11, 43-100 Tychy.

Na terenie gminy Bestwina nie ma instalacji związanej z przetwarzaniem odpadów. Na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego z miastem Bielsko-Biała cały strumień odpadów komunalnych z terenu gminy Bestwina jest dostarczany do RIPOK-Zakładu Gospodarki Odpadami S.A. zlokalizowanego w Bielsku-Białej przy ul. Krakowskiej 315d.

Biogaz z biogazowni rolniczych

Biogazownie rolnicze to obiekty o stosunkowo małej mocy, jednakże produkujące energię w sposób efektywny. Mogą one funkcjonować przy gospodarstwach rolnych jako ich część składowa i z nich pobierać surowce do biogazu lub stanowić niezależny podmiot obsługujący konkretny teren.

Biogazownia jest instalacją umożliwiającą łatwą i szybką fermentację odpadów organicznych, w wyniku której powstaje biogaz stanowiący odnawialne źródło energii. Proces produkcyjny w biogazowniach rolniczych jest niezależny od warunków atmosferycznych i jest realizowany jako produkcja ciągła. Nowo budowane biogazownie są w pełni zautomatyzowane, a do ich obsługi wystarczy niewielki personel.

W szczelnych i hermetycznych instalacjach biogazowych wytwarzany jest metan, a z produktów pofermentacyjnych powstaje wysoko wydajny nawóz. Metan znajduje zastosowanie w produkcji energii elektrycznej i cieplnej. Nawóz produkowany w biogazowniach w postaci granulatu doskonale użyźnia glebę.

Proponuje się, aby potencjał biogazu na terenie gminy Bestwina był wykorzystywany lokalnie w miejscu jego występowania, tzn. w gospodarstwach rolnych.

3.7 Możliwość wykorzystania istniejących nadwyżek i lokalnych zasobów paliw i energii, z uwzględnieniem energii elektrycznej i ciepła wytwarzanych z odnawialnych źródeł energii, energii elektrycznej i ciepła użytkowego wytwarzanych w kogeneracji oraz zagospodarowania ciepła odpadowego z instalacji przemysłowych wraz z określeniem potencjału zwiększenia efektywności

Układ kogeneracyjny jest to techniczne rozwiązanie pozwalające wytwarzać i wykorzystywać energię elektryczną i cieplną jednocześnie – w procesie skojarzonym. Jest to najbardziej efektywny energetycznie sposób wykorzystania energii chemicznej paliwa. Do skojarzonego wytwarzania ciepła i energii elektrycznej

wykorzystuje się następujące układy technologiczne: elektrociepłownie z turbinami parowymi – z wykorzystaniem paliwa stałego (węgiel, biomasa, RDF, inne paliwa stałe), elektrociepłownie z turbinami gazowymi, bloki gazowo-parowe (turbina gazowa + turbina parowa) oraz małe elektrociepłownie z silnikami spalinowymi. Trzy pierwsze układy stosuje się dla średnich i dużych mocy. Efektywność i opłacalność wykorzystania układów wysokosprawnej kogeneracji w systemach energetycznych miast uzależniona jest od możliwości odbioru ciepła poza sezonem grzewczym na cele przygotowania c.w.u., wentylacji i klimatyzacji. Ilość energii pierwotnej zużywanej przez układ rozdzielony (elektrownia + ciepłownia) może być znacznie wyższa od energii pierwotnej zużywanej przez układ skojarzony (kogeneracja).

Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w miejscach, w których możliwy jest całoroczny odbiór ciepła, przyczynia się do znacznej poprawy efektywności procesu wytwarzania i wykorzystania energii, wpływając na poprawę jakości powietrza. Wysoki koszt budowy układu kogeneracyjnego w porównaniu do budowy ciepłowni, kotłowni może być zrekompensowany poprzez zwiększone przychody, związane ze sprzedażą, oprócz ciepła, również energii elektrycznej. Ważnym elementem strategii promowania kogeneracji jest system handlu pozwoleniami na emisję CO_2. Oszczędności w zużyciu paliw pierwotnych sięgające 20 – 30%, wynikające z zastosowania kogeneracji, przekładają się bowiem wprost proporcjonalnie na niższą emisję CO_2.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi w drodze ankietyzacji na terenie gminy Bestwina brak jest instalacji kogeneracyjnych.

4 ZAKRES WSPÓŁPRACY Z INNYMI GMINAMI

Możliwości współpracy systemów energetycznych gminy Bestwina z odpowiednimi systemami sąsiednich gmin oceniono na podstawie odpowiedzi na pisma wysłane przez wykonawców niniejszego opracowania do gmin ościennych oraz do przedsiębiorstw energetycznych. Na terenie gminy Bestwina obecnie występują dwa sieciowe nośniki energii: energia elektryczna i gaz ziemny.

Obszar gminy graniczy:

- z miastem na prawach powiatu Bielskiem-Białą,
- z gminą miejsko-wiejską Czechowice-Dziedzice,
- z gminą wiejską Miedźna,
- z gminą miejsko-wiejską Pszczyna,
- z gminą wiejską Wilamowice.

Na wysłane zapytania dotyczące zakresu współpracy między gminami odpowiedziały wszystkie ww. gminy. Poniżej dokonano opisu powiązań systemów energetycznych ww. gmin z gminą Bestwina.

Odpowiedzi gmin ościennych przedstawiono w załączniku 4.

Tabela 4-1 Zakres współpracy gminy Bestwina z gminami ościennymi w zakresie systemów energetycznych i ochrony środowiska

Gmina	System elektroenergetyczny	System gazowniczy	Miejsce ujęcia informacji	Przewidywana możliwość współpracy
Bielsko-Biała	Poprzez sieć elektroenergetyczną TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej – średnie i niskie napięcie.	Poprzez sieć gazową PSG Sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Zabrzu oraz sieć wysokociśnieniową GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Świerklanach.	Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Bielska-Białej	Miasto Bielsko-Biała przewiduje możliwość współpracy w dziedzinie systemów energetycznych z gminą Bestwina w zakresie wynikającym z kompetencji gmin. Współpraca taka możliwa jest np. w ramach Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA, do którego przynależą obie gminy. Ponadto miasto Bielsko-Biała jest liderem Klastra Energii Zielone Bielsko-Biała, który powstał w 2022 roku w celu działania na obszarze miasta Bielska-Białej, ale nie wyklucza członkostwa podmiotów z terenu innych gmin, a także współpracy na zasadach partnerstwa.
Czechowice-Dziedzice	Poprzez sieć elektroenergetyczną TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej, sieć elektroenergetyczną PGE Energetyka Kolejowa S.A.	brak danych	Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię i paliwa gazowe dla gminy Czechowice-Dziedzice	Gmina Czechowice-Dziedzice pozostaje otwarta na możliwości współpracy z innymi jednostkami, w tym z gminą Bestwina w zakresie wspólnego zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.
Miedźna	brak powiazań	brak danych	Program ochrony środowiska dla gminy Miedźna	Gmina Miedźna nie wyklucza możliwości współpracy z gminą Bestwina w zakresie rozbudowy systemów energetycznych lub innych wspólnych inwestycji z zakresu ochrony środowiska.
Pszczyna	Poprzez sieć elektroenergetyczną TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej.	brak danych	Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Pszczyna	Gmina Pszczyna jest otwarta na wszelkie możliwości współpracy z gminą Bestwina.
Wilamowice	Poprzez sieć elektroenergetyczną TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej oraz sieć elektroenergetyczną PGE Energetyka Kolejowa S.A.	Poprzez sieć gazową PSG Sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Zabrzu.	Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Wilamowice	Gmina Wilamowice potwierdza możliwość współpracy z Gminą Bestwina w zakresie rozbudowy systemów energetycznych lub innych inwestycji z zakresu ochrony środowiska.

źródło: gminy ościenne, przedsiębiorstwa energetyczne

5 PRZEWIDYWANE ZMIANY ZAPOTRZEBOWANIA NA CIEPŁO ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ I PALIWA GAZOWE DO ROKU 2040 ZGODNE Z PRZYJĘTYMI ZAŁOŻENIAMI ROZWOJU

5.1 Wyjściowe założenia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy do roku 2040

Podstawą do projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina są założenia rozwoju społeczno-gospodarczego, bowiem przyjęcie tych założeń spowoduje określoną potrzebę rozwoju infrastruktury energetycznej gminy. Założenia rozwoju społeczno-gospodarczego wyznaczają również kierunki zagospodarowania przestrzennego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gminy.

Na potrzeby założeń do planu zaopatrzenia w energię opracowano własne scenariusze, wychodząc z dostępnych informacji oraz ogólnych prognoz i strategii społeczno-gospodarczego rozwoju kraju dostosowanych do specyfiki gminy Bestwina. Do dalszych analiz przyjęto założenie, że rozwój gminy w zakresie społecznym oraz handlu i usług będzie się odbywał zgodnie z Polityką Energetyczną Polski do 2040 roku przyjętą przez Radę Ministrów uchwałą z 2 lutego 2021 roku.

Na terenie Gminy Bestwina występują obecnie dwa sieciowe nośniki energii wykorzystywane lokalnie przez społeczeństwo oraz podmioty działające na tym obszarze: gaz ziemny i energia elektryczna.

Wielkość zapotrzebowania na poszczególne nośniki wyznaczają następujące czynniki: cena jednostkowa za dany nośnik energii, aktywność gospodarcza (wielkość produkcji i usług) lub społeczna (liczba mieszkańców korzystających z usług energetycznych i pochodne komfortu życia jak np. wielkość powierzchni mieszkalnej, wyposażenie gospodarstw domowych) oraz energochłonność produkcji i usług lub energochłonność usługi energetycznej w gospodarstwach domowych i rolnych (np. jednostkowe zużycie ciepła na ogrzewanie mieszkań, jednostkowe zużycie energii elektrycznej do przygotowania posiłków i c.w.u., jednostkowe zużycie energii elektrycznej na oświetlenie i napędy sprzętu gospodarstwa domowego itp.). Przyjęto następujący podział grup odbiorców dla sieciowego nośnika energii oraz paliw:

- gospodarstwa domowe – mieszkalnictwo;
- handel, usługi, przedsiębiorstwa;
- użyteczność publiczna;
- oświetlenie ulic.

Zmiany energochłonności przyjęto kierując się następującymi uwarunkowaniami i opracowaniami:

- istniejącym potencjałem racjonalizacji zużycia sieciowych nośników energii,
- Polityką Energetyczną Polski do 2040 r.,
- Gospodarka Paliwowo Energetyczna dla Polski (GUS),
- Miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Istniejący potencjał racjonalizacji zużycia energii w poszczególnych grupach odbiorców i zmiany energochłonności w gospodarce omówiono w dalszej części opracowania. Przedstawione tam wielkości posłużyły jako baza do wyznaczenia prognozy zużycia sieciowych nośników energii oraz pozostałych paliw dla obszaru Gminy Bestwina do 2040 roku. Zużycie nośników energii w 2021r. oraz w 2040 r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 5-1 Zużycie energii i paliw w podziale na nośniki energii oraz grupy odbiorców w latach 2021 - 2040

Lata			2020	2025	2030	2035	2040
Handel, usługi, przedsiębiorstwa	LPG	Mg/rok	19,7	16	13	9	5,7
	węgiel	Mg/rok	270	265	260	255	250
	drewno	Mg/rok	297	308	319	330	341
	olej opałowy	m^3/rok	127	123	119	115	111
	OZE	GJ/rok	24 570	25 641	26 712	27 783	28 854
	energia el.	MWh/rok	28 035	27 628	27 220	26 812	26 404
	gaz sieciowy	m^3/rok	723 508	724 715	725 922	727 129	728 336
Użyteczność publiczna	OZE	GJ/rok	0	89	179	268	358
	energia el.	MWh/rok	342	359	376	393	411
	gaz sieciowy	m^3/rok	222 174	213 080	203 987	194 893	185 800
Oświetlenie ulic	energia el.	MWh/rok	260	260	260	260	260
Transport	energia el.	MWh/rok	120	614	1 109	1 603	2 098
Gospodarstwa domowe	LPG	Mg/rok	40,8	37	33	29	25,0
	węgiel	Mg/rok	4 378	4 114	3 850	3 586	3 323
	drewno	Mg/rok	1 334	1 532	1 730	1 929	2 127
	olej opałowy	m^3/rok	280,2	278	276	273	271
	OZE	GJ/rok	1 336	3 924	6 512	9 100	11 689
	energia el.	MWh/rok	10 569	10 943	11 318	11 692	12 066
	gaz sieciowy	m^3/rok	3 333 967	3 335 257	3 336 546	3 337 835	3 339 125
OGÓŁEM	LPG	Mg/rok	**60,5**	**53,1**	**45,6**	**38,2**	**30,7**
	węgiel	Mg/rok	**4 648**	**4 379**	**4 110**	**3 842**	**3 573**
	drewno	Mg/rok	**1 630**	**1 840**	**2 049**	**2 258**	**2 468**
	olej opałowy	m^3/rok	**407,3**	**401,2**	**395,1**	**389,0**	**383**
	OZE	GJ/rok	**25 906**	**29 654**	**33 403**	**37 152**	**40 900**
	energia el.	MWh/rok	**39 445**	**39 804**	**40 282**	**40 761**	**41 239**
	gaz sieciowy	m^3/rok	**4 279 649**	**4 273 052**	**4 266 454**	**4 259 857**	**4 253 260**

5.2 Ogólne kierunki rozwoju i modernizacji systemów zaopatrzenia w energię

Sposób zasilania rozpatrywanych terenów planuje się następująco:

- *system zaopatrzenia w ciepło* – przewiduje się stosowanie proekologicznych źródeł indywidualnych (źródła na olej opałowy, biomasę, niskoemisyjne kotły węglowe, źródła na gaz ziemny) oraz źródeł odnawialnych (pompy ciepła gruntowe lub powietrzne),
- *system pokrycia potrzeb bytowych* – wszystkie potrzeby bytowe będą pokrywane przy użyciu gazu ziemnego, a także częściowo przy użyciu gazu płynnego oraz energii elektrycznej,
- *system zaopatrzenia w energię elektryczną* – ustala się obowiązek rozbudowy systemu elektroenergetycznego w sposób zapewniający obsługę wszystkich istniejących i projektowanych obszarów zabudowy w sytuacji pojawienia się takiej potrzeby,
- należy rozpatrywać alternatywne źródła zasilania obiektów w energię przy zastosowaniu nowych, ekologicznych technologii, w tym instalacji fotowoltaicznych, w szczególności dla zabudowy jednorodzinnej.

W obecnej chwili nie przewiduje się tworzenia systemu ciepłowniczego z uwagi na rozproszoną strukturę urbanistyczną gminy.

6 PRZEDSIĘWZIĘCIA RACJONALIZUJĄCE UŻYTKOWANIE PALIW I ENERGII

6.1 Propozycja przedsięwzięć w grupie „Użyteczności publicznej" - możliwości stosowania środków poprawy efektywności energetycznej w rozumieniu ustawy z dnia 11 czerwca 2016 r. o efektywności energetycznej

Zgodnie Ustawą z dnia 11 czerwca 2016 r. o efektywności energetycznej jednostka sektora publicznego, może realizować i finansować przedsięwzięcie lub przedsięwzięcia tego samego rodzaju służące poprawie efektywności energetycznej na podstawie umowy o poprawę efektywności energetycznej.

Jednostka sektora publicznego realizuje swoje zadania, stosując co najmniej jeden ze środków poprawy efektywności energetycznej, zwanych dalej „środkami poprawy efektywności energetycznej".

Środkami poprawy efektywności energetycznej są:

1) realizacja i finansowanie przedsięwzięcia służącego poprawie efektywności energetycznej;
2) nabycie urządzenia, instalacji lub pojazdu, charakteryzujących się niskim zużyciem energii oraz niskimi kosztami eksploatacji;
3) wymiana eksploatowanego urządzenia, instalacji lub pojazdu na urządzenie, instalację lub pojazd, o których mowa w pkt 2, lub ich modernizacja;
4) realizacja przedsięwzięcia termomodernizacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. z 2014 r. poz. 712 oraz z 2016 r. poz. 615);
5) wdrażanie systemu zarządzania środowiskowego, o którym mowa w art. 2 pkt 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie dobrowolnego udziału organizacji w systemie ekozarządzania i audytu we Wspólnocie (EMAS), uchylającego rozporządzenie (WE) nr 761/2001 oraz decyzje Komisji 2001/681/WE i 2006/193/WE (Dz. Urz. UE L 342 z 22.12.2009, str. 1, z późn. zm.), potwierdzone uzyskaniem wpisu do rejestru EMAS, o którym mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z 15 lipca 2011 r. o krajowym systemie ekozarządzania i audytu (EMAS) (Dz. U. poz. 1060).

Jednostka sektora publicznego informuje o stosowanych środkach poprawy efektywności energetycznej na swojej stronie internetowej lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości.

Jednostka sektora publicznego może realizować i finansować przedsięwzięcie lub przedsięwzięcia tego samego rodzaju służące poprawie efektywności energetycznej na podstawie umowy o poprawę efektywności energetycznej.

Umowa o poprawę efektywności energetycznej określa w szczególności:

1) możliwe do uzyskania oszczędności energii w wyniku realizacji przedsięwzięcia lub przedsięwzięć tego samego rodzaju służących poprawie efektywności energetycznej z zastosowaniem środka poprawy efektywności energetycznej;
2) sposób ustalania wynagrodzenia, którego wysokość jest uzależniona od oszczędności energii uzyskanej w wyniku realizacji ww. przedsięwzięć.

Udział grupy „użyteczność publiczna" w całkowitym zużyciu poszczególnych nośników sieciowych jest następujący:

- gaz ziemny – 5,2%,
- energia elektryczna – 0,9%.

6.1.1 Zarządzanie energią w budynkach użyteczności publicznej

Niezależnie od realizacji działań proefektywnościowych gminie Bestwina proponuje się realizację programu „Zarządzania energią w budynkach użyteczności publicznej".

Zarządzanie budynkami odbywa się na dwóch poziomach: zarządzania pojedynczym budynkiem, zarządzania zespołem budynków (związane z długoterminowymi decyzjami, często o charakterze strategicznym).

Zarządzanie budynkiem z punktu widzenia energii to m. in.:

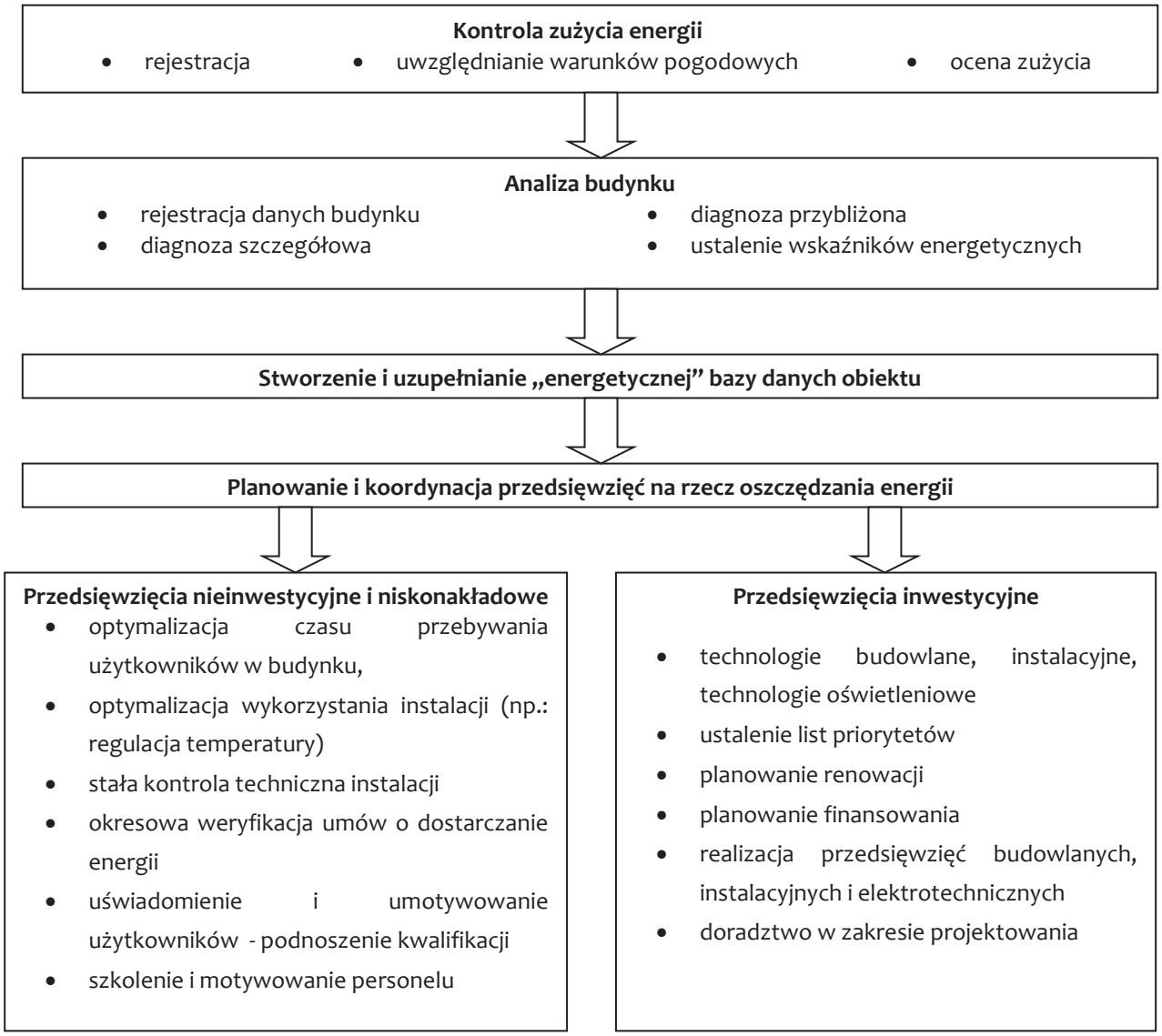
- określenie zużycia poszczególnych nośników energii,
- określenie sezonowych zmian zużycia energii,
- określenie sposobów zmniejszenia zużycia energii (audyt),
- hierarchizacja przedsięwzięć mających na celu oszczędność energii,
- wprowadzanie w życie poszczególnych metod racjonalnej gospodarki energią,
- dokumentowanie podejmowanych działań,
- raportowanie.

Poprzez szkolenia zarządców oraz zbieranie i analizę danych dotyczących budynków istnieje możliwość wykorzystania wszystkich opłacalnych (bezinwestycyjnych lub niskonakładowych) możliwości zmniejszenia kosztów eksploatacji budynków. Taka baza danych jest również niezastąpionym narzędziem ułatwiającym przygotowanie gminnych, powiatowych planów modernizacji budynków użyteczności publicznej (określenie zadań priorytetowych oraz źródeł finansowania i harmonogramu działań).

Co można osiągnąć poprzez odpowiednie zarządzanie infrastrukturą?

- zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych budynków,
- zmniejszenie zużycia energii od 3 do 15 % w sposób bezinwestycyjny lub niskonakładowy oraz nawet do 60 % poprzez działania inwestycyjne,
- kontrolę nad zarządzanymi budynkami,
- poprawę stanu technicznego budynków,
- zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska wynikającego z eksploatacji budynków,
- uporządkowanie i skatalogowanie wszystkich zasobów,
- ujednolicenie formy informacji o zasobach,
- wiedzę na temat stanu technicznego posiadanych budynków,
- wiedzę o zużyciu i kosztach mediów w zarządzanych budynkach,
- pomoc w przygotowywaniu różnego rodzaju raportów,
- pomoc w zaplanowaniu i hierarchizacji inwestycji (przede wszystkim wybór budynków, w których w pierwszej kolejności powinien zostać wykonany audyt i przeprowadzone prace termomodernizacyjne),
- pomoc w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju w gminach,
- pomoc w opracowywaniu planów termomodernizacyjnych dla gmin i powiatów.

Odpowiednie zarządzanie energetyczne w budynkach daje więc szereg korzyści, ale i wymaga od zarządcy, administratora oraz użytkowników podjęcia szerokiej gamy działań, współpracy i zaangażowania. Działania w ramach zarządzarnia energetycznego przedstawiono na poniższym schemacie:



Rysunek 6-1 Schemat działań w ramach zarządzania energią

6.1.2 Monitoring kosztów i zużycia w obiekcie i budynku

Po przeprowadzeniu inwentaryzacji i uzyskaniu podstawowych informacji o stanie obiektów, po wprowadzeniu pierwszych przedsięwzięć należy poznać efekty pracy, czyli musi być prowadzona okresowa aktualizacja informacji. To jest pierwszy krok do wprowadzenia nowego procesu – monitoringu sytuacji energetycznej budynku. Jeżeli informacje o zużyciu nośników energii i zmianie sytuacji energetycznej aktualizowane są okresowo, możliwie często, to pojawiają się nowe możliwości w zakresie identyfikacji przedsięwzięć racjonalizujących zużycie energii.

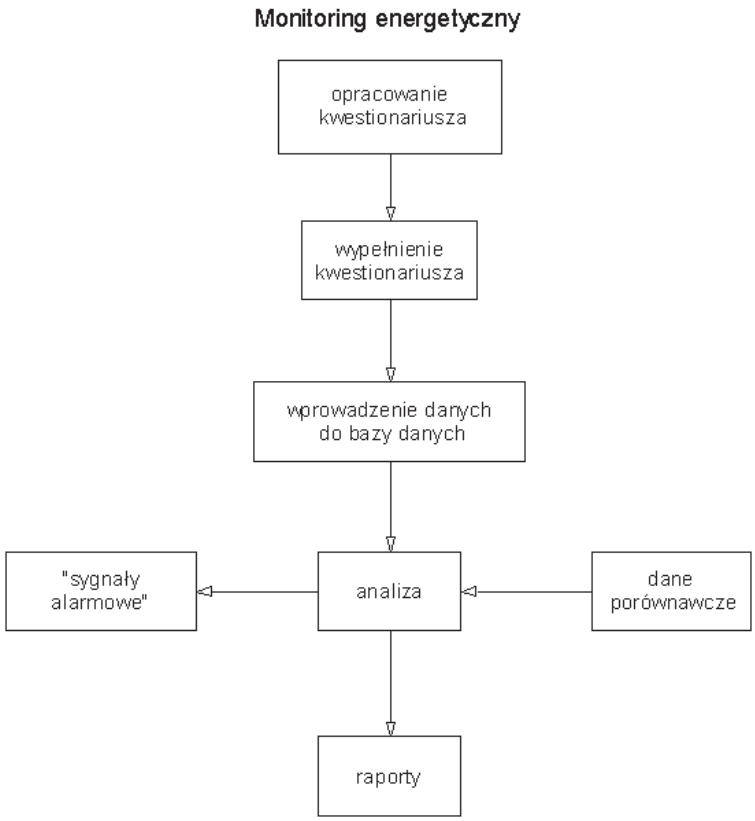
Monitoring to proces, którego celem jest gromadzenie informacji, głównie o zużyciu i kosztach mediów, w odstępach np.: miesięcznych, które będą pomocne w bieżącym zarządzaniu tymi obiektami. Innymi słowy, obserwując na bieżąco zmiany wielkości zużywanych mediów oraz ponoszone koszty będzie można oceniać stan wykorzystania energii oraz budżetu, wykrywać wszelkie nieprawidłowości w funkcjonowaniu obiektu i bezzwłocznie reagować, minimalizując straty.

W szczegółach korzyści z prowadzonego monitoringu to:

- ocena bieżącego zużycia nośników energetycznych,
- ocena bieżących kosztów zużycia nośników energetycznych i wody,
- ocena stopnia wykorzystania budżetu,

- wykrywanie stanów awaryjnych i nieprawidłowości w funkcjonowaniu obiektu,
- bieżące określenie wpływu realizowanych przedsięwzięć i podejmowanych działań.

Obrazowo schemat postępowania w trakcie prowadzenia monitoringu przedstawiono na poniższym diagramie. Docelowo, przy dużej liczbie obiektów, monitoring powinien być prowadzony przy pomocy systemów automatycznego zbierania danych bezpośrednio do systemów informatycznych.



Rysunek 6-2 Przykładowy algorytm monitoringu

6.1.3 Racjonalizacja w zakresie użytkowania energii elektrycznej w budynkach użyteczności publicznej

Istnieje również możliwość uzyskania wymiernych oszczędności w zakresie energii elektrycznej. Potencjał techniczny racjonalizacji zużycia energii elektrycznej zawiera się w granicach od 15% do 70%. Wyższe wartości dotyczą tych budynków, gdzie do oświetlenia stosuje się jeszcze tradycyjne oświetlenie żarowe i potencjał redukcji zużycia na tle innych inwestycji energetycznych, jest bardzo opłacalny, ponieważ okres zwrotu waha się zazwyczaj w granicach 3 – 6 lat. Sytuacja taka ma miejsce, gdy jest spełniony wymagany komfort oświetleniowy, ale niestety doświadczenie audytowe pokazuje, że bardzo często występuje niedoświetlenie pomieszczeń, zwłaszcza w obiektach edukacyjnych, które nierzadko sięga 30% wymaganego natężenia światła.

Oszczędność kosztów w budynkach użyteczności publicznej jest to płaszczyzna na której gmina może osiągnąć najwięcej efektów, ponieważ są to obiekty utrzymywane właśnie z budżetu gminy. Zaleca się, aby przy planach modernizacji już na etapie audytu energetycznego, wymagać od audytorów rozszerzenia zakresu audytu o część oświetleniową. Jest to działanie ponad standardowy zakres audytu (może stanowić załącznik) natomiast w bardzo dokładny sposób pokazuje możliwości osiągnięcia korzyści w wyniku racjonalizacji zużycia energii właśnie w zakresie modernizacji źródeł światła. Ponadto poprawa jakości światła to nie tylko efekt w postaci mniejszych rachunków za energię elektryczną, lecz również bardzo trudna do zmierzenia korzyć społeczna, wynikająca z poprawy pracy czy nauki, wpływająca na zdrowie osób przebywających w takich pomieszczeniach, nierzadko przez wiele godzin w ciągu dnia.

Przedsięwzięcia racjonalizacji zużycia energii elektrycznej podejmowane będą przez gospodarzy budynków w aspekcie zmniejszania kosztów energii elektrycznej bądź często w ramach poprawy niedostatecznego oświetlenia.

Ponadto istnieje pewien potencjał oszczędzania energii w urządzeniach biurowych, natomiast nadal użytkownicy tych urządzeń przy ich zakupie nie kierują się ich parametrami energetycznymi. Zaleca się aby wprowadzić procedurę zakupów urządzeń zasilanych energią elektryczną na zasadach tzw. zielonych zamówień, przy wyborze których efektywność energetyczna jest podstawowym, poza parametrami użytkowymi, elementem decydującym o wyborze danego urządzenia. Dotyczy to przede wszystkim urządzeń biurowych używanych w szkołach i Urzędzie Gminy, jak i urządzeniach AGD stosowanych do przygotowania posiłków.

Finansowanie podobne jak w przypadku racjonalizacji zużycia ciepła, będzie realizowane przy udziale przede wszystkim środków gminy z pomocą finansowania przez tzw. „trzecią stronę" oraz dofinansowania zewnętrznego.

Obecnie wszystkie obiekty użyteczności publicznej są zasilane gazem ziemnym oraz energią elektryczną.

Poniżej opisano dotychczasowe, zrealizowane działania Gminy w zakresie racjonalizacji zużycia energii:

1. GOKBes – wymiana kotla gazowego CO – 2020 r. - koszt: 30 504 zł
2. UG – Wymiana źródeł ciepła - stare kotły BEPIS zostały zastąpione nowoczesnymi kondensacyjnymi kotłami gazowymi. Zakłada się znaczny spadek zużycia gazu na ogrzewanie budynku – 2022 r. - koszt: 120 000 zł
3. PBes – Kompleksowa termomodernizacja obiektu – 2018 – 2020 – 3 037 000 zł
4. PJan – Kompleksowa termomodernizacja budynku, docieplenie ścian, wymiana stolarki, docieplenie dachu. Bez wymiany źródeł ciepła – 2020 – 2021 – 1 410 370 zł
5. PKan – Do budynku dobudowano dodatkowy obiekt o powierzchni użytkowej 172 m^2 – gminny klub malucha oraz szatnię o pow. 88 m^2, co zwiększyło powierzchnię ogrzewaną i zużycie mediów – 2020 r. – 963 000 zł
6. HSKan – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2022 r. – 27 000 zł

Poniżej opisano planowane działania Gminy w zakresie racjonalizacji zużycia energii:

1. UG - Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
2. UG – Montaż instalacji fotowoltaicznej i pompy ciepła – 2024 – 2027 – 400 000 zł
3. SPBes – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
4. SPBes – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 260 000 zł
5. PBes – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
6. PBes – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 170 000 zł
7. ZSPBsk – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
8. ZSPBsk – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 250 000 zł
9. PJan – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
10. PJan – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 80 000 zł
11. SPJan – Podwyższenie budynku o dodatkowe piętro, co o około 1/3 zwiększy całkowitą powierzchnię użytkową/ogrzewaną, co spowoduje wzrost zużycia energii – 2025 – 2030 – b.d.
12. SPJan – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
13. SPJan – Budowa sali gimnastycznej przy obiekcie o pow. uż. 1 100 m^2 i kubaturze 8 800 m^3. Ogrzewanie zapewnione ze zmodernizowanej kotłowni w szkole. Budowa spowoduje znaczne zwiększenie zużycia energii i gazu – 2022 – 2023 – 6 905 000 zł
14. SPJan – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 60 000 zł
15. PKan – Wymiana oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne (LED) – 2023 – 2024 – b.d.
16. PKan – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 100 000 zł
17. HSKan – Budowa instalacji fotowoltaicznej – 2024 – 2027 – 160 000 zł
18. Budynek LKS – Modernizacja kotłowni węglowej – wymiana źródła ciepła na zasilane paliwem gazowym – 2024 r. – ok. 30 000 zł

Tabela 6-1 Lista budynków użyteczności publicznej

ID	Nazwa obiektu	Adres	Sołectwo
BGKan	Budynek gromadzki w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 19	Kaniów
BKBaCh15a	Budynek komunalny Batalionów Chłopskich 15a w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15a	Kaniów
BKBaCh50	Budynek komunalny Batalionów Chłopskich 50 w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 50	Kaniów
BKCze21	Budynek komunalny Czechowicka 21-23 w Kaniowie	Czechowicka 21-23	Kaniów
BKKra170	Budynek komunalny Krakowska 170 w Bestwinie	Krakowska 170	Bestwina
BKPle12	Budynek komunalny Plebańska 12 w Bestwinie	Plebańska 12	Bestwina
BKPle19	Budynek komunalny Plebańska 19 w Bestwinie	Plebańska 19	Bestwina
BKRyb14	Budynek komunalny Rybacka 14 w Kaniowie	Rybacka 14	Kaniów
BKSzk4	Budynek komunalny Szkolna 4-6 w Bestwinie	Szkolna 4-6	Bestwina
GOKBes	Gminny Ośrodek Kultury w Bestwinie	Krakowska 123	Bestwina
HSKan	Hala Sportowa w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15	Kaniów
LKSBes	Ludowy Klub Sportowy Bestwina	Podzamcze 18	Bestwina
LKSBsk	Ludowy Klub Sportowy Bestwinka	św. Floriana 97	Bestwinka
LKSKan	Ludowy Klub Sportowy Kaniów	Batalionów Chłopskich 23	Kaniów
MRBes	Muzeum Regionalne w Bestwinie	Kościelna 57	Bestwina
OSiSWKan	Ośrodek Rekreacji i Sportów Wodnych w Kaniowie	Malinowa	Kaniów
OSPBsk	Ochotnicza Straż Pożarna w Bestwince	św. Floriana 15	Bestwinka
OSPJan	Ochornicza Straż Pożarna w Janowie	Jankowicka 137	Janowice
PBes	Przedszkole Publiczne w Bestwinie	Szkolna 8	Bestwina
PJan	Przedszkole Publiczne w Janowicach	Janowicka 100	Janowice
PKan	Przedszkole Publiczne i Żłobek w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15a	Kaniów
SPBes	Szkoła Podstawowa w Bestwinie	Szkolna 11	Bestwina
SPJan	Szkoła Podstawowa w Janowicach	Korczaka 2	Janowice
SPKan	Szkoła Podstawowa w Kaniowie	Batalionów Chłopskich 15	Kaniów
UG	Urząd Gminy Bestwina	Krakowska 111	Bestwina
UKSKan	UKS Set Kaniów	Malinowa	Kaniów
ZSPBsk	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Bestwince	Dworkowa 3	Bestwinka

źródło: opracowanie własne, Urząd Gminy Bestwina

6.2 Propozycja przedsięwzięć w grupie „mieszkalnictwo”

Gospodarstwa domowe są pierwszym, co do wielkości, użytkownikiem gazu ziemnego. Udział „gospodarstw domowych” w całkowitym zapotrzebowaniu na poszczególne nośniki sieciowe jest następujący:

- gaz ziemny – 78,0%,
- energia elektryczna – 21,0%.

Średnie jednostkowe zapotrzebowanie na ciepło w budynkach mieszkalnych, na cele grzewcze na terenie gminy Bestwina wynosi ok. 0,43 GJ/m^2/rok. Wskaźnik jest zatem ok. 1,4 razy wyższy niż w obecnie

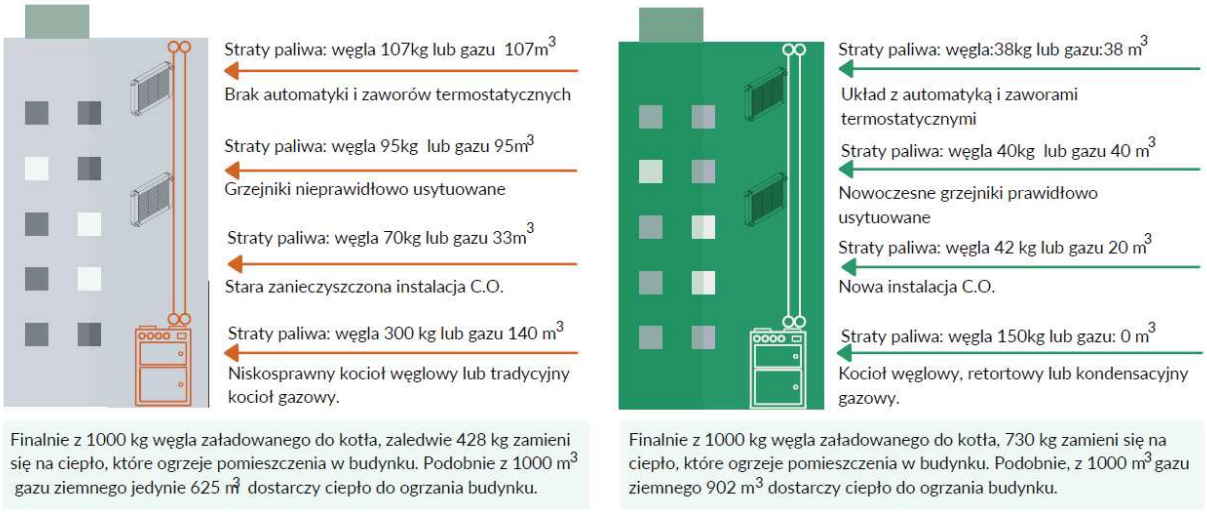
wznoszonych budynkach mieszkalnych. Łączna powierzchnia budynków mieszkaniowych w gminie wynosi 334,7 tys.m^2 .

Zużycie energii do celów grzewczych w budynkach mieszkalnych zależy od różnych czynników. Na niektóre z nich mieszkańcy nie mają wpływu, jak np. położenie geograficzne domu. Polska podzielona jest na 5 stref klimatycznych, z uwagi na temperatury zewnętrzne w okresie zimowym. Najzimniej jest w V strefie, tj. na południu w Zakopanem i na północnym-wschodzie (Ełk, Suwałki), natomiast najcieplej jest w strefie I na północnym-zachodzie w pasie od Gdańska do Myśliborza, który leży pomiędzy Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim. Rejon powiatu bielskiego, w którym znajduje się gmina Bestwina, leży w III strefie klimatycznej, dla której zewnętrzna temperatura obliczeniowa wynosi 20ºC poniżej zera. Kolejną sprawą jest usytuowanie budynku. Budynek w centrum gminy (w gęstej zabudowie) zużyje mniej energii niż taki sam budynek usytuowany na otwartej przestrzeni lub wzniesieniu.

Większość budynków nie posiada dostatecznej izolacji termicznej, a więc straty ciepła przez przegrody są duże. W uproszczeniu można przyjąć, że ochrona cieplna budynków wybudowanych przed 1981 r. jest słaba, przeciętna w budynkach z lat 1982 – 1990, dobra w budynkach powstałych w latach 1991 – 1994 i w końcu bardzo dobra w budynkach zbudowanych po 1995 r. Energochłonność wynika zatem z niskiej izolacyjności cieplnej przegród zewnętrznych, a więc ścian, dachów i podłóg. Duże straty ciepła powodują także okna, które nierzadko są nieszczelne i niskiej jakości technicznej.

Drugą ważną przyczyną dużego zużycia paliw i energii, a tym samym wysokich kosztów za ogrzewanie jest niska sprawność układu grzewczego. Wynika to przede wszystkim z niskiej sprawności samego źródła ciepła (kotła), ale także ze złego stanu technicznego instalacji wewnętrznej, która zwykle jest rozregulowana, a rury źle izolowane i podobnie jak grzejniki zanieczyszczone osadami stałymi. Ponadto brak jest możliwości łatwej regulacji i dostosowania zapotrzebowania ciepła do zmieniających się warunków pogodowych (automatyka kotła) i potrzeb cieplnych w poszczególnych pomieszczeniach (przygrzejnikowe zawory termostatyczne).

Sprawność domowej instalacji grzewczej można podzielić na 4 główne składniki. Pierwszym jest sprawność samego źródła ciepła (kotła, pieca). Można przyjąć, że im starszy kocioł tym jego sprawność jest mniejsza, natomiast sprawność np. pieców ceramicznych (kaflowych) jest o około połowę mniejsza niż dla kotłów. Dalej jest sprawność przesyłania wytworzonego w źródle (kotle) ciepła do odbiorników (grzejniki). Jeżeli pomieszczenie ogrzewamy np. piecem ceramicznym strat przesyłu nie ma, gdyż źródło ciepła znajduje się w ogrzewanym pomieszczeniu. Brak izolacji rur oraz wieloletnia eksploatacja instalacji bez jej płukania z pewnością powodują obniżenie jej sprawności. Trzecim składnikiem jest sprawność wykorzystania ciepła, która związana jest m. in. z usytuowaniem grzejników w pomieszczeniu. Ostatnim elementem mocno wpływającym na całkowitą sprawność instalacji jest możliwość regulacji systemu grzewczego. Takie elementy jak przygrzejnikowe zawory termostatyczne w połączeniu z nowoczesnymi grzejnikami o małej bezwładności (szybko się wychładzają oraz szybko nagrzewają) oraz automatyka kotła (np. pogodowa) pozwalają nawet trzykrotnie zmniejszyć stratę regulacji w stosunku do instalacji starej.



Rysunek 6-3 Przykładowe porównanie, starej i nowej instalacji grzewczej

Na powyższym rysunku przedstawiono przykładowe porównanie starej i nowej instalacji grzewczej pokazujące stopień wykorzystania paliwa rokrocznie „wkładanego" do kotła. Widać stąd, że np. użytkowanie niskosprawnego kotła powoduje 30% stratę paliwa. Jest to wartość typowa dla kotłów około 20 letnich, opalanych paliwem stałym. Natomiast dla nowoczesnych kotłów strata ta wynosi od 10 do 20%. Wszystko to przekłada się oczywiście na zmniejszenie ilości zużytego paliwa, a więc na koszty eksploatacji, ale także na ilość wyemitowanych do powietrza spalin.

Tabela 6-2 Zestawienie możliwych do osiągnięcia oszczędności zużycia ciepła w stosunku do stanu przed termomodernizacją dla różnych przedsięwzięć termomodernizacyjnych

Sposób uzyskania oszczędności	*Obniżenie zużycia ciepła w stosunku do stanu sprzed termomodernizacji*
Ocieplenie zewnętrznych przegród budowlanych (ścian, dachu, stropodachu)	15-25%
Wymiana okien na okna szczelne o mniejszym współczynniku przenikania ciepła	10-15%
Wyprowadzenie usprawnień w źródle ciepła, w tym automatyki pogodowej oraz urządzeń regulacyjnych	5-15%
Kompleksowa modernizacja wewnętrznej instalacji c.o. wraz z montażem zaworów termostatycznych we wszystkich pomieszczeniach	10-25%

Zmiany w systemie ogrzewania oraz w skorupie budynku (ściany zewnętrzne, stropy, dach) umożliwiają zmniejszenie zużycia energii cieplnej i obniżenie kosztów. Efekty realizacji poszczególnych przedsięwzięć termomodernizacyjnych są różne w przypadku poszczególnych budynków.

Jednak na podstawie danych z wielu realizacji tego typu przedsięwzięć można określić pewne przeciętne wartości efektów. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że efekty z poszczególnych przedsięwzięć nie sumują się wprost.

Np. jeżeli usprawnienie X daje oszczędność 20%, a usprawnienie Y - 30% oszczędności, to nie można wspólnego efektu wyliczyć jako X+Y, a więc 50%. Wynika to z faktu, że efekt jaki niesie usprawnienie Y odnosi się do zużycia już zmniejszonego przez usprawnienie X.

W budynkach jednorodzinnych oraz wielorodzinnych na terenie Gminy techniczny potencjał racjonalizacji zużycia ciepła przez termomodernizację (w przypadku budynków, gdzie nie przeprowadzono termomodernizacji) sięga 50%.

Siła i możliwości oddziaływania gminy Bestwina na decyzje mieszkańców są znacznie ograniczone, a więc można powiedzieć, że jedynym sposobem do podjęcia przez indywidualnego mieszkańca decyzji o sposobie zaopatrywania budynku w energię jest zachęta właściciela tego budynku do takich działań. Jednym ze sposobów zachęcania jest możliwość wprowadzenia ulg podatkowych. Działania tego typu nie są precedensowymi, ponieważ są w Polsce gminy, które w ten sposób kształtują swoją politykę lokalną np. Gmina Szklarska Poręba w województwie dolnośląskim. Ulga podatkowa może przysługiwać właścicielom budynków mieszkalnych, w których jako główne źródło ciepła stosowane jest wyłącznie proekologiczne źródło ciepła, np. paliwo gazowe, olej opałowy, energia elektryczna, wiatrowa i słoneczna, pompy ciepła, a także ekologiczne kotły opalane biomasą. Urząd Gminy w drodze uchwały o wielkości stawek podatkowych może wprowadzić wspomniane ulgi zgodnie z treścią art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 roku o podatkach i opłatach lokalnych *„Przy określaniu wysokości stawek, o których mowa w ust. 1 pkt 2, Rada Gminy może różnicować ich wysokość dla poszczególnych rodzajów przedmiotów opodatkowania, uwzględniając w szczególności lokalizację, sposób wykorzystywania, rodzaj zabudowy, stan techniczny oraz wiek budynków."*

6.2.1 Racjonalizacja w zakresie użytkowania energii elektrycznej w budynkach mieszkalnych

Potencjał ekonomiczny racjonalizacji zużycia energii elektrycznej w gospodarstwach domowych różni się znacznie w zależności od sposobów użytkowania, a także od stopnia zamożności użytkowników. Jego wielkość szacuje się następująco:

- od 50% do 75% w oświetleniu, napędach artykułów gospodarstwa domowego, pralkach, chłodziarkach i zamrażarkach, kuchniach elektrycznych itp.,
- od 15% do 40% dodatkowo dla zużycia energii elektrycznej do ogrzewania pomieszczeń i przygotowywania ciepłej wody użytkowej.
- Główne kierunki racjonalizacji to powszechna edukacja i dostęp do informacji o energooszczędnych urządzeniach elektroenergetycznych. W przypadku ogrzewania pomieszczeń potencjał tkwi w termomodernizacji budynków.

Możliwości oszczędzania energii w sektorze mieszkaniowym są w polskich gospodarstwach domowych bardzo duże, natomiast świadomość i wiedza użytkowników jest nadal bardzo mała. Możliwości gminy w zakresie działań na tej grupie w sferze inwestycyjnej praktycznie nie występują, natomiast istnieje szeroki zakres możliwości promocji i zwiększania efektywności w gospodarstwach domowych, tym bardziej iż rachunki za energię w budżetach polskich domostw nadal stanowią ważny i niemały udział. Mało tego, należy się spodziewać, że ceny energii niezależnie od jej postaci nadal będą rosnąć.

Założenia do planu zaopatrzenia w energię mogą oddziaływać w tym zakresie przez stworzenie platformy komunikacji ze społeczeństwem gminy Bestwina, bądź wspierać utworzony punkt obsługi doradczej Czystego Powietrza. Zmniejszenie zużycia energii elektrycznej w gospodarstwach może również następować przez wybór przy zakupie i zastosowanie najbardziej efektywnych energetycznie produktów (wybór najbardziej efektywnych urządzeń AGD mogą np. ułatwiać informacje zawarte na stronie internetowej projektu TOPTEN www.topten.info.pl).

6.3 Propozycja przedsięwzięć w grupie „handel, usługi i przedsiębiorstwa”

Udział grupy „handel, usługi i przedsiębiorstwa” w całkowitym zapotrzebowaniu na poszczególne nośniki sieciowe jest następujący:

- gaz ziemny – 16,8%,
- energia elektryczna – 77,4%.

W handlu oraz usługach zużycie energii elektrycznej jest zróżnicowane i łączą je cechy typowe zarówno dla mieszkalnictwa, użyteczności publicznej jak i przemysłu.

Z tego względu ekonomiczny potencjał racjonalizacji użytkowania energii elektrycznej w powtarzalnych technologiach energetycznych podobnie jak w przemyśle szacuje się w zakresie od 15% do 28%, natomiast w oświetleniu nawet do 75%. Nie przewiduje się, aby gmina w tej grupie odbiorców realizowała jakiekolwiek inwestycje. Siła oddziaływania gminy na użytkowników i właścicieli podmiotów gospodarczych może się sprowadzić jedynie do wzrostu ich świadomości i przedstawieniu korzyści jakie idą za działaniami energooszczędnymi, ponieważ możliwy do osiągnięcia efekt ekonomiczny wydaje się być najsilniejszym argumentem przekonującym.

6.4 Propozycja przedsięwzięć w grupie „oświetlenie”

Udział zużycia energii elektrycznej na cele oświetlenia ulic w całkowitym zużyciu energii elektrycznej wynosi 0,7%. Obecnie na terenie gminy Bestwina zainstalowanych jest łącznie 715 opraw oświetleniowych, z czego 403 stanowią źródła sodowe, a 312 to źródła LED.

Proponuje się wymianę opraw sodowych na energooszczędnych.

Należy również rozważyć wdrożenia systemu sterowania pracą oświetlenia ulicznego oraz w przypadku

dobudowywania nowych punktów świetlnych, montowanie opraw energooszczędnych (w tym opraw typu LED).

7 PODSUMOWANIE

1. Zawartość opracowania aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina na lata 2023 – 2038 odpowiada pod względem redakcyjnym i merytorycznym wymogom Ustawy – Prawo Energetyczne oraz umowy pomiędzy Gminą Bestwina a firmą EKO – TEAM KONSULTING.
2. Liczba ludności gminy Bestwina wynosi około 12 tysięcy mieszkańców. Przewiduje się, że liczba mieszkańców w perspektywie do 2040:
   - zwiększy się o ok. 16,8% względem poziomu z 2021 r., a więc o 2016 osób wg scenariusza C – aktywnego, zgodnego z trendem z ostatnich lat,
   - zwiększy się o ok. 5,4% względem poziomu z 2021 r., a więc o 648 osób wg scenariusza B – umiarkowanego, zgodnego z prognozą GUS,
   - utrzyma się na poziomie z roku 2021 - wg scenariusza A – pasywnego.
3. Na podstawie danych przedstawiających stan społeczny i gospodarczy gminy Bestwina można stwierdzić, że nadal występuje wiele negatywnych zjawisk (m.in. wzrost ludności w wieku poprodukcyjnym, spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym). Pozytywne trendy rozwoju to głównie: rosnąca gęstość zaludnienia, rosnąca liczba podmiotów gospodarczych. Określona polityka gminy w zakresie planowania energetycznego powinna niwelować zjawiska negatywne i wpływać korzystnie na jej rozwój.
4. Na podstawie diagnozy stanu istniejącego zapotrzebowanie energetyczne Gminy Bestwina charakteryzuje całkowite roczne zużycie energii w postaci wszystkich nośników – 464,3 TJ/rok (tj. 128,959 GWh).
5. Na podstawie prognozy do 2040 zapotrzebowanie energetyczne Gminy Bestwina charakteryzować będzie całkowite roczne zużycie energii w postaci wszystkich nośników – 467 TJ/rok (tj. 129,968 GWh).
6. W zaopatrzeniu w energię ogółem w Gminie Bestwina przeważający udział ma gaz ziemny (32,3%). Udział pozostałych paliw w bilansie energetycznym gminy jest następujący: energia elektryczna (30,6%), węgiel (23,2%), OZE (5,6%), drewno (4,6%), olej opałowy (3,2%) oraz LPG (0,6%).
7. Głównym sektorem zużywającym energię w Gminie Bestwina są obiekty mieszkalne (60,0%). Pozostałe sektory to: handel, usługi i przedsiębiorstwa (37,4%), użyteczność publiczna (2,3%) oraz oświetlenie uliczne (0,3%).
8. Z analizy kosztów ciepła wynika, że najtańszymi źródłami ciepła w budynkach w chwili obecnej są kotły retortowe, na słomę i pompy ciepła zasilanymi z energii elektrycznej a także kotły tradycyjne. Umiarkowane koszt wiążą się także z ogrzewaniem budynków gazem ziemnym i LPG. Najdroższymi nośnikami energii są olej opałowy oraz energia elektryczna.
9. W gminie Bestwina nie występuje scentralizowany system ciepłowniczy. Budynki mieszkalne w gminie zasilane są głównie z przydomowych kotłowni indywidualnych.
10. Operatorem oraz właścicielem sieci gazowej wysokiego, średniego oraz niskiego ciśnienia na terenie gminy Bestwina jest Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Zabrzu. Na terenie gminy znajduje się łącznie ok. 189 km sieci gazowej niskiego, średniego oraz wysokiego ciśnienia. Ponadto występuje przesyłowa sieć gazowa spółki GAZ-SYSTEM S.A.

    Informacje dotyczące planów rozwoju systemu gazowniczego przedstawiono w rozdziale 2.2.3.3.
11. Właścicielem infrastruktury dystrybucyjnej energii elektrycznej na terenie gminy Bestwina jest spółka TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej oraz PGE Energetyka Kolejowa S.A.

    Teren gminy Bestwina zasilany jest poprzez linie napowietrzne oraz kablowe wysokiego, średniego i niskiego napięcia ze stacji transformatorowych SN/nN. Łącznie na terenie gminy znajduje się 58 stacji stanowiących własność TAURON Dystrybucja S.A. oraz 16 stacji będących własnością odbiorców. Długość sieci elektroenergetycznej TAURON Dystrybucja S.A. wynosi ok. 58 km.

    Informacje dotyczące rozwoju systemu elektroenergetycznego przedstawiono w rozdziale 2.2.4.4.

12. W zakresie zaopatrzenia w ciepło budownictwa przyjmuje się realizację następujących zadań:
    - poprawa jakości powietrza, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza ze źródeł niskiej emisji poprzez eliminowanie tych źródeł oraz realizację przedsięwzięć termomodernizacyjnych (np. poprzez realizację Programu Ograniczenia Emisji na terenie gminy Bestwina),
    - poprawa sposobu komunikowania się ze społeczeństwem, zmierzająca do uzyskania większej akceptowalności zagadnień związanych z systemami zaopatrzenia gminy w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe,
    - promocja ekologicznych nośników energii (wspólnie z przedsiębiorstwami energetycznymi, dystrybutorami ekologicznych paliw oraz producentami niskoemisyjnych technologii) oraz technologii termomodernizacji budynków,
    - wspólne występowanie (lub firmowanie programów przez gminę) o środki preferencyjne z właścicielami lub administratorami budynków, np. w ramach programów ograniczenia niskiej emisji (NFOŚiGW w Warszawie, krajowe, pomocowe – Unia Europejska i inne) w zakresie termomodernizacji tych budynków – gmina w ramach swojej działalności może wspierać merytorycznie wnioskodawców.
13. W zakresie działań związanych z racjonalizacją użytkowania ciepła oraz energii elektrycznej w obiektach należących do gminy, budynkach mieszkalnych i innych budynkach należących do podmiotów gospodarczych przewiduje się:
    - popularyzowanie wśród indywidualnych mieszkańców działań mających na celu ograniczenie zużycia energii w budynkach mieszkalnych,
    - zaleca się termomodernizację w budynkach należących do gminy tj. ocieplenie przegród zewnętrznych, montaż zaworów termostatycznych, montaż automatyki w kotłowniach zasilających budynki użyteczności publicznej oraz modernizacja źródeł ciepła, z wykorzystaniem zewnętrznych środków finansowych oferowanych w ramach oferty krajowych funduszy ochrony środowiska,
    - należy wprowadzić monitoring zużycia energii, paliw (również wody) oraz kosztów w budynkach użyteczności publicznej (np. poprzez wdrożenie Programu Zarządzania Energią w Budynkach Użyteczności Publicznej),
    - organizację, planowanie i finansowanie działań związanych z modernizacją źródeł ciepła i działań termomodernizacyjnych.
14. W zakresie rozwoju energetyki odnawialnej na terenie gminy proponuje się:
    - zastosowanie kolektorów słonecznych w części budynków zarządzanych przez Urząd Gminy (w budynkach o całorocznym zapotrzebowaniu na ciepłą wodę użytkową) oraz popularyzację tego typu urządzeń wśród właścicieli budynków jednorodzinnych oraz podmiotów gospodarczych. Rada Gminy przy uchwalaniu stawek podatkowych może wprowadzić również ulgi podatkowe wspierając działania proekologiczne,
    - zastosowanie ogniw fotowoltaicznych,
    - wykorzystanie potencjału biogazu z biogazowi rolniczych (w Programie wykorzystania OZE na terenach nieprzemysłowych województwa śląskiego wykorzystanie energii biogazu z biogazowi rolniczych w gminie Bestwina jest wskazanym kierunkiem rozwoju możliwym do realizacji w dłuższym horyzoncie czasowym),
    - zastosowanie pomp ciepła czy układów wentylacji mechanicznej współpracujących z gruntowymi wymiennikami ciepła (np. w budynkach mieszkalnych, budynkach użyteczności publicznej i budynkach handlowo-usługowych),
    - wykorzystanie istniejącego energetycznego potencjału biomasy (drewno, słoma).
15. Niniejszy projekt aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe stanowi dla Wójta Gminy Bestwina podstawę do przeprowadzenia procesu legislacyjnego zgodnie z Art. 19 Ustawy Prawo energetyczne, który zakończy się uchwaleniem „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina".

16. Plany rozwoju przedsiębiorstw energetycznych są zbieżne z niniejszymi założeniami, dlatego też zgodnie z ustawą Prawo energetyczne w chwili obecnej nie ma potrzeby realizacji projektu „Planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe...".
17. Wójt sprawujący nadzór nad bezpieczeństwem energetycznym gminy w ramach współpracy z przedsiębiorstwami energetycznymi zorganizuje system monitorowania:
    - aktualizacji planów i rozwoju systemów energetycznych na terenie gminy Bestwina, uwzględniającej potrzeby wynikające z obecnych i przygotowywanych planów miejscowych,
    - realizacji ustaleń planów gminy i planów rozwojowych przedsiębiorstw energetycznych na terenie gminy Bestwina,
    - zgodności realizacji planów rozwojowych przedsiębiorstw energetycznych z ustaleniami „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina",
    - zakresu, standardu i kosztów usług energetycznych, w tym wdrażania programów i współfinansowania przez przedsiębiorstwa energetyczne przedsięwzięć i usług zmierzających do zmniejszenia zużycia paliw i energii u odbiorców,
    - aktualnego i prognozowanego zapotrzebowania na ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.
18. Uchwalone przez Radę Gminy Bestwina „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina" zgodnie z aktualnym brzmieniem Ustawy Prawo energetyczne obowiązują przez okres co najmniej 15 lat od momentu ich uchwalenia i wymagają aktualizacji co najmniej raz na 3 lata.

8 ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 Mapa infrastruktury gazowej GAZ-SYSTEM S. A. na terenie gminy Bestwina

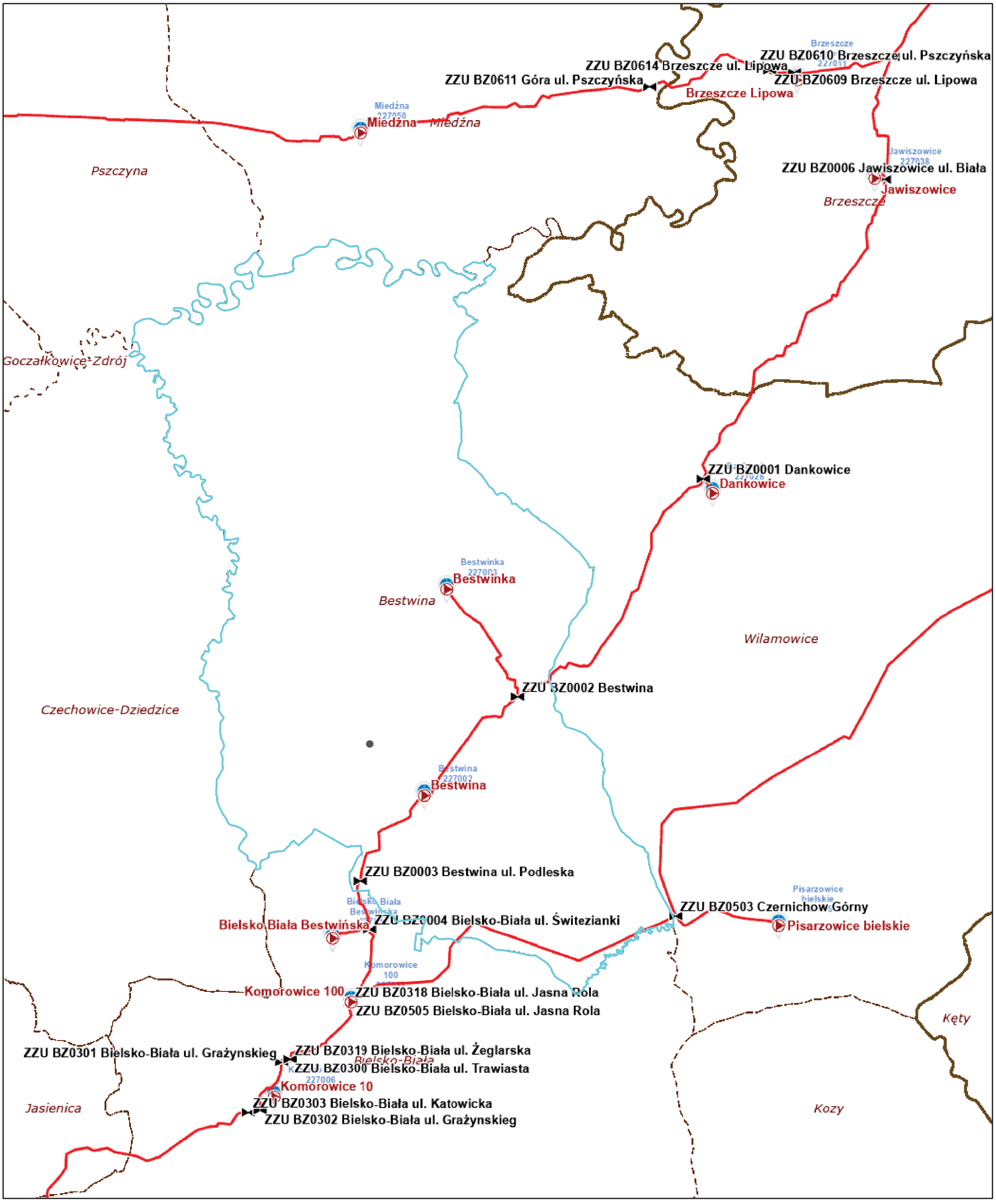
Załącznik 2 Mapa infrastruktury elektroenergetycznej TAURON Dystrybucja S.A. na terenie gminy Bestwina

Załącznik 3 Mapa infrastruktury elektroenergetycznej PGE Energetyka Kolejowa S.A. na terenie gminy Bestwina

Załącznik 4 Odpowiedzi gmin ościennych w sprawie powiązań sieciowych oraz współpracy z gminą Bestwina

Załącznik 1

Infrastruktura GAZ-SYSTEM S.A.



1.08.2023, 13:05:12

- Zespoły zaporowo-upustowe
- Stacje gazowe
- Oddziały
- województwa
- gminy

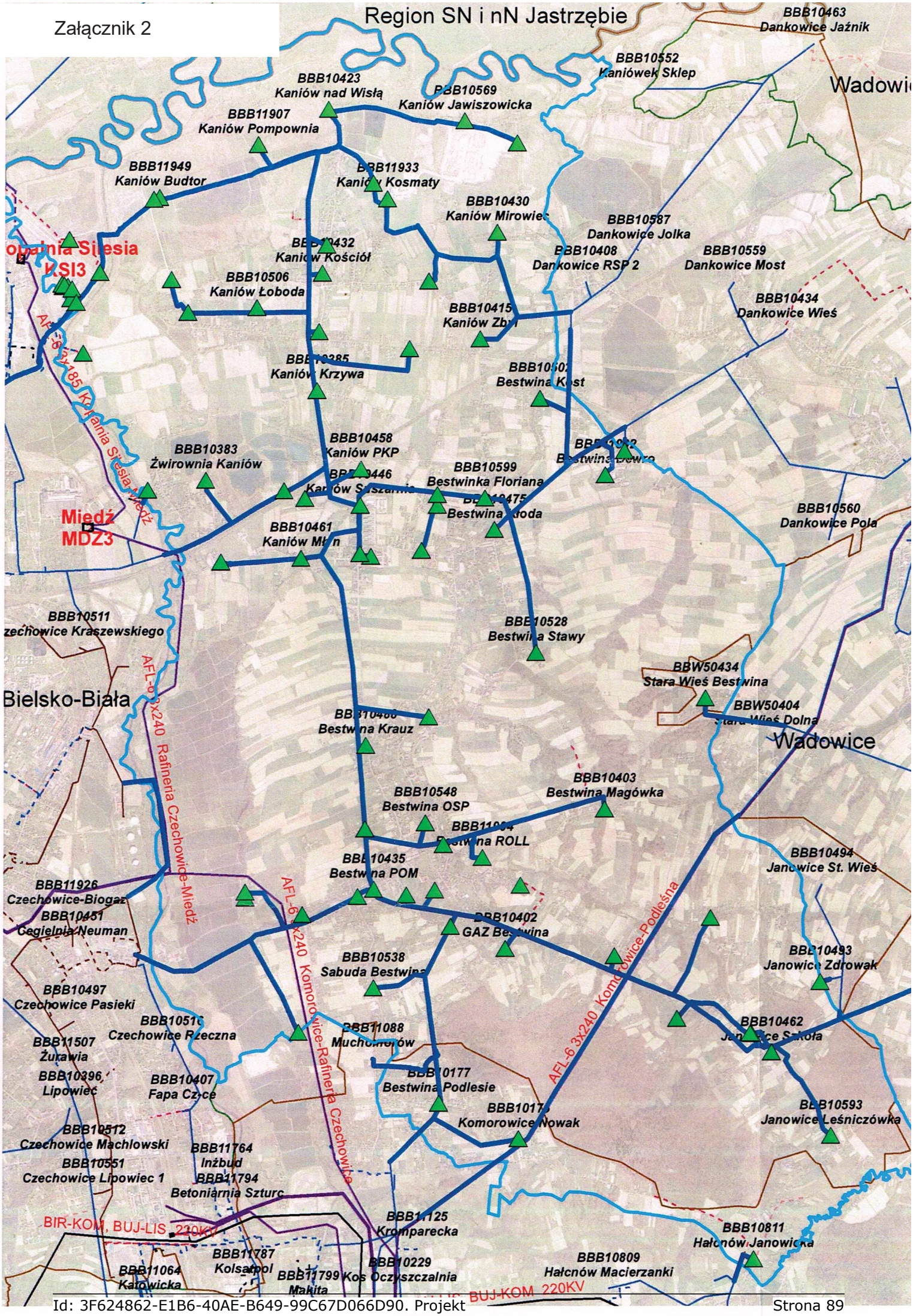
1:72 224

0 0,5 1 2 mi

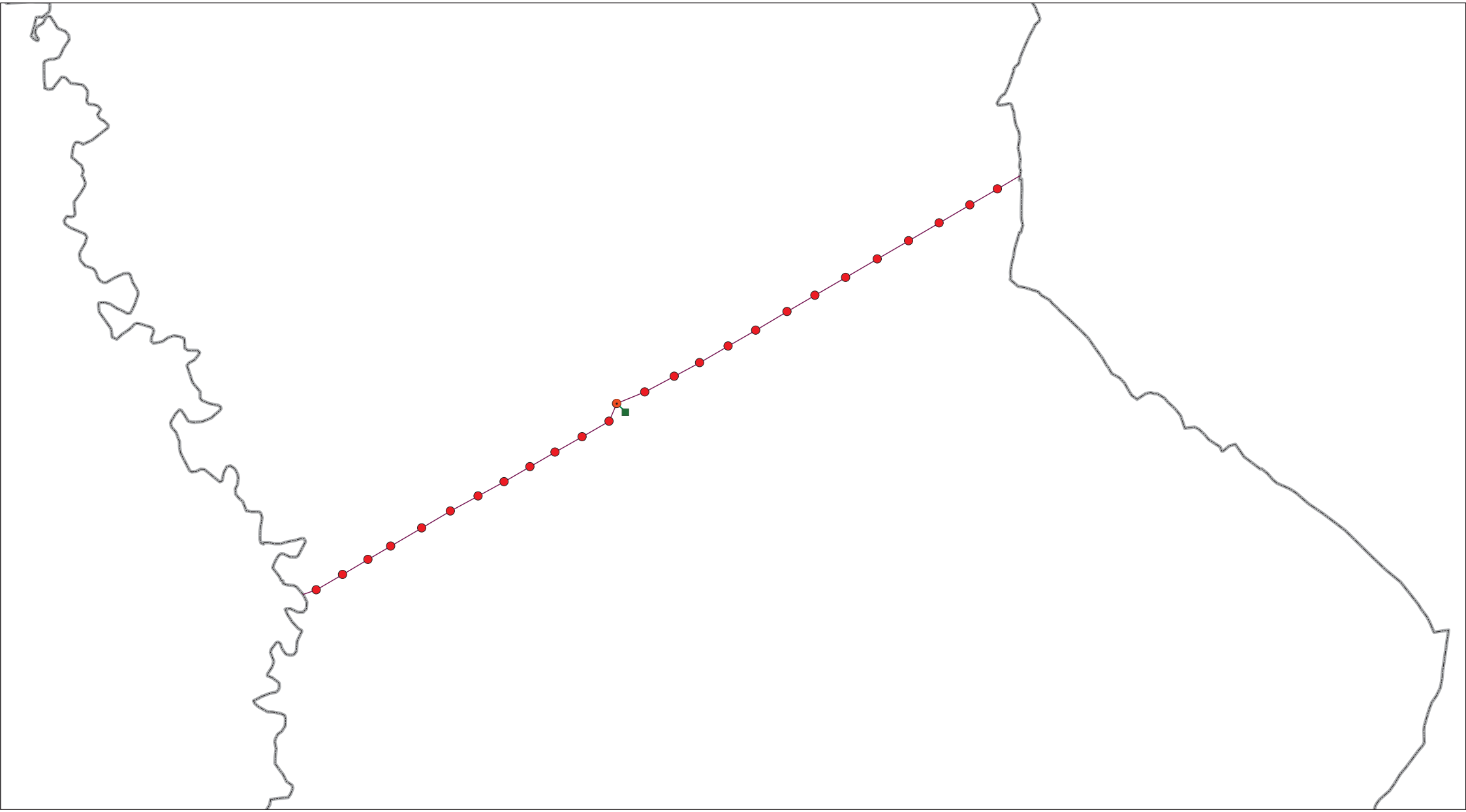
0 0,75 1,5 3 km

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Załącznik 2


Region SN i nN Jastrzębie
BBB10463
Dankowice Jaźnik
BBB10552
Kaniówek Sklep
Wadowi
BBB10423
Kaniów nad Wisłą
PBB10569
Kaniów Jawiszowicka
BBB11907
Kaniów Pompownia
BBB11949
Kaniów Budtor
BBB11933
Kaniów Kosmaty
BBB10430
Kaniów Mirowiec
BBB10587
Dankowice Jolka
BBB10408
Dankowice RSP 2
BBB10559
Dankowice Most
BBB10434
Dankowice Wieś
BBB10432
Kaniów Kościół
BBB10506
Kaniów Łoboda
BBB10415
Kaniów Zbit
BBB10285
Kaniów Krzywa
BBB10501
Bestwina Kost
BBB10458
Kaniów PKP
BBB10383
Żwirownia Kaniów
BBB10599
Bestwinka Floriana
BBB10560
Dankowice Pola
Miedź
MDZ3
BBB10461
Kaniów Młyn
BBB10511
zechowice Kraszewskiego
BBB10528
Bestwina Stawy
BBW50434
Stara Wieś Bestwina
BBW50404
Bielsko-Biała
BBB10460
Bestwina Krauz
Wadowice
BBB10403
Bestwina Magówka
BBB10548
Bestwina OSP
BBB10435
Bestwina POM
BBB10494
Janowice St. Wieś
BBB11926
Czechowice-Biogaz
BBB10451
Cegielnia Neuman
BBB10402
GAZ Bestwina
BBB10538
Sabuda Bestwina
BBB10493
Janowice Zdrowak
BBB10497
Czechowice Pasieki
BBB10462
BBB11507
Żukawia
BBB11088
BBB10396
Lipowiec
BBB10407
Fapa Czyce
BBB10177
Bestwina Podlesie
BBB10593
Janowice Leśniczówka
BBB10512
Czechowice Machlowski
BBB10551
Czechowice Lipowiec 1
BBB11764
Inżbud
BBB11794
Betoniarnia Szturc
BBB11125
Kromparecka
BBB10811
Hałcnów Janowicka
BBB11787
Kolsanpol
BBB10229
BBB10809
Hałcnów Macierzanki
BBB11064
Karowicka
BBB11799
Makita
AFL-6 3x240 Rafineria Czechowice-Miedź
AFL-6 3x240 Komorowice-Rafineria Czechowice
AFL-6 3x240 Komorowice-Podleśna
BIR-KOM, BUJ-LIS 220KV
BUJ-KOM 220KV

Gm. Bestwina - Insfrastruktura PGE Energetyka Kolejowa



Legenda

Słup
Subtype
- Słup

Stacja transformatorowa słupowa
Subtype
- Stacja transformatorowa słupowa

Złącze kablowe nN

Subtype
- Złącze kablowe nN

Odcinek
Subtype
- Kabel nN
- Przewód SN

1:10 000

N

0 0,25 0,5 1 1,5 2 Kilometery

Energetyka Kolejowa

Id: 3F624862-E1B6-40AE-B649-99C67D066D90. Projekt

Data sporządzedzenia 26.07.2023

Załącznik 4

URZĄD MIEJSKI
w Bielsku-Białej
Wydział Ochrony Środowiska
i Energii
43-300 Bielsko-Biała
Plac Ratuszowy 6
-2-

Bielsko-Biała, 25 lipca 2023 r.

OSE-EN.0644.2.2023.PB
OSE-EN.KW.2023.00049

EKO-TEAM KONSULTING
ul. Spokojna 3
43-330 Hecznarowice

odpowiedź na pismo nr ETK/P/499/2023 z 17.07.2023 r. w sprawie przekazania informacji dotyczącej opracowania dokumentu pn. „Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina"

W odpowiedzi na Państwa pytania zawarte w przesłanym piśmie informuję, że:

1. Pomiędzy Gminą Bielsko-Biała, a Gminą Bestwina istnieją następujące relacje w zakresie systemów energetycznych przedstawionych w poniższej tabeli:

Rodzaj systemu	Zakres powiązań	Podmiot obsługujący
ciepłowniczy	brak	PK „Therma" sp. z o.o.
elektroenergetyczny	dystrybucja i przesył energii elektrycznej średniego i niskiego napięcia	TAURON Dystrybucja S.A.
	przesył w zakresie wysokich napięć (110 kV)	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.
gazowniczy	dystrybucja i przesył	Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Zabrzu
	przesył wysokociśnieniowy systemu E	GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Świerklanach

W sprawie szczegółowych informacji dotyczących zasilania obiektów położonych na obszarze naszej gminy z systemów wymienionych w tabeli należy zwrócić się do podmiotów obsługujących dany rodzaj infrastruktury.

2. W opracowaniu pn. „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Bielska-Białej" ujęto informacje o powiązaniach sieciowych pomiędzy Miastem Bielsko-Biała, a Gminą Bestwina opisane w tabeli z punktu 1.
3. Miasto Bielsko-Biała przewiduje możliwość współpracy w dziedzinie systemów energetycznych z Gminą Bestwina w zakresie wynikającym z kompetencji gmin. Współpraca taka możliwa jest np. w ramach Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego AGLOMERACJA BESKIDZKA, do którego przynależą obie gminy.
   Ponadto Miasto Bielsko-Biała jest liderem Klastra Energii Zielone Bielsko-Biała, który powstał w 2022 roku, w celu działania na obszarze Miasta Bielska-Białej,

ale nie wyklucza członkostwa podmiotów z terenu innych gmin, a także współpracy na zasadach partnerstwa.

Dodatkowe informacje można uzyskać pod numerem telefonu 33 4971 524. Sprawę prowadzi Paweł Bosek główny specjalista w Wydziale Ochrony Środowiska i Energii Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej.

ZASTĘPCA NACZELNIKA
Wydziału Ochrony Środowiska
i Energii
mgr inż. Piotr Sołtysek

Otrzymują:
1. Adresat
2. Aa

URZĄD MIEJSKI
w Czechowicach-Dziedzicach
Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa
43-502 Czechowice-Dziedzice
Plac [illegible]

OŚ.604.53.2023

Czechowice-Dziedzice, 26.07.2023 r.

EKO-TEAM KONSULTING
Agnieszka Chylak
ul. Spokojna 3
43-330 Hecznarowice

W odpowiedzi na pismo nr ETK/P/499/2023 z dnia 17.07.2023 r. dotyczące m.in. podania danych w zakresie powiązań sieciowych systemów energetycznych gminy Czechowice-Dziedzice z systemami gminy Bestwina informuję, że w Programie Ochrony Środowiska dla gminy Czechowice-Dziedzice nie została zawarta w/w informacja.

NACZELNIK
Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa
Michał Polok

Otrzymują:
1. Adresat;
2. K/ew/U. Faryna.

Szanowna Pani,

W odpowiedzi na Pani pismo o Nr ETK/P/499/2023 z dnia 17 lipca 2023 r. w sprawie wykonania opracowania „Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energie elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina" uprzejmie informuję, że aktualnie obowiązującymi dokumentami zawierającymi informacje z interesującego Panią zakresu jest: „Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię i paliwa gazowe dla Gminy Czechowice-Dziedzice" stanowiąca Załącznik Nr 1 do uchwały Nr L/589/22 Rady Miejskiej w Czechowicach-Dziedzicach z dnia 24 maja 2022 r., która dostępna jest na stronie Biuletynu Informacji Publicznej: https://www.bip.czechowice-dziedzice.pl/bipkod/14659167

Odnosząc się do Pani prośby, informuję, że wszystkie odpowiedzi na pytania zawarte w piśmie znajdują się w rozdziale nr VI pt. Zakres współpracy z innymi gminami", której treść zawarta jest we wspomnianej wyżej „Aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Czechowice-Dziedzice"

Ponadto informuję, że Gmina Czechowice-Dziedzice pozostaje otwarta na możliwości współpracy z innymi jednostkami, w tym z Gminą Pszczyna w zakresie wspólnego zapotrzebowania w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.

Dodatkowo informuję, że pismo w formie papierowej wysłane zostanie w dniu dzisiejszym pocztą.

Pozdrawiam serdecznie
Kinga Anderko
Inspektor w Wydziale Strategii i Rozwoju
Urząd Miejski w Czechowicach-Dziedzicach
tel. 32 475 70 01

GMINA MIEDŹNA

ul. Wiejska 131
43-227 Miedźna
województwo śląskie

tel. 32 211 61 96 Fax. 32 211 60 89
e-mail: urzad@miedzna.pl
http://www.miedzna.pl

GKO.600.21.2023

Miedźna, 1 sierpnia 2023 r.

Sz. P.
Agnieszka Chylak
Eko-Team Konsulting

W związku z Pani wiadomością z dnia 17.07.2023 r. (wpływ do tut. urzędu 17.07.2023 r.), w sprawie wykonania: „Projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina", poniżej przedstawiam odpowiedzi na zadane przez Panią pytania:

1. Gmina Miedźna nie ma powiązań sieciowych systemów energetycznych (ciepłowniczy, elektroenergetyczny i gazowniczy) z gminą Bestwina.
2. W „Programie Ochrony Środowiska" nie zostały ujęte powiązania sieciowe systemów energetycznych z gminą Bestwina.
3. Gmina Miedźna nie wyklucza możliwości współpracy z gminą Bestwina w zakresie rozbudowy systemów energetycznych lub innych wspólnych inwestycji z zakresu ochrony środowiska.

Z UP. WÓJTA GMINY
mgr Renata Łukowska
Zastępca Wójta

Otrzymują:
1. Adresat,
2. A/a.

Pszczyna
PERŁA KSIĘŻNEJ DAISY

Rok Daisy
WAŁBRZYCH & PSZCZYNA
2023

Pszczyna, 07.08.2023

EG.KW-00010/2023
EG.7021.00005.2023

EKO-TEAM KONSULTING
Ul. Spokojna 3
43-220 Hecznarowice

dot: współpracy między Gminami Pszczyna i Gminą Bestwina w zakresie zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.

W odpowiedzi na pismo z dnia 17.07.2023r. w sprawie j.w. Urząd Miejski w Pszczynie uprzejmie informuje, iż Gmina Pszczyna nie posiada połączenia sieciowego z Gmina Bestwina. Ponadto Gmina Pszczyna jest otwarta na wszelkie możliwości współpracy z Gminą Bestwina.

Jednocześnie informujemy iż, „Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energie elektryczną i paliwa gazowe" dla Gminy Pszczyna jest do wglądu w Urzędzie Miasta w Pszczynie przy ulicy Rynek 2 oraz na stronie internetowej

http://bip.pszczyna.pl/projekt-uchwaly-w-sprawie-przyjecia-aktualizacji-projektu-zalozen-do-planu-zaopatrzenia-w-cieplo-energie-elektryczna-i-paliwa-gazowe-dla-gminy-pszczyna

z up. BURMISTRZA
Piotr Sidzina
ZASTĘPCA BURMISTRZA

ENERGETYK GMINNY
Józef Batuch
Główny Specjalista

Urząd Miejski w Pszczynie
Rynek 2, 43-200 Pszczyna, tel. centr. 32 449 39 00, fax: 32 449 39 55, pszczyna@pszczyna.pl, www.pszczyna.pl
NIP: 638-00-13-784, Regon: 000523643, Nr konta: ING Bank Śląski SA O/Bielsko-Biała 50 1050 1070 1000 0001 0136 6540

Urząd Gminy w Wilamowicach
43-330 Wilamowice, ul.Rynek 1
woj. śląskie
tel.33/8129458, 8129430 fax:33/8129431
NIP: 937-17-85-750 REGON: 000530790

Wilamowice, dnia 20.07.2023 r.

GM.602.1.1.2023

EKO-TEAM KONSULTING
ul. Spokojna 3
43-330 Hecznarowice
e-mail: biuro@eko-team.com.pl

Dotyczy udzielenia informacji do opracowania „Projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina"

Urząd Gminy w Wilamowicach w odpowiedzi na pismo z dnia 17.07.2023 r. informuje, że:

1. Gmina Wilamowice posiada powiązania sieciowe w zakresie systemów energetycznych z Gminą Bestwina. Są to wspólne sieci gazownicze oraz elektroenergetyczne przebiegające przez tereny Gminy Wilamowice i Gminy Bestwina.

2. Informacje o powiązaniach energetycznych są ujęte w „Założeniach do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Wilamowice".

3. Gmina Wilamowice wyraża możliwość współpracy z Gminą Bestwina w zakresie rozbudowy systemów energetycznych lub innych inwestycji z zakresu ochrony środowiska.

BURMISTRZ
mgr Marian Trela

Otrzymują:
1. Adresat (e-mail: biuro@eko-team.com.pl)
2. GM a/a

UZASADNIENIE

Podstawę prawną opracowania projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe stanowi art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1385 ze zm.) zgodnie z którym wójt (burmistrz, prezydent miasta) opracowuje projekt założeń. Sporządza się go dla obszaru gminy, co najmniej na okres 15 lat i aktualizuje co najmniej raz na 3 lata. Przedmiotowy dokument stanowi pierwszą aktualizację założeń.

Należy wskazać, że zgodnie z art. 18 ust 1 wskazanej ustawy do zadań własnych gminy w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną, ciepło i paliwa gazowe należy:

- planowanie i organizacja zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na obszarze gminy;
- planowanie oświetlenia miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy;
- finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg publicznych znajdujących się na terenie gminy,
- planowanie i organizacja działań mających na celu racjonalizację zużycia energii i promocję rozwiązań zmniejszających zużycie energii na obszarze gminy,

Ponadto zgodnie z zapisami art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. 2023 poz. 40 ze zm.) do zadań własnych gminy należy zaopatrzenie w energię elektryczną i cieplną oraz gaz. Zatem podstawę prawną opracowania niniejszego dokumentu stanowią wskazane przepisy ustawy Prawo energetyczne oraz ustawy o samorządzie gminnym.

Zgodnie z zapisem w art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), organy inspekcji sanitarnej uczestniczą w uzgadnianiu odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektów dokumentów, o których mowa w art. 46 ust. 1 pkt 1 i 2 ww. ustawy. Organ administracji opracowujący projekt programu może po uzgodnieniu z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58 ww. ustawy, odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli uzna, że realizacja postanowień danego dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko może dotyczyć wyłącznie projektów dokumentów stanowiących niewielkie modyfikacje w ustaleniach przyjętych już dokumentów lub projektów dokumentów dotyczących obszarów w granicach jednej gminy.

Przedmiotowy dokument należy do grupy projektów wymienionych w art. 46 ust. 2 ww. ustawy, gdyż „wyznacza ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko". W związku z powyższym uzgodnienia, co do ewentualnej potrzeby przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przekazanego projektu dokumentu należy dokonać z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska oraz państwowym wojewódzkim inspektorem sanitarnym

Zgodnie z art. 57 ust. 1 pkt 2 na podstawie art. 48 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko Wójt Gminy Bestwina wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z wnioskiem o odstąpienie od konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla „Aktualizacji projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla gminy Bestwina na lata 2023-2038". W piśmie z dnia 22.09.2023 r. (syg. WOOŚ.410.424.2023.AB) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, uzgodnił, że dla dokumentu nie zachodzi konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

O zaopiniowanie projektu w zakresie odstąpienia od strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 57 ust. 1 pkt 2 na podstawie art. 48 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko Wójt Gminy Bestwina wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, który pismem z dnia 22.09.2023 r. (syg. NS-NZ.9022.21.64.2023) także wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzania strategicznej OOŚ.

Ponadto zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne oraz art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z Uchwałą Nr XXIV/179/2012 Rady Gminy Bestwina z dnia 25 października 2012 r. w sprawie ustalenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Bestwina oraz Zarządzeniem Nr 146/2023 Wójta Gminy Bestwina z dnia 30.10.2023 r., Wójt Gminy Bestwina zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dla „Aktualizacji projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038". Projekt dokumentu został wyłożony do publicznego wglądu dnia 31.10.2023 r. Uwagi można było zgłaszać do dnia 20.11.2023 r. W wyznaczonym terminie, do wyłożonego do wglądu publicznego dokumentu, nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Aktualizacja projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Bestwina na lata 2023-2038 podlegała również zaopiniowaniu przez Zarząd Województwa Śląskiego, który zaopiniował pozytywnie ww. projekt w zakresie koordynacji współpracy z innymi gminami oraz w zakresie zgodności z polityką energetyczną państwa pismem syg. GP.RG-7230/16/23 z dnia 28.11.2023 r.

W świetle powyższego, w celu realizacji obowiązku ustawowego, zasadnym jest przyjęcie uchwały.

Projekt

z dnia 29 listopada 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia wieloletniego programu osłonowego „Posiłek w szkole i w domu” na lata 2024-2028

Na podstawie art 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2023r. poz. 40 ze zm.) oraz art. 17 ust. 2 pkt. 4, art. 110 ust. 10 ustawy z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej (t.j. Dz. U. z 2023r. poz. 901).

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. Uchwala się wieloletni program osłonowy „Posiłek w szkole i w domu” na lata 2024-2028, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bestwina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024r.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

Załącznik do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

WIELOLETNI PROGRAM OSŁONOWY „POSIŁEK W SZKOLE I W DOMU" NA LATA 2024-2028

1. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU

Wieloletni program osłonowy w zakresie dożywiania „Posiłek w szkole i w domu" jest lokalnym programem pomocy społecznej o charakterze osłonowym w rozumieniu art. 110 ust 10 ustawy o pomocy społecznej, dotyczącym realizacji zadań własnych gminy o charakterze obowiązkowym w zakresie pomocy społecznej, o których mowa w art. 17 ust. 1 pkt. 3 i pkt. 14, art. 48 ust. 4, 5 ustawy o pomocy społecznej.

Program jest opracowany i przyjęty przez Radę Gminy Bestwina w związku z wejściem w życie wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028 (M.P. z 2023r., poz. 881).

Program będzie realizowany w latach 2024-2028 i obejmie swoim zasięgiem mieszkańców Gminy Bestwina.

2. Cel programu

Celem programu jest zapewnienie gorącego posiłku dzieciom i młodzieży do czasu ukończenia szkoły ponadpodstawowej z rodzin o niskich dochodach lub znajdujących się w trudnej sytuacji, których dochód przekracza 200% kryterium dochodowego o którym mowa w art.8 ustawy o pomocy społecznej.

Program jest elementem polityki społecznej gminy w zakresie:

·poprawy poziomu życia rodzin o niskich dochodach;

·poprawy stanu zdrowia dzieci i młodzieży;

·kształtowania właściwych nawyków żywieniowych.

3. Ocena sytuacji warunkująca realizację programu

W 2023r. pomocą w formie gorące posiłku w szkołach i przedszkolach objęto 46 dzieci oraz 8 dzieci w trybie udzielania posiłku bez wydawania decyzji administracyjnej.

Pomimo wzrostu standardu życia rodzin z dziećmi nadal powszechnym zjawiskiem jest problem niedożywienia. Rosnące ceny żywności oraz wzrost opłat na bieżące utrzymanie często są powodem braku zabezpieczenia podstawowych potrzeb życiowych.

Program daje możliwość objęcia pomocą dzieci i młodzież zgłaszającą chęć zjedzenia ciepłego posiłku zapewniając jego spożycie w stołówce szkolnej.

W tym stanie rzeczy oraz wobec wymogów ustanowienia programu osłonowego na poziomie gminy staje się jak najbardziej zasadne wprowadzenie niniejszego programu osłonowego.

4. **Podmioty realizujące program**

Program realizowany i koordynowany będzie przez Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Bestwinie, jako samorządowej jednostki pomocy społecznej we współpracy z innymi samorządowymi jednostkami organizacyjnymi gminy (szkoły, przedszkola) oraz szkołami lub przedszkolami prowadzonymi przez inne samorządy gminne albo podmiotami prowadzącymi szkoły lub przedszkola, do których uczęszczają dzieci i młodzież z terenu Gminy Bestwina.

5. **Zakres podmiotowy i przedmiotowy.**

1. W ramach programu w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy uczeń albo dziecko nie spełnia wymagań o których mowa w pkt. III.1.1 wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i domu" na lata 2024-2028, a wyraża chęć zjedzenia posiłku, odpowiednio dyrektor szkoły lub przedszkola informuje ośrodek pomocy społecznej o potrzebie udzielenia pomocy w formie posiłku.

Przyznanie takiej pomocy odbywa się bez wydania decyzji administracyjnej przyznającej posiłek oraz bez przeprowadzenia rodzinnego wywiadu środowiskowego. Przy czym liczba dzieci i uczniów, którym ma być udzielona pomoc w w/w formie, nie może przekroczyć 20% liczby uczniów dożywianych w szkołach i przedszkolach na terenie gminy w poprzednim miesiącu kalendarzowym.

2. W stosunku do osób objętych programem odstępuje się od żądania zwrot poniesionych wydatków.

6. **Finansowanie programu**

1. Program jest finansowany ze środków własnych gminy oraz dotacji z budżetu państwa, otrzymanej w ramach wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028.

2. Niewykorzystana przez gminę dotacja podlega zwrotowi na zasadach przewidzianych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009r. o finansach publicznych.

7. **Monitoring programu**

Z realizacji programu sporządza się roczną informacja, będąca elementem składowym wieloletniego programu wspierania finansowego gmin w ramach programu „Posiłek w szkole i w domu" na lata 2024-2028, przyjętego Uchwałą Nr 149 Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 2023r. (M.P. z 2023r. poz. 881).

Uzasadnienie

Z dniem 1 stycznia 2024 wchodzi w życie rządowy program „Posiłek w szkole i w domu” na lata 2024-2028. Do końca grudnia Gmina realizuje dotychczasowy program osłonowy umożliwiający udzielenie pomocy w formie posiłku dzieciom i młodzieży w szkołach i przedszkolach pomimo nie spełnienia przez nich kryterium dochodowego przyjętego w oparciu o poprzednio obowiązujący program rządowy. Celem utrzymania wsparcia dla uczniów i dzieci w roku 2024 konieczne jest uchwalenie niniejszego [programu osłonowego, który wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2024r.

Elektronicznie podpisany przez:
Bernadeta Stanisława Dziedziak
dnia 15 listopada 2023 r.

Uchwała Nr 4200/II/119/2023

II Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej

w Katowicach

z dnia 15 listopada 2023 r.

w sprawie opinii o przedłożonym przez Wójta Gminy Bestwina projekcie uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej

Na podstawie art. 13 pkt 12, art. 19 ust 2 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1992 r. o regionalnych izbach obrachunkowych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1325) oraz art. 230 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.) - II Skład Orzekający Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach:

Przewodniczący Bernadeta Dziedziak

Członkowie Tadeusz Stawowczyk

Krystyna Zawiślak

uchwala, co następuje:

§ 1.

Wydaje się **pozytywną** opinię o przedłożonym przez **Wójta Gminy Bestwina** projekcie uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej.

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Wójt Gminy Bestwina przekazał Regionalnej Izbie Obrachunkowej w Katowicach, projekt uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Gminy Bestwina w ustawowym terminie określonym w art. 238 ust. 1 w związku z art. 230 ust. 2 i 9 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.).

II Skład Orzekający Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, dokonał analizy przedłożonego projektu uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej.

Skład ustalił i zważył, co następuje:

1. Projekt wieloletniej prognozy finansowej został opracowany w formie projektu uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego w sprawie wieloletniej prognozy finansowej.

2. Okres objęty wieloletnią prognozą finansową oraz okres, na który sporządzono prognozę kwoty długu, są zgodne z wymogami określonymi w art. 227 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 10 stycznia 2013 r. w sprawie wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 83).

3. W projekcie wieloletniej prognozy finansowej zawarto dane określone zgodnie z przepisem art. 226 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

4. Wartości przyjęte w projekcie wieloletniej prognozy finansowej i w projekcie budżetu na 2024 rok są ze sobą zgodne w zakresie wyniku budżetu, związanych z nim kwot przychodów i rozchodów oraz długu jednostki samorządu terytorialnego.

5. Dochody i wydatki bieżące na lata objęte prognozą ustalone zostały przy zachowaniu zasady, o której mowa w art. 242 powołanej na wstępie ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

6. Prognoza kwoty długu została sporządzona z zachowaniem relacji, o której mowa w art. 243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

7. W załączniku do projektu uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej wykazano przedsięwzięcia, zgodnie z wymogami zawartymi w art. 226 ust. 3 i ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

8. W prognozie zawarto upoważnienia dla Wójta Gminy sformułowane na podstawie art. 228 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

9. Do projektu wieloletniej prognozy finansowej, w myśl regulacji zawartej w art. 226 ust. 2a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, dołączonoobjaśnienia przyjętych wartości zawierające informacje, o których mowa w art.226 ust. 1 tej ustawy.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia zaopiniowano - jak w sentencji uchwały.

Zgodnie z art. 230 ust. 3 zdanie drugie, w związku z art. 246 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, niniejsza opinia winna zostać opublikowana przez jednostkę samorządu terytorialnego w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania od Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2023 r. poz. 902).

Od niniejszej uchwały przysługuje odwołanie do Kolegium Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Przewodnicząca

II Składu Orzekającego

Bernadeta Dziedziak

Elektronicznie podpisany przez:
Bernadeta Stanisława Dziedziak
dnia 15 listopada 2023 r.

Uchwała Nr 4200/II/120/2023

II Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej

w Katowicach

z dnia 15 listopada 2023 r.

w sprawie opinii o przedłożonym przez Wójta Gminy Bestwina projekcie uchwały budżetowej na 2024 rok

Na podstawie art. 13 pkt 3, art. 19 ust. 2 oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1992 r. o regionalnych izbach obrachunkowych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1325) wzwiązku z art. 238 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. ofinansach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.) - II Skład Orzekający Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach:

Przewodnicząca Bernadeta Dziedziak

Członkowie Tadeusz Stawowczyk

Krystyna Zawiślak

uchwala, co następuje:

§ 1.

Wydaje się **pozytywną** opinię o przedłożonym przez **Wójta Gminy Bestwina** projekcie uchwały budżetowej na 2024 rok.

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Wójt Gminy Bestwina przedłożył w Regionalnej Izbie Obrachunkowej w Katowicach projekt uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok wraz z uzasadnieniem i materiałami informacyjnymi. Projekt przedłożono w ustawowym terminie określonym w art. 238 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1240 z późn. zm.).

II Skład Orzekający Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, dokonał analizy przedłożonego projektu uchwały budżetowej na 2024 rok wraz z uzasadnieniem oraz materiałami informacyjnymi.

Skład ustalił i zważył, co następuje:

1. Projekt uchwały budżetowej na 2024 rok został opracowany na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.
2. Podstawowe wielkości budżetowe, tj. dochody i wydatki oraz przychody i rozchody zostały zaplanowane w odpowiedniej szczegółowości.
3. Przedłożony projekt budżetu jest zrównoważony i określa kwotę planowanego deficytu budżetu oraz wskazuje źródła jego sfinansowania - z uwagą zawartą w odrębnej opinii wydawanej w sprawie możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej.
4. Projekt jest kompletny, obejmuje wymagane załączniki i został opracowany zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 212 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, za wyjątkiem ustalonego w § 9 ust. 1 tiret drugie limitu niekorelującego z postanowieniami projektu uchwały odnoszącymi się do finansowania deficytu, co opisano w odrębnej opinii wydawanej w sprawie możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej.
5. Kwoty zaplanowanych rezerw spełniają wymogi, o których mowa w art. 222 ust. 1 - 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz z art. 26 ust. 4 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 122).
6. Projekt budżetu został opracowany przy uwzględnieniu zasady określonej w art. 242 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.
7. W projekcie uchwały zamieszczono upoważnienia dla Wójta Gminy, które zostały sformułowane na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Skład Orzekający nadmienia jedynie, że w związku z upoważnieniem do lokowania z § 16 pkt 3 w podstawie prawnej projektu uchwały należy wskazać art. 264 ust. 3 ustawy o finansach publicznych. Skład zaleca również zawarcie w uchwale budżetowej upoważnienia z art. 111 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terenie tego państwa (Dz.U. z 2023 r. poz. 103 z późn. zm.).
8. Do projektu uchwały budżetowej przedłożono stosowne uzasadnienie oraz wymagane materiały informacyjne.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia zaopiniowano - jak w sentencji uchwały.

Zgodnie z art. 238 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych opinię regionalnej izby obrachunkowej o projekcie uchwały budżetowej zarząd jednostki samorządu

terytorialnego jest obowiązany przedstawić, przed uchwaleniem budżetu, organowi stanowiącemu jednostki samorządu terytorialnego.

Od niniejszej uchwały przysługuje odwołanie do Kolegium Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Przewodnicząca

II Składu Orzekającego

Bernadeta Dziedziak

Elektronicznie podpisany przez:
Bernadeta Stanisława Dziedziak
dnia 15 listopada 2023 r.

Uchwała Nr 4200/II/121/2023

II Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej

w Katowicach

z dnia 15 listopada 2023 r.

w sprawie opinii o możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok

Na podstawie art. 246 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.) oraz art. 13 pkt 10, art. 19 ust. 2 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1992 r. o regionalnych izbach obrachunkowych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1325) – II Skład Orzekający Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach:

Przewodnicząca Bernadeta Dziedziak

Członkowie Tadeusz Stawowczyk

Krystyna Zawiślak

uchwala, co następuje:

§ 1.

Wydaje się **pozytywną z uwagami** opinię o możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok.

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

W projekcie uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok, przedłożonym w Regionalnej Izbie Obrachunkowej w Katowicach przez Wójta Gminy, zaplanowano deficyt budżetowy ustalony na podstawie art. 217 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach

publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 z późn. zm.) - jako różnicę między dochodami a wydatkami budżetu w wysokości **-5.867.170** zł.

Jako źródła sfinansowania zaplanowanego deficytu budżetu zgodnie z art. 217 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych wskazano przychody pochodzące z:

1) pożyczek zaciągniętych na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w kwocie 4.400.000 zł;

2) niewykorzystanych środków pieniężnych na rachunku bieżącym budżetu, wynikających z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w kwocie 120.000 zł;

3) pożyczek i kredytów w wysokości 1.347.170 zł.

Informacje zawarte w projekcie uchwały budżetowej na 2024 rok i w materiałach informacyjnych oraz dane ujęte w wieloletniej prognozie finansowej wskazują na możliwość uzyskania przez jednostkę samorządu terytorialnego środków ze wskazanych źródeł, w wysokości zapewniającej sfinansowanie założonego deficytu budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Skład wnosi uwagę, ponieważ kredyty stanowią odrębne od pożyczek źródło finansowania deficytu budżetowego w myśl art. 217 ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych i każde z tych źródeł pokrycia deficytu musi być wskazane w uchwale budżetowej odrębnie z przypisaną mu kwotą finansującą deficyt budżetowy. Wskazanie w § 7 ust. 2 pkt 3 projektu uchwały jako źródła finansowania deficytu przychodów z pożyczek i kredytów w wysokości 1.347.170 zł narusza powyższy przepis. Ponadto wątpliwości Składu Orzekającego budzi, że według zapisów projektu uchwały budżetowej kredyty i pożyczki łącznie finansują deficyt budżetowy w zakresie kwoty 5.747.170 zł, natomiast w zapisie § 9 ust. 1 tiret drugie ustalono, że limit zobowiązań z tytułu zaciąganych kredytów i pożyczek na ten cel to kwota: 5.867.170 zł. Powyższe należy doprowadzić do zgodności albo wyjaśnić występującą różnicę. Skład Orzekający nadmienia również, że w myśl § 124 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej" (Dz.U. z 2016 r. poz. 283) mającego zastosowanie do projektów aktów normatywnych stanowionych przez organy jednostki samorządu terytorialnego - paragrafy jako jednostki redakcyjne można dzielić na ustępy, ustępy na punkty, punkty na litery, a dopiero litery na tiret.

Na zakończenie Skład zastrzega, że w przypadku wystąpienia okoliczności nieprzewidzianych w przedłożonym projekcie, w tym niezrealizowania dochodów roku 2023 w wysokości przyjętego przewidywanego wykonania, sytuacja finansowa jednostki samorządu terytorialnego może ulec zmianie i tym samym możliwości w zakresie finansowania deficytu budżetowego oraz zaciągnięcia planowanych nowych zobowiązań.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia zaopiniowano - jak w sentencji uchwały.

Stosownie do przepisu art. 246 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, niniejsza opinia powinna zostać opublikowana przez jednostkę samorządu terytorialnego w terminie 7 dni od daty jej otrzymania od Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. odostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2023 r. poz. 902).

Od niniejszej uchwały przysługuje odwołanie do Kolegium Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Przewodnicząca

II Składu Orzekającego

Bernadeta Dziedziak

Bestwina, 27 listopada 2023

BR.0012.3.3.2023

Opinia Komisji Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2024 oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej

Komisja Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska przeanalizowała przedstawione dokumenty na posiedzeniu w dniu 27 listopada 2023 roku. Projekt uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok został przedłożony w ustawowym terminie określonym w art. 238 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305 z późn. zm.).

Wraz z projektem uchwały budżetowej oraz wieloletnią prognozą finansową (WPF) na lata **2024-2030** zgodnie z art. 238 ust. 3 ustawy o finansach publicznych przed uchwaleniem budżetu organowi stanowiącemu jednostki samorządu terytorialnego zostały przedstawione uchwały:

- Uchwała nr 4200/II/119/2023 II Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach z dnia 15 listopada 2023 r. w sprawie opinii o przedłożonym przez Wójta Gminy Bestwina projekcie uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej

- Uchwała Nr 4200/II/120/2023 II Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach z dnia 15 listopada 2023 r. w sprawie opinii o przedłożonym przez Wójta Gminy Bestwina projekcie uchwały budżetowej na 2024 rok

- Uchwała Nr 4200/II/121/2023 II Składu Orzekającego Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach z dnia 15 listopada 2023 r. w sprawie opinii o możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok

W przedłożonym projekcie uchwały budżetowej na rok 2024, który został opracowany zgodnie z przepisami w/w ustawy o finansach publicznych z dnia 27.08.2009 roku, zaplanowano:

1. dochody budżetu w wysokości 76 567 520,00 złotych w tym:
- dochody bieżące w wysokości 66 700 520,00 złotych, co stanowi 87,11% ogółu dochodów,
- dochody majątkowe w wysokości 9 867 000,00 złotych, co stanowi 12,89 % ogółu dochodów budżetowych gminy;

Struktura dochodów ogółem:
28% - dochody z podatków i opłat lokalnych
27% - udział gmin w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa
25% - subwencje z budżetu państwa
13% - dotacje i środki zewnętrzne na inwestycje
6% - dochody z tytułu dotacji na cele bieżące
1% - dochody ze sprzedaży majątku

2. wydatki budżetu w wysokości 82 434 690,00 złotych w tym:
- wydatki bieżące w wysokości 64 722 509,00 złotych, co stanowi 78,51% ogółu wydatków,
- wydatki majątkowe w wysokości 17 712 181,00 złotych, co stanowi 21,49% ogółu wydatków budżetowych gminy;

Struktura wydatków ogółem:
43% - wynagrodzenia i składki od nich naliczane
23% - wydatki związane z realizacją zadań statutowych
21% - inwestycje i zakupy inwestycyjne
6% - świadczenia na rzecz osób fizycznych
5% - dotacje na zadania bieżące
1% - obsługa długu
1% - wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust 1 pkt 2 i 3

W związku z tym, że planowane wydatki przewyższają planowane dochody budżet na rok 2024 wykazuje deficyt w kwocie **(-) 5 867 170,00** złotych.

Deficyt budżetowy zostanie sfinansowany planowanymi przychodami w wysokości w wysokości **7 286 000,00** złotych z następujących źródeł:

a. przychody wynikające z rozliczenia środków określonych w art.5 ust.1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizacje projektu, programu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w kwocie 120 000,00 złotych
b. przychody z wolnych środków, o których mowa w artykule 217 ust.2 pkt 6 w wysokości 566 000,00 złotych
c. przychody z zaciągniętych kredytów i pożyczek na rynku krajowym w wysokości 2 200 000,00 złotych
d. przychody z zaciągniętych pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków europejskich pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w kwocie 4 400 000,00 zł na zadanie: „Budowa sieci kanalizacji sanitarnej – sołectwo Kaniów"

Rozchody budżety w 2024 zaplanowano zgodnie z harmonogramem wykupu papierów wartościowych oraz spłat zaciągniętych pożyczek na kwotę 1 418 830,00 złotych.

Planowana kwota długu na koniec 2024 wyniesie **10 767 119,54** złotych.

Relacja łącznej kwoty przypadającej w danym roku budżetowym spłat kredytów i pożyczek wraz z należnymi w danym roku wydatkami bieżącymi na obsługę zobowiązań w tym odsetki od kredytów i pożyczek oraz wykup papierów wartościowych i spłat rat zobowiązań i potencjalnych spłat kwot wynikających z udzielonych poręczeń i gwarancji do planowanych dochodów bieżących, o której mowa w Art.243 Ustawy o finansach publicznych na rok 2024 oraz kolejne lata przedstawione w WPF spełnia kryteria określone w ustawie.

Gmina realizuje szereg programów i projektów, na które są pozyskiwane środki zewnętrzne m.in. z takich programów jak: **EFRR w ramach Funduszy Europejskich dla Śląska, Fundusz Przeciwdziałania COVID-19, EFS+ , ERAZMUS + , EFRROW, Polski Ład.**
Sukcesywnie realizowane są inwestycje poprawiające infrastrukturę gminy poprzez budowę chodników, modernizacje dróg powiatowych i gminnych oraz inwestycje kubaturowe.

W oparciu o analizę przedstawionego projektu Wieloletniej Prognozy Finansowej oraz projektu Budżetu na rok 2024, a także opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach, Komisja Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska stwierdziła, że okres objęty wieloletnią prognozą finansową oraz okres, na który sporządzono prognozę kwoty długu, są zgodne z wymogami określonymi w art. 227 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 10 stycznia 2013 r. w sprawie wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 83).
Wartości przyjęte w projekcie wieloletniej prognozy finansowej i w projekcie budżetu na 2024 rok są ze sobą zgodne w zakresie wyniku budżetu.
Przedłożony projekt budżetu jest zrównoważony i określa kwotę planowanego deficytu budżetu oraz wskazuje źródła jego sfinansowania z zaznaczeniem zawartej uwagi w opinii
Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach o możliwości sfinansowania deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej Gminy Bestwina na 2024 rok.

Komisja z pragnie podkreślić fakt otrzymania pozytywnej opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej w Katowicach o przedłożonym przez Wójta Gminy Bestwina projekcie uchwały budżetowej na rok 2024 oraz projekcie uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Gminy Bestwina.

Komisja Budżetu, Rozwoju Gminy i Kształtowania Środowiska po analizie całości materiałów przekazanych przez kierownictwo Urzędu Gminy, pozytywnie zaopiniowała uchwały w sprawie:

- uchwalenia budżetu gminy na rok 2024
- uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej na lata 2024-2030

i wnioskuje do Rady Gminy o ich podjęcie.

Wynik głosowania:

- głosów „za" : 10
- głosów „przeciw" : 0
- głosów „wstrzymujących się": 0

<u>Członkowie Komisji</u>:

1. Marek Szymański (Przewodniczący) : .....
2. Sławomir Walczak (Z-ca Przewodniczącego) : .....
3. Jerzy Stanclik : .....
4. Jerzy Borutka : .....
5. Marcin Gac : .....
6. Stanisław Nycz : .....
7. Łukasz Zdeb : .....
8. Łukasz Furczyk : .....
9. Grzegorz Kołodziejczyk : .....
10. Magdalena Wizner-~~Wilczek~~ : .....

Projekt

z dnia 1 grudnia 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina

Na podstawie art. 226, art. 227, art. 228, art. 230 ust. 6, art. 230b, art. 243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 roku poz. 1270 z późn. zm.) oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j.Dz.U. z 2023 roku poz. 40 z późn.zm.)

Rada Gminy Bestwina
uchwala:

§ 1. Wieloletnią Prognozę Finansową Gminy Bestwina na lata 2024 - 2030 zgodnie z załącznikiem Nr 1 do niniejszej Uchwały

§ 2. Określa się wykaz przedsięwzięć do Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina zgodnie z załącznikiem Nr 2 do niniejszej Uchwały

§ 3. Określa się objaśnienia przyjętych wartości w Wieloletniej Prognozie Finansowej zgodnie z załącznikiem Nr 3 do niniejszej Uchwały

§ 4. 1. Upoważnić Wójta Gminy do zaciągania zobowiązań związanych z realizacją przedsięwzięć, określonych w załączniku Nr 2 do Uchwały.

2. Upoważnić Wójta Gminy do zaciągania zobowiązań z tytułu umów, których realizacja w roku budżetowym i w latach następnych jest niezbędna do zapewnienia ciągłości działania jednostki, i z których wynikające płatności wykraczają poza rok budżetowy do kwoty 10 000 000,00 zł.

3. Upoważnić Wójta Gminy do przekazania uprawnień kierownikom jednostek organizacyjnych w zakresie zaciągania zobowiązań z tytułu umów, których realizacja w roku budżetowym i w latach następnych jest niezbędna do zapewnienia ciągłości działania jednostki i z których wynikające płatności wykraczają poza rok budżetowy.

§ 5. Z dniem wejścia w życie niniejszej Uchwały, traci moc Uchwała Nr L/362/2022 Rady Gminy Bestwina z dnia 12 grudnia 2022 roku w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina.

§ 6. Wykonanie Uchwały powierza się Wójtowi Gminy.

§ 7. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 roku.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

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 LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

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:		ze sprzedaży majątku [x]	z tytułu dotacji oraz środków przeznaczonych na inwestycje
								z podatku od nieruchomości			
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	76 567 520,00	66 700 520,00	20 286 824,00	697 371,00	19 438 675,00	5 632 527,00	20 645 123,00	8 679 463,00	9 867 000,00	1 000 000,00	8 867 000,00
2025	90 559 000,00	69 559 000,00	21 000 000,00	720 000,00	20 000 000,00	5 839 000,00	22 000 000,00	9 500 000,00	21 000 000,00	1 000 000,00	20 000 000,00
2026	73 600 000,00	71 600 000,00	21 600 000,00	750 000,00	20 600 000,00	6 500 000,00	22 150 000,00	9 600 000,00	2 000 000,00	500 000,00	1 500 000,00
2027	76 800 000,00	73 800 000,00	22 100 000,00	800 000,00	21 000 000,00	6 700 000,00	23 200 000,00	9 700 000,00	3 000 000,00	0,00	3 000 000,00
2028	80 000 000,00	76 000 000,00	22 700 000,00	900 000,00	21 600 000,00	7 000 000,00	23 800 000,00	10 000 000,00	4 000 000,00	0,00	4 000 000,00
2029	82 200 000,00	78 200 000,00	23 000 000,00	1 000 000,00	22 000 000,00	7 500 000,00	24 700 000,00	10 500 000,00	4 000 000,00	0,00	4 000 000,00
2030	84 600 000,00	80 600 000,00	23 500 000,00	1 000 000,00	23 000 000,00	8 000 000,00	25 100 000,00	11 000 000,00	4 000 000,00	0,00	4 000 000,00

[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:				Inwestycje i zakupy inwestycyjne, o których mowa w art. 236 ust. 4 pkt 1 ustawy	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]			wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne
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	82 434 690,00	64 722 509,00	35 100 819,00	0,00	0,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	17 712 181,00	17 712 181,00	1 282 654,00
2025	84 500 000,00	67 500 000,00	37 206 000,00	0,00	0,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	17 000 000,00	17 000 000,00	0,00
2026	71 873 517,02	69 492 400,00	39 400 000,00	0,00	0,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00	2 381 117,02	2 381 117,02	0,00
2027	75 893 410,43	71 868 000,00	41 400 000,00	0,00	0,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00	4 025 410,43	4 025 410,43	0,00
2028	79 224 953,01	74 523 953,01	43 400 000,00	0,00	0,00	300 000,00	0,00	0,00	0,00	4 701 000,00	4 701 000,00	0,00
2029	81 505 000,00	76 329 617,99	45 600 000,00	0,00	0,00	250 000,00	0,00	0,00	0,00	5 175 382,01	5 175 382,01	0,00
2030	83 995 000,00	79 382 802,00	47 900 000,00	0,00	0,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	4 612 198,00	4 612 198,00	0,00

Wyszczególnienie	Wynik budżetu x	w tym:	Przychody budżetu x	z tego:					
				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:
		Kwota prognozowanej nadwyżki budżetu przeznaczana na spłatę kredytów, pożyczek i wykup papierów wartościowych 5)			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	-5 867 170,00	0,00	7 286 000,00	6 600 000,00	5 867 170,00	120 000,00	0,00	566 000,00	0,00
2025	6 059 000,00	6 059 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	1 726 482,98	1 726 482,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	906 589,57	906 589,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	775 046,99	775 046,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	695 000,00	695 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	605 000,00	605 000,00	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:			
	Spłaty udzielonych pożyczek w latach ubiegłych x	w tym:	Inne przychody niezwiązane z zaciągnięciem długu x 7)	w tym:		Spłaty 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 spłaty 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	1 418 830,00	1 418 830,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	6 059 000,00	6 059 000,00	4 400 000,00	0,00	4 400 000,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	1 726 482,98	1 726 482,98	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	906 589,57	906 589,57	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	775 046,99	775 046,99	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	695 000,00	695 000,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	605 000,00	605 000,00	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	10 767 119,54	0,00	1 978 011,00	2 664 011,00
2025	x	x	x	x	0,00	0,00	4 708 119,54	0,00	2 059 000,00	2 059 000,00
2026	x	x	x	x	0,00	0,00	2 981 636,56	0,00	2 107 600,00	2 107 600,00
2027	x	x	x	x	0,00	0,00	2 075 046,99	0,00	1 932 000,00	1 932 000,00
2028	x	x	x	x	0,00	0,00	1 300 000,00	0,00	1 476 046,99	1 476 046,99
2029	x	x	x	x	0,00	0,00	605 000,00	0,00	1 870 382,01	1 870 382,01
2030	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	1 217 198,00	1 217 198,00

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	3,06%	4,09%	5,73%	10,96%	11,96%	TAK	TAK
2025	3,31%	3,94%	x	6,38%	7,38%	TAK	TAK
2026	3,27%	3,85%	x	9,88%	10,50%	TAK	TAK
2027	1,87%	3,40%	x	8,17%	8,80%	TAK	TAK
2028	1,56%	2,57%	x	6,45%	7,07%	TAK	TAK
2029	1,34%	3,00%	x	4,06%	4,68%	TAK	TAK
2030	1,04%	1,88%	x	3,41%	4,03%	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			finansowane środkami określonymi 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	685 000,00	685 000,00	685 000,00	3 500 000,00	3 500 000,00	3 500 000,00	755 000,00	755 000,00	755 000,00
2025	450 000,00	450 000,00	450 000,00	12 190 000,00	12 190 000,00	12 190 000,00	450 000,00	450 000,00	450 000,00
2026	0,00	0,00	0,00	990 000,00	990 000,00	990 000,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	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
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	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						
		w tym:			z tego:					
			w tym:							
	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	finansowane środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	Wydatki objęte limitem, o którym mowa w art. 226 ust. 3 pkt 4 ustawy	bieżące	majątkowe	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
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	9 620 000,00	9 600 000,00	9 600 000,00	16 782 654,00	1 070 000,00	15 712 654,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	12 190 000,00	12 190 000,00	12 190 000,00	17 280 000,00	490 000,00	16 790 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	990 000,00	990 000,00	990 000,00	990 000,00	0,00	990 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	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	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	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										
	Spłaty, o których mowa w poz. 5.1, wynikające wyłącznie z tytułu zobowiązań już zaciągniętych x	Wydatki zmniejszające dług x	w tym:					Kwota wzrostu (+)/spadku(-) kwoty długu wynikająca z operacji niekasowych (m.in. umorzenia, różnice kursowe)	Wcześniejsza spłata zobowiązań, wyłączona z limitu spłaty zobowiązań, dokonywana w formie wydatków budżetowych	Wykup papierów wartościowych, spłaty 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	Wydatki bieżące podlegające ustawowemu wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań 9)
			spłata zobowiązań wymagalnych z lat poprzednich, innych niż w poz. 10.7.3 x	spłata zobowiązań zaliczanych do tytułu dłużnego – kredyt i pożyczka x	w tym:		wypłaty z tytułu wymagalnych poręczeń i gwarancji x				
					zobowiązań zaciągniętych po dniu 1 stycznia 2019 r. x	w tym:					
						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	1 398 830,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	1 529 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2026	1 556 482,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2027	371 589,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2028	230 046,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2030	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 spłaty 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 LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

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 zobowiązań
			Od	Do						
1	Wydatki na przedsięwzięcia-ogółem (1.1+1.2+1.3)				40 455 988,00	16 782 654,00	17 280 000,00	990 000,00	0,00	35 052 654,00
1.a	- wydatki bieżące				1 770 000,00	1 070 000,00	490 000,00	0,00	0,00	1 560 000,00
1.b	- wydatki majątkowe				38 685 988,00	15 712 654,00	16 790 000,00	990 000,00	0,00	33 492 654,00
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:				25 288 334,00	10 375 000,00	12 640 000,00	990 000,00	0,00	24 005 000,00
1.1.1	- wydatki bieżące				1 260 000,00	755 000,00	450 000,00	0,00	0,00	1 205 000,00
1.1.1.1	Nasze przedszkole Bestwinka - doposażenie przedszkola	ZESPÓŁ SZKOLNO PRZEDSZKOLNY W BESTWINCE	2023	2025	400 000,00	245 000,00	150 000,00	0,00	0,00	395 000,00
1.1.1.2	ERAZMUS + działamy razem - szkolenie	ZESPÓŁ SZKOLNO PRZEDSZKOLNY W BESTWINCE	2023	2024	240 000,00	190 000,00	0,00	0,00	0,00	190 000,00
1.1.1.3	Edukacja włączające w Bestwince - nauka i wiedza	ZESPÓŁ SZKOLNO PRZEDSZKOLNY W BESTWINCE	2024	2025	620 000,00	320 000,00	300 000,00	0,00	0,00	620 000,00
1.1.2	- wydatki majątkowe				24 028 334,00	9 620 000,00	12 190 000,00	990 000,00	0,00	22 800 000,00
1.1.2.1	Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów - poprawa jakości	Urzad Gminy Bestwina	2022	2024	7 328 334,00	6 100 000,00	0,00	0,00	0,00	6 100 000,00
1.1.2.2	Twoja energia z odnawialnych źródeł w gminach partnerskich Wilamowice i Bestwina - czyste powietrze	Urząd Gminy Bestwina	2024	2026	5 000 000,00	1 000 000,00	4 000 000,00	0,00	0,00	5 000 000,00
1.1.2.3	Termomodernizacja zabytkowego budynku użyteczności publicznej w Gminie Bestwina - ochrona zabytków	Urząd Gminy Bestwina	2024	2027	5 000 000,00	2 500 000,00	2 500 000,00	0,00	0,00	5 000 000,00
1.1.2.4	Utworzenie szlaku kultury wraz z wyposażeniem obiekktów w gminach partnerskich Bestwina i Wilamowice - kultura	Urząd Gminy Bestwina	2024	2025	5 000 000,00	10 000,00	4 990 000,00	0,00	0,00	5 000 000,00
1.1.2.5	Budowa odnawialnych źródeł energii dla budynków użyteczności publicznej w gminie Bestwina - ochrona środowiska	Urząd Gminy Bestwina	2024	2027	1 700 000,00	10 000,00	700 000,00	990 000,00	0,00	1 700 000,00
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				15 167 654,00	6 407 654,00	4 640 000,00	0,00	0,00	11 047 654,00
1.3.1	- wydatki bieżące				510 000,00	315 000,00	40 000,00	0,00	0,00	355 000,00
1.3.1.1	Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Bestwina - ochrona środowiska	Urzad Gminy Bestwina	2022	2025	200 000,00	40 000,00	40 000,00	0,00	0,00	80 000,00
1.3.1.2	Zmiany palnu zagospodarowania przestrzennego - poprawa jakości	Urzad Gminy Bestwina	2022	2024	150 000,00	130 000,00	0,00	0,00	0,00	130 000,00
1.3.1.3	Przeprowadzenie działań poprzedzających Przegląd Ekologiczny oraz opracowanie Przeglądu Ekologicznego instalacji pn. Składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne typu przemysłowego oraz komunalnego zlokalizowane w Kaniowie w rejonie ujścia rzeki Białej do Wisły - ekologia	Urząd Gminy Bestwina	2023	2024	160 000,00	145 000,00	0,00	0,00	0,00	145 000,00

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	Limit 2027	Limit zobowiązań
			Od	Do						
1.3.2	- wydatki majątkowe				14 657 654,00	6 092 654,00	4 600 000,00	0,00	0,00	10 692 654,00
1.3.2.1	Program ograniczenia niskiej emisji w Gminie Bestwina - ochrona środowiska	Urzad Gminy Bestwina	2021	2024	2 025 000,00	500 000,00	0,00	0,00	0,00	500 000,00
1.3.2.2	Projekt przebudowy ul. Miodowej II etap - poprawa bezpieczeństwa	Urzad Gminy Bestwina	2022	2024	34 500,00	27 600,00	0,00	0,00	0,00	27 600,00
1.3.2.3	Projekt przebudowy ul. Kwiatowej - poprawa bezpieczenstwa	Urzad Gminy Bestwina	2022	2024	115 500,00	92 400,00	0,00	0,00	0,00	92 400,00
1.3.2.4	Remont wieży kościoła pw. Niepokalanego Serca NMP w Kaniowie - ochrona zabytków	Urząd Gminy Bestwina	2023	2024	400 000,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00	400 000,00
1.3.2.5	Remont zabytkowaego Pałacu Habsburgów w Bestwinie - etap I - ochrona zabytków	Urząd Gminy Bestwina	2023	2024	500 000,00	500 000,00	0,00	0,00	0,00	500 000,00
1.3.2.6	Przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Bestwina - poprawa bezpieczenstwa	Urząd Gminy Bestwina	2023	2024	2 500 000,00	90 000,00	0,00	0,00	0,00	90 000,00
1.3.2.7	Prace konserwatorskie w prezbiterium kościoła p.w. Wniebowzięcia NMP w Bestwinie - ochrona zabytków	Urząd Gminy Bestwina	2023	2024	382 654,00	382 654,00	0,00	0,00	0,00	382 654,00
1.3.2.8	Przebudowa gminnych dróg publicznych w miejscowości Bestwina - poprawa bezpieczenstwa	Urząd Gminy Bestwina	2024	2025	2 200 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00	0,00	0,00	2 200 000,00
1.3.2.9	Modernizacja infrastruktury sportowo rekreacyjnej w Gminie Bestwina - zdrowie i sport	Urząd Gminy Bestwina	2024	2025	6 500 000,00	3 000 000,00	3 500 000,00	0,00	0,00	6 500 000,00

Objaśnienia do Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Bestwina na lata 2024-2030

Uwagi ogólne :
Wieloletnia Prognoza Finansowa została sporządzona w trybie określonym w art. 226 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych.
W opracowaniu prognozy wykorzystano dane dotyczące kształtowania się poszczególnych kategorii dochodów i wydatków budżetowych z ostatnich lat oraz przyjęto za podstawę aktualny plan budżetu gminy i jego przewidywane wykonanie. Wieloletnią Prognozę Finansową przygotowano w oparciu o podstawowe wskaźniki makroekonomiczne, określone w wytycznych dotyczących założeń makroekonomicznych na potrzeby opracowania wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem danych historycznych osiągniętych w jednostce w poszczególnych latach.
Wieloletnia Prognoza Finansowa została opracowana na lata 2024 – 2030 tj. na okres wykupu wyemitowanych serii obligacji komunalnych oraz spłaty zaciągniętych i planowanych do zaciągnięcia pożyczek i kredytów

Dochody :
Prognoza dochodów opracowana została przede wszystkim w oparciu o realne możliwości budżetu, będące wynikiem przeprowadzonych analiz wykonania za lata poprzednie oraz założeniem polityki podatkowej.
Długoterminowa prognoza dochodów uwzględnia:
- założenia dla poszczególnych kategorii dochodów budżetowych
- możliwość pozyskania bezzwrotnych środków zewnętrznych

Dochody ze sprzedaży majątku oszacowano na podstawie stanu mienia komunalnego.

W latach 2024 - 2030 dynamika wzrostu dochodów bieżących została założona na poziomie 3%
Ogólna kwota dochodów zawarta w budżecie Gminy Bestwina na rok 2024 wynosi 76 567 520,00 zł., w tym:
- dochody bieżące 66 700 520,00 zł.

Prognoza dochodów z poszczególnych tytułów przedstawia się następująco:
- dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych - zgodnie z informacją Ministra Finansów dochody z tego tytułu uległy zwiększeniu w stosunku do roku 2023 o 40%, w roku 2024 i w kolejnych latach prognozy jego poziom wzrostu został zaplanowany na poziomie 3% wzrostu ze względu na duże wahania w latach poprzednich
- dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych - zgodnie z informacją Ministra Finansów dochody z tego tytułu uległy zwiększeniu w stosunku do roku 2023 o 40%, w roku 2024 i w kolejnych latach prognozy jego poziom wzrostu został zaplanowany na poziomie 3% wzrostu ze względu na duże wahania w latach poprzednich
- podatki i opłaty, w tym: z podatku od nieruchomości - wysokość dochodów skalkulowano na podstawie aktualnej bazy podatkowej uwzględniając przewidywane wzrosty z tytułu podatku w latach następnych,
- subwencja ogólna - dochody z tego tytułu w roku 2024 zostały zaplanowane zgodnie z informacją Ministra Finansów, w kolejnych latach przyjęto dochody na realnym poziomie ich uzyskania,
- z tytułu dotacji i środków przeznaczonych na cele bieżące - dochody z tego tytułu zostały zaplanowane zgodnie z przyjętymi założeniami Wojewody Śląskiego i Krajowego Biura Wyborczego w zakresie dotacji na zadania zlecone, własne i powierzone. W zakresie środków unijnych do wysokości kwot wynikających z podpisanych umów o dofinansowanie.

- dochody majątkowe 9 867 000,00 zł

- dochody ze sprzedaży majątku oszacowano na podstawie stanu mienia komunalnego i planu wykorzystania gminnego zasobu nieruchomości. Na 2024 rok przeznaczono do sprzedaży działki na kwotę 1 000 000,00 zł, których nie udałao sie sprzedać w 2023 roku
- działka nr 228/4 obr. Janowice ul. Miodowa
- lokal użytkowy ul. Plebańska 12
- działka nr 306/7 obr. Kaniów ul. Głebokie

Wydatki :

Wydatki podzielono na kategorie wydatków bieżących, które na rok 2024 wynoszą 64 722 509,00 zł. oraz wydatki majątkowe na kwotę 17 712 181,00 zł. Ogólna kwota wydatków na 2024 rok to 82 434 690,00 zł.
Wydatki zostały zaplanowane przy uwzględnieniu wykonania planu wydatków za 9 miesięcy roku 2023, jak również uwzględnione zostały koszty nowych zadań planowanych do realizacji. W kolejnych latach uwzględniono wzrost w oparciu o dynamikę wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych oraz o wzrost wynagrodzeń w gospodarce narodowej (3% - 6%) w oparciu o założenia makroekonomiczne na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jst.

- wydatki bieżące 64 722 509,00 zł.
Prognoza wydatków z poszczególnych tytułów przedstawia się następująco:
- na wynagrodzenia i składki od nich naliczane - w 2024 roku zaplanowane zostały wynagrodzenia na podstawie podpisanych umów na dzień 30.09.2023 roku oraz przewidywanego zatrudnienia w roku 2024, z uwzględnieniem wzrostu płacy minimalnej, dodatku stażowego, awansu zawodowego nauczycieli oraz zwiększonych zadań edukacyjnych,
- wydatki na obsługę długu - w roku 2024 i latach następnych zaplanowano wydatki na podstawie harmonogramów spłat pożyczek i wyemitowanych papierów wartościowych oraz naliczonych od nich odsetek, uwzględniając przewidywalny wzrost stóp procentowych

- wydatki majątkowe 17 712 181,00 zł.
Wydatki zaplanowano na przedsięwzięcia przewidziane w załączniku nr 2 do uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej, w pozostałym zakresie przewiduje się realizację inwestycji rocznych.

Wynik budżetu:

W 2024 roku zaplanowano budżet w którym dochody są niższe od wydatków (deficyt budżetowy) o kwotę 5 867 170,00 zł. Deficyt zostanie sfinansowany:
1. przychodami z zaciągniętych pożyczek i kredytów w wysokości 1 467 170,00 zł.
2. przychodami z zaciągniętych pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w kwocie 4 400 000,00 zł

Kolejne lata to prognoza budżetu z nadwyżką budżetową.

Przychody:

Przychody zaplanowano w wysokości 7 286 000,00 zł z tytułu:
- przychody jst z wynikających z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków w wysokości 120 000,00 zł.
** we wrześniu 2023 roku została podpisana umowa NR 2023-1-pl01-ka122-sch-000134409 na realizację zadania pn. "Erazmus + Działajmy razem" środki niewykorzystane w 2023 roku to kwota 120 000,00 zł*

- przychody z tytułu wolnych środków, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt.6 ustawy w kwocie 566 000,00 zł.
Zaangażowano wypracowane i dostępne wolne środki wynikające z bilansu za 2022 rok i sprawozdania Rb-NDS za III kwartał 2023 roku oraz zmian do budżetu wprowadzonych Uchwałą Nr LXII/247/2023 z dnia 30.10.2023 r.

- przychody z zaciągniętych kredytów i pożyczek na rynku krajowym 2 200 000,00 zł, w 2024 roku planowane są do zaciągnięcia:
* pożyczka z WFOŚiGW w kwocie 1 700 000,00 zł, na zadanie pn.: Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów
* pożyczka z WFOŚiGW w kwocie 500 000,00 zł, na zadanie pn.: Program ograniczenia niskiej emisji w Gminie Bestwina
- przychody z zaciągniętych pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków europejskich pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w kwocie 4 400 000,00 zł, na zadanie pn.: Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów

Rozchody budżetu:

W 2024 roku zaplanowano rozchody zgodnie z harmonogramem wykupu papierów wartościowych oraz spłat zaciągniętych pożyczek na kwotę 1 418 830,00 zł - zgodnie z umową emisyjną zostanie wykupiona seria A19 na kwotę 1 000 000,00 zł, spłacone zostaną raty pożyczek na kwotę 418 830,00 zł.

W kolejnych latach w rozchodach budżetu zostały uwzględnione zaciągnięte i planowane do zaciągnięcia zobowiązania.

Kwota długu, sposób jego sfinansowania .

Kwota wykazana jako dług na koniec każdego roku jest wynikiem działania:
dług z poprzedniego roku + zaciągany dług – spłata długu.

kwota długu na koniec 2023 roku wyniesie 5 085 949,54 zł, (pożyczka zaplanowana w roku 2023 na kwotę 500 000,00 zł, nie została zrealizowana, oczekuje się na podpisanie umowy)

zaplanowane do zaciągnięcia zobowiązania w roku 2024
- pożyczka BGK w kwocie 4 400 000,00zł, na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, na zadanie pn.: Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów
- pożyczka z WFOSiGW w kwocie 500 000,00 zł, na zadanie pn.: Program ograniczenia niskiej emisji w gminie Bestwina,
- pożyczka z WFOŚiGW w kwocie 1 700 000,00 zł, na zadanie pn.: Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów

spłata zobowiązań w roku 2024 wyniesie 1 418 830,00 zł.

planowana kwota długu w 2024 roku wyniesie 10 767 119,54 zł.,

Informacje uzupełniające o wybranych rodzajach wydatków budżetowych

Wydatki objęte limitem, o którym mowa w art. 226 ust. 3 pkt. 4 ustawy - załącznik nr 2 do Uchwały budżetowej określa wykaz wydatków bieżących i majątkowych objętych limitem

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 o finansach publicznych
1. **Nasze przedszkole Bestwinka** - projekt realizowany jest ze środków EFS+ w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego. Limit wydatków na rok 2024 wynosi 245 000,00 zł,
2. **ERAZMUS + Działajmy razem** - projekt realizowany jest przy wsparciu środków z Unii Europejskiej poprzez Fundację Rozwoju Systemu Edukacji. Projekt realizowany jest w ZSP w Bestwince. Limit wydatków na rok 202 wynosi 190 000,00 zł
3. **Edukacja włączająca w Bestwince** - projekt realizowany jest ze środków EFS+ w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego. Limit wydatków na rok 2024 wynosi 320 000,00 zł,
4. **Budowa sieci kanalizacji sanitarnej - sołectwo Kaniów -** projekt współfinansowany ze środków EFRROW w ramach środków PROW. Realizacja zadania rozpoczęła się w 2023, umowa została podpisana z firmą EKO INSTAL Sp. z o.o.
5. **Twoja energia z odnawialnych źródeł w gminach partnerskich Wilamowice i Bestwina-** projekt realizowany ze środków EFRR w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego . Projekt jest na etapie oceny merytorycznej.
6. **Termomodernizacja zabytkowego budynku użyteczności publicznej w Gminie Bestwina -** projekt realizowany ze środków EFRR w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego - Regionalne Inwestycje Terytorialne.
7. **Utworzenie szklaku kultury wraz z wyposażeniem obiektów w gminach partnerskich Bestwina i Wilamowice** projekt realizowany ze środków EFRR w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego - Regionalne Inwestycje Terytorialne.

8. **Budowa odnawialnych źródeł energii dla budynków użyteczności publicznej w gminie Bestwina** projekt realizowany ze środków EFRR w ramach Funduszy Europejskich dla Śląskiego - Regionalne Inwestycje Terytorialne.

- Wydatki na programy, projekty lub zadania pozostałe

1. Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu Gminy Bestwina - program realizowany jest od 2022 roku. Całkowity jego koszt wyniesie 200 000,00 zł,
2. Zmiany planu zagospodarowania przestrzennego - zlecono realizację projektu firmie 4GIS Ireneusz Wójcik, wykonanie obejmuje lata 2023 -2024 w roku 2024 zaplanowano koszty w wysokości 130 000,00 zł,
3. Przeprowadzenie działań poprzedzających Przegląd Ekologiczny oraz opracowanie Przeglądu Ekologicznego instalacji pn.: Składowiska odpadów inne niż niebezpieczne i obojętne typu przemysłowego oraz komunalnego zlokalizowanego w Kaniowie w rejonie ujścia rzeki Białej do Wisły - zadanie realizowane od 2023 roku. Limit wydatków na rok 2024 wynosi 145 000,00 zł,
4. Program ograniczenia niskiej emisji w Gminie Bestwina - nowy program na lata 2020-2024, limit wydatków na rok 2024 wynosi 500 000,00 zł., na realizację programu zaplanowana jest pożyczka z WFOŚiGW w wysokości 500 000,00 zł.
5. Projekt przebudowy ul. Miodowej II etap - w 2022 roku zlecono wykonanie zadania firmie PRACOWNIA S1, nakłady finansowe w roku 2024 wynoszą 27 600,00 zł,
6. Projekt przebudowy ul. Kwiatowej w Bestwinie - w 2022 roku zlecono wykonanie zadania firmie PRACOWNIA S1, nakłady finansowe w 2024 r. wynoszą 92 400,00 zł
7. Remont wieży Kościoła pw. Niepokalanego Serca NMP w Kaniowie - w ramach Rządowego Programu Odbudowy Zabytków przewiduje się dotacje w wysokości 400 000,00 zł
8. Remont zabytkowego Pałacu Habsburgów w Bestwinie - zadanie realizowane przez UG w ramach Rządowego Programu Odbudowy Zabytków, koszt 500 000,00 zł,
9. Przebudowa dróg gminnych na terenie Gminy Bestwina - projekt współfinansowany ze środków Rządowego Programu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych (promesa na kwotę 2 360 820,00 zł) - oczekuje się na rozstrzygnięcie przetargu, limit wydatków w roku 2024 wynosi 90 000,00 zł
10. Prace konserwatorskie w prezbiterium Kościoła pw. Wniebowzięcia NMP w Bestwinie - w ramach Rządowego Programu Odbudowy Zabytków przewiduje się dotację w wysokości 382 654,00 zł
11. Przebudowa gminnych dróg publicznych w miejscowości Bestwina - projekt współfinansowany ze środków Rządowego Programu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych (wstępna promesa na kwotę 2 000 000,00 zł)
12. Modernizacja infrastruktury sportowo - rekreacyjnej w Gminie Bestwina - projekt współfinansowany ze środków Rządowego Programu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych (wstępna promesa na kwotę 5 800 000,00 zł)

Projekt

z dnia 1 grudnia 2023 r.
Zatwierdzony przez .....

UCHWAŁA NR LXV/../2023
RADY GMINY BESTWINA

z dnia 18 grudnia 2023 r.

w sprawie budżetu Gminy Bestwina na rok 2024

Na podstawie art. 212 ust. 2, art. 239 i art. 258 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 roku poz. 1270 z późn. zm.), art. 18 ust. 2 pkt 4 i pkt 9 lit.c) i lit. d) ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 roku poz. 40 z późn.zm.)

Rada Gminy Bestwina
uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się budżet Gminy Bestwina na 2024 rok

§ 2. Ustala się plan dochodów budżetu Gminy Bestwina w wysokości 76 567 520,00 zł, zgodnie z załącznikiem Nr 1, w tym:

1. dochody bieżące w wysokości 66 700 520,00 zł, w tym:

1) z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych 685 000,00 zł,

2. dochody majątkowe w wysokości 9 867 000,00 zł, w tym:

1) z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych 3 500 000,00 zł,

§ 3. W ramach kwoty dochodów budżetu wyodrębnia się dochody z tytułu dotacji celowej otrzymanej z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami w wysokości 3 953 901,00 zł, zgodnie z załącznikiem Nr 2

§ 4. Ustala się plan wydatków budżetu Gminy Bestwina w wysokości 82 434 690,00 zł, zgodnie z załącznikiem Nr 3, w tym:

1. wydatki bieżące w wysokości 64 722 509,00 zł,

2. wydatki majątkowe w wysokości 17 712 181,00 zł,

§ 5. W ramach kwoty wydatków budżetu wyodrębnia się wydatki na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami w wysokości 3 953 901,00 zł, zgodnie z załącznikiem Nr 2

§ 6. W budżecie tworzy się rezerwy:

1. ogólną w wysokości 100 000,00 zł,

2. celowe w wysokości 500 000,00 zł, z czego:

1) rezerwę na zarządzanie kryzysowe w wysokości 150 000,00 zł,

2) rezerwę na wydatki w oświacie w wysokości 350 000,00 zł,

§ 7. 1. Ustala się kwotę planowanego deficytu stanowiącego różnicę między dochodami a wydatkami budżetu w wysokości 5 867 170,00 zł,

2. Deficyt, o którym mowa w ust. 1 zostanie sfinansowany:

1) przychodami z zaciągniętych pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzacych z budżetu Unii Europejskiej w kwocie 4 400 000,00 zł,

2) przychodami z zaciągniętych pożyczek w wysokości 1 467 170,00 zł,

§ 8. Ustala się przychody budżetu w łącznej kwocie 7 286 000,00 zł oraz rozchody budżetu w łącznej kwocie 1 418 830,00 zł, zgodnie z załącznikiem Nr 4

§ 9. 1. Ustala się limit zobowiązań z tytułu zaciąganych kredytów i pożyczek w wysokości 9 600 000,00 zł,

1) na pokrycie występującego w ciągu roku przejściowego deficytu w wysokości 3 000 000,00 zł,

2) na sfinansowanie planowanego deficytu w wysokości 5 867 170,00 zł,

3) na zaciąganie pożyczek o których mowa w art. 90 ustawy o finansach publicznych 732 830,00 zł,

2. Ustala się limit zobowiązań zaliczanych do tytułu dłużnego, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 2, innych niż określony w ust. 1 w wysokości 200 000,00 zł,

§ 10. 1. Ustala się dochody w wysokości 350 000,00 zł z tytułu wydawania zezwoleń na sprzedaż napojów alkoholowych, zgodnie z załącznikiem nr 5

2. Ustala się wydatki na finansowanie zadań ujętych w Gminnym Programie Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych w wysokości 345 000,00 zł, zgodnie z załącznikiem nr 5

3. Ustala się wydatki na finansowanie zadań ujętych w Gminny Programie Przeciwdziałania Narkomanii w wysokości 5 000,00 zł, zgodnie z załącznikiem nr 5

§ 11. Ustala się dochody i wydatki w ramach ustawy Prawo ochrony środowiska w wysokości 30 000,00 zł zgodnie z załącznikiem Nr 6

§ 12. Dochody z tytułu opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi wynikające z ustawy z dnia 13 września 1996 roku o utrzymaniu czystości i porządku w gminach ustala się w wysokości 4 200 000,00 zł., wydatki związane z realizacją zadań z zakresu gospodarowania odpadami ustala się w wysokości 4 200 000,00 zł, zgodnie z załącznikiem Nr 7

§ 13. Zestawienie planowanych kwot dotacji udzielonych z budżetu Gminy Bestwina w 2024 roku stanowi załącznik Nr 8

§ 14. Zestawienie planowanych przedsięwzięć realizowanych ze środków Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 stanowi załącznik Nr 9

§ 15. Zestawienie planowanych przedsięwzięć realizowanych ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych stanowi załącznik Nr 10

§ 16. Upoważnia się Wójta Gminy do:

1. zaciągania w roku budżetowym kredytów krótkoterminowych na pokrycie przejściowego deficytu budżetu Gminy Bestwina do kwoty 3 000 000,00 zł,

2. zaciągania zobowiązań zaliczanych do tytułu dłużnego, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 2, innych niż określone w ust. 1 do kwoty 200 000,00 zł,

3. lokowania w trakcie realizacji budżetu czasowo wolnych środków budżetowych na rachunkach w innym banku niż bank prowadzący obsługę budżetu,

4. dokonywania wszelkich zmian w planie wydatków z wyłączeniem przeniesień wydatków między działami.

§ 15. Wykonanie Uchwały powierza się Wójtowi Gminy Bestwina.

§ 16. Uchwała wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 roku i podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego oraz Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Bestwina.

Przewodniczący Rady

mgr Jerzy Stanclik

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Dochody budżetu gminy na rok 2024

Dział	Rozdział	§	Nazwa	Plan ogółem
1	2	3	4	5
bieżące				
010			Rolnictwo i łowiectwo	1 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	01095		Pozostała działalność	1 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0750	Wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych oraz innych umów o podobnym charakterze	1 000,00
700			Gospodarka mieszkaniowa	174 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	70005		Gospodarka gruntami i nieruchomościami	114 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0550	Wpływy z opłat z tytułu użytkowania wieczystego nieruchomości	24 000,00
		0750	Wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych oraz innych umów o podobnym charakterze	90 000,00
	70007		Gospodarowanie mieszkaniowym zasobem gminy	60 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0750	Wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych oraz innych umów o podobnym charakterze	60 000,00
750			Administracja publiczna	82 071,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	75011		Urzędy wojewódzkie	82 071,00

			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	82 050,00
		2360	Dochody jednostek samorządu terytorialnego związane z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych ustawami	21,00
751			Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa	2 400,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	75101		Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa	2 400,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	2 400,00
752			Obrona narodowa	1 590,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	75212		Pozostałe wydatki obronne	300,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	300,00
	75224		Kwalifikacja wojskowa.	1 290,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	1 290,00
756			Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem	34 456 052,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	75601		Wpływy z podatku dochodowego od osób fizycznych	100 000,00

			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0350	Wpływy z podatku od działalności gospodarczej osób fizycznych, opłacanego w formie karty podatkowej	100 000,00
	75615		Wpływy z podatku rolnego, podatku leśnego, podatku od czynności cywilnoprawnych, podatków i opłat lokalnych od osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych	6 210 240,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0310	Wpływy z podatku od nieruchomości	5 728 157,00
		0320	Wpływy z podatku rolnego	23 210,00
		0330	Wpływy z podatku leśnego	20 904,00
		0340	Wpływy z podatku od środków transportowych	337 969,00
		0500	Wpływy z podatku od czynności cywilnoprawnych	100 000,00
	75616		Wpływy z podatku rolnego, podatku leśnego, podatku od spadków i darowizn, podatku od czynności cywilno-prawnych oraz podatków i opłat lokalnych od osób fizycznych	4 971 617,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0310	Wpływy z podatku od nieruchomości	2 951 306,00
		0320	Wpływy z podatku rolnego	594 550,00
		0330	Wpływy z podatku leśnego	5 761,00
		0340	Wpływy z podatku od środków transportowych	350 000,00
		0360	Wpływy z podatku od spadków i darowizn	70 000,00
		0500	Wpływy z podatku od czynności cywilnoprawnych	1 000 000,00
	75618		Wpływy z innych opłat stanowiących dochody jednostek samorządu terytorialnego na podstawie ustaw	2 190 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0270	Wpływy z części opłaty za zezwolenie na sprzedaż napojów alkoholowych w obrocie hurtowym	120 000,00
		0410	Wpływy z opłaty skarbowej	40 000,00
		0460	Wpływy z opłaty eksploatacyjnej	600 000,00
		0480	Wpływy z opłat za zezwolenia na sprzedaż napojów alkoholowych	230 000,00
		0490	Wpływy z innych lokalnych opłat pobieranych przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie odrębnych ustaw	200 000,00
		0510	Wpływy z opłaty eksploatacyjnej od przedsiębiorstw górniczych węgla kamiennego	1 000 000,00
	75621		Udziały gmin w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa	20 984 195,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00

		0010	Wpływy z podatku dochodowego od osób fizycznych	20 286 824,00
		0020	Wpływy z podatku dochodowego od osób prawnych	697 371,00
758			Różne rozliczenia	19 438 675,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	75801		Część oświatowa subwencji ogólnej dla jednostek samorządu terytorialnego	19 438 675,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2920	Subwencje ogólne z budżetu państwa	19 438 675,00
801			Oświata i wychowanie	3 542 279,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	685 000,00
	80101		Szkoły podstawowe	440 200,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	440 000,00
		0690	Wpływy z różnych opłat	200,00
		2051	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	120 000,00
		2057	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	320 000,00
	80104		Przedszkola	2 282 079,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	245 000,00
		0660	Wpływy z opłat za korzystanie z wychowania przedszkolnego	170 000,00
		0670	Wpływy z opłat za korzystanie z wyżywienia w jednostkach realizujących zadania z zakresu wychowania przedszkolnego	1 200 000,00
		0830	Wpływy z usług	35 000,00
		2030	Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	632 079,00
		2057	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	245 000,00
	80148		Stołówki szkolne i przedszkolne	820 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00

		0830	Wpływy z usług	820 000,00
851			Ochrona zdrowia	196,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	85195		Pozostała działalność	196,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	196,00
852			Pomoc społeczna	381 779,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	85213		Składki na ubezpieczenie zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia z pomocy społecznej oraz za osoby uczestniczące w zajęciach w centrum integracji społecznej	16 575,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2030	Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	16 575,00
	85214		Zasiłki okresowe, celowe i pomoc w naturze oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe	31 420,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2030	Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	31 420,00
	85216		Zasiłki stałe	160 011,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2030	Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	160 011,00
	85219		Ośrodki pomocy społecznej	139 394,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	9 300,00

		2030	Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	130 094,00
	85228		Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze	6 520,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	6 480,00
		2360	Dochody jednostek samorządu terytorialnego związane z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych ustawami	40,00
	85230		Pomoc w zakresie dożywiania	23 447,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2030	Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację własnych zadań bieżących gmin (związków gmin, związków powiatowo-gminnych)	23 447,00
	85295		Pozostała działalność	4 412,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	4 412,00
855			Rodzina	4 175 478,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	85502		Świadczenia rodzinne, świadczenie z funduszu alimentacyjnego oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia społecznego	3 841 898,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	3 813 898,00
		2360	Dochody jednostek samorządu terytorialnego związane z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych ustawami	28 000,00
	85503		Karta Dużej Rodziny	704,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00

		2010	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	699,00
		2360	Dochody jednostek samorządu terytorialnego związane z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych ustawami	5,00
	85513		Składki na ubezpieczenie zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia rodzinne oraz za osoby pobierające zasiłki dla opiekunów	32 876,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		2010	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	32 876,00
	85516		System opieki nad dziećmi w wieku do lat 3	300 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0830	Wpływy z usług	300 000,00
900			Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	4 230 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	90002		Gospodarka odpadami komunalnymi	4 200 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0490	Wpływy z innych lokalnych opłat pobieranych przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie odrębnych ustaw	4 200 000,00
	90019		Wpływy i wydatki związane z gromadzeniem środków z opłat i kar za korzystanie ze środowiska	30 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0690	Wpływy z różnych opłat	30 000,00
926			Kultura fizyczna	215 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	92601		Obiekty sportowe	215 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0750	Wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych oraz innych umów o podobnym charakterze	15 000,00
		0830	Wpływy z usług	200 000,00

			bieżące razem:	**66 700 520,00**
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	685 000,00
			majątkowe	
600			Transport i łączność	1 100 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	60016		Drogi publiczne gminne	1 100 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		6370	Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych	1 100 000,00
700			Gospodarka mieszkaniowa	1 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	70005		Gospodarka gruntami i nieruchomościami	1 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		0770	Wpłaty z tytułu odpłatnego nabycia prawa własności oraz prawa użytkowania wieczystego nieruchomości	1 000 000,00
750			Administracja publiczna	3 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	2 500 000,00
	75095		Pozostała działalność	3 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	2 500 000,00
		6090	Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych związanych z przeciwdziałaniem COVID-19	500 000,00
		6257	Dotacja celowa w ramach programów finansowych 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	2 500 000,00
900			Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	1 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	1 000 000,00
	90005		Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	1 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	1 000 000,00

		6257	Dotacja celowa w ramach programów finansowych 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	1 000 000,00
921			Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	767 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	92120		Ochrona zabytków i opieka nad zabytkami	767 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		6090	Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych związanych z przeciwdziałaniem COVID-19	767 000,00
926			Kultura fizyczna	3 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
	92601		Obiekty sportowe	3 000 000,00
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	0,00
		6370	Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych	3 000 000,00
			majątkowe razem:	**9 867 000,00**
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	3 500 000,00
			Ogółem:	**76 567 520,00**
			w tym z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	**4 185 000,00**

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Dotacje celowe z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami

dział	rozdział	wyszczególnienie	dochody	wydatki
750		**Administracja publiczna**	***82 050,00***	***82 050,00***
	75011	*Urzędy wojewódzkie*	***82 050,00***	***82 050,00***
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 16.1.1.2 Finansowanie, nadzór i kontrola realizacji zadań z zakresu administracji rządowej - dowody osobiste, ewidencja ludności, rejestracja zdarzeń stanu cywilnego, udostępnianie danych osobowych*	*78 493,00*	
		w tym: **a) wydatki bieżące** *z tego:* *wynagrodzenia i składki od nich naliczane*		***78 493,00*** *78 493,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 11.4.2.2 Zaspokajanie potrzeb Sił Zbrojnych i wojsk sojuszniczych przez sektor pozamilitarny*	*3 557,00*	
		w tym: **a) wydatki bieżące** *z tego:* *wynagrodzenia i składki od nich naliczane* *wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań*		***3 557,00*** *3 207,00* *350,00*
751		**Urzędy naczelnych organów władzy panstwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa**	**2 400,00**	**2 400,00**
	75101	*Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa*	*2 400,00*	*2 400,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *dotacja przeznaczona na sfinansowanie kosztów prowadzenia i aktualizowania stałego rejestru wyborców w gminie*	*2 400,00*	

		a) wydatki bieżące		**2 400,00**
		z tego: wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*2 400,00*
752		**Obrona narodowa**	**1 590,00**	**1 590,00**
	75212	*Pozostałe wydatki obronne*	*300,00*	*300,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami*		
		Dzialanie 11.4.2.4 Szkolenie obronne administracji publicznej i przedsiębiorców	*300,00*	
		a) wydatki bieżące		**300,00**
		z tego: wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*300,00*
		§ 4700 Szkolenia pracowników niebędących czlonkami korpusu służby cywilnej		***300,00***
	75224	*Kwalifikacja wojskowa*	*1 290,00*	*1 290,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami*		
		Dzialanie 11.4.2.7 Przygotwanie i nadzorowanie przebiegu kwalifikacji wojskowej	*1 290,00*	
		a) wydatki bieżące		**1 290,00**
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*1 290,00*
851		**Ochrona zdrowia**	**196,00**	**196,00**
	85195	*Pozostała działalność*	*196,00*	*196,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami*		
		Działanie 20.1.4.3 Świadczenia opieki zdrowotnej dla osób nieobjętych obowiązkiem ubezpieczenia zdrowotnego oraz cudzoziemcom w Polsce i Polakom za granicą	*196,00*	
		w tym:		
		a) wydatki bieżące		**196,00**
		z tego: wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*196,00*
852		**Pomoc społeczna**	**20 192,00**	**20 192,00**
	85219	*Ośrodki pomocy społecznej*	*9 300,00*	*9 300,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami*		
		Działanie 13.1.2.1 Wsparcie finansowe zadań i programów realizacji zadań pomocy społecznej	*9 300,00*	
		a) wydatki bieżące		**9 300,00**
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*137,00*
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*9 163,00*

	85228	*Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze*	*6 480,00*	*6 480,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 13.1.2.2 Wspieranie osób z zaburzeniami psychicznymi*	*6 480,00*	
		a) wydatki bieżące		**6 480,00**
		z tego: wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*6 480,00*
	85295	*Pozostała działalność*	*4 412,00*	*4 412,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 13.1.2.1 Wsparcie finansowe zadań i programów realizacji zadań pomocy społecznej*	*4 412,00*	
		a) wydatki bieżące		**4 412,00**
		z tego: wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań		*4 412,00*
855		**Rodzina**	**3 847 473,00**	**3 847 473,00**
	85502	*Świadczenia rodzinne, świadczenia z funduszu alimentacyjnego oraz skladki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia społecznego*	*3 813 898,00*	*3 813 898,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 13.4.1.1 Świadczenia rodzinne i świadczenia z funduszu alimentacyjnego i zasiłki dla opiekunów*	*3 789 155,00*	
		a) wydatki bieżące		**3 789 155,00**
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*391 255,00*
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*3 397 900,00*
		Działanie 13.4.1.6 Wspacie kobiet w ciąży i rodzin w zakresie dostępu do instrumentów polityki na rzecz rodziny	*24 743,00*	
		a) wydatki bieżące		**24 743,00**
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*743,00*
		świadczenia na rzecz osób fizycznych		*24 000,00*
	85503	*Karta Dużej Rodziny*	*699,00*	*699,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 13.4.1.4 Wsparcie rodzin wielodzietnych*	*699,00*	
		a) wydatki bieżące		**699,00**
		z tego:		
		wynagrodzenia i składki od nich naliczane		*699,00*

	85513	*Składki na ubezpieczenia zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia rodzinne, oraz za osoby pobierające zasiłki dla opiekunów,*	*32 876,00*	*32 876,00*
	2010	*Dotacja celowa otrzymana z budżetu państwa na realizację zadań bieżących z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych gminie ustawami* *Działanie 20.1.3.1 Opłacanie i refundacja skladek na ubezpieczenie zdrowotne z budzetu państwa za osoby uprawnione*	*32 876,00*	
		a) wydatki bieżące z tego: *wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań*		**32 876,00** *32 876,00*
		RAZEM	**3 953 901,00**	**3 953 901,00**

Plan dochodów do odprowadzenia do budżetu państwa z tytułu realizacji zadań z zakresu administracji rządowej

dział	rozdział	wyszczególnienie	plan
750		**Administracja publiczna**	**408,00**
	75011	*Urzędy wojewódzkie*	*408,00*
852		**Pomoc społeczna**	**800,00**
	85228	*Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze*	*800,00*
855		**Rodzina**	**70 100,00**
	85502	*Świadczenia rodzinne, świadczenia z funduszu alimentacyjnego oraz skladki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia spolecznego*	*70 000,00*
	85503	*Karta Dużej Rodziny*	*100,00*
		RAZEM	**71 308,00**

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Plan wydatków budżetu gminy na rok 2024

Dział	Rozdział	Nazwa	Plan	Z tego:													
				Wydatki bieżące	z tego:								Wydatki majątkowe	z tego:			
					wydatki jednostek budżetowych,	z tego:		dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych;	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu		inwestycje i zakupy inwestycyjne	w tym:	zakup i objęcie akcji i udziałów	Wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego
						wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań;								na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3,		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
010		Rolnictwo i łowiectwo	6 616 356,00	366 356,00	366 356,00	0,00	366 356,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 250 000,00	6 250 000,00	6 100 000,00	0,00	0,00
	01008	Melioracje wodne	51 000,00	51 000,00	51 000,00	0,00	51 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	01030	Izby rolnicze	12 356,00	12 356,00	12 356,00	0,00	12 356,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	01043	Infrastruktura wodociągowa wsi	200 000,00	50 000,00	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150 000,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00
	01044	Infrastruktura sanitacyjna wsi	6 281 000,00	181 000,00	181 000,00	0,00	181 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 100 000,00	6 100 000,00	6 100 000,00	0,00	0,00
	01095	Pozostała działalność	72 000,00	72 000,00	72 000,00	0,00	72 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
600		Transport i łączność	5 141 406,00	2 631 879,00	1 717 000,00	0,00	1 717 000,00	914 879,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 509 527,00	2 509 527,00	0,00	0,00	0,00
	60004	Lokalny transport zbiorowy	914 879,00	914 879,00	0,00	0,00	0,00	914 879,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	60014	Drogi publiczne powiatowe	50 000,00	50 000,00	50 000,00	0,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	60016	Drogi publiczne gminne	4 176 527,00	1 667 000,00	1 667 000,00	0,00	1 667 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 509 527,00	2 509 527,00	0,00	0,00	0,00
700		Gospodarka mieszkaniowa	608 500,00	258 500,00	254 500,00	0,00	254 500,00	0,00	4 000,00	0,00	0,00	0,00	350 000,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00
	70005	Gospodarka gruntami i nieruchomościami	379 000,00	79 000,00	75 000,00	0,00	75 000,00	0,00	4 000,00	0,00	0,00	0,00	300 000,00	300 000,00	0,00	0,00	0,00
	70007	Gospodarowanie mieszkaniowym zasobem gminy	229 500,00	179 500,00	179 500,00	0,00	179 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50 000,00	50 000,00	0,00	0,00	0,00
710		Działalność usługowa	181 000,00	181 000,00	181 000,00	0,00	181 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	71004	Plany zagospodarowania przestrzennego	150 000,00	150 000,00	150 000,00	0,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	71012	Zadania z zakresu geodezji i kartografii	31 000,00	31 000,00	31 000,00	0,00	31 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
750		Administracja publiczna	13 556 506,00	10 356 506,00	10 086 506,00	8 094 410,00	1 992 096,00	40 000,00	230 000,00	0,00	0,00	0,00	3 200 000,00	3 200 000,00	2 500 000,00	0,00	0,00
	75011	Urzędy wojewódzkie	496 605,00	496 605,00	496 605,00	422 373,00	74 232,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75022	Rady gmin (miast i miast na prawach powiatu)	162 000,00	162 000,00	12 000,00	0,00	12 000,00	0,00	150 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75023	Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu)	9 077 470,00	9 077 470,00	9 057 470,00	7 611 112,00	1 446 358,00	0,00	20 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75075	Promocja jednostek samorządu terytorialnego	100 000,00	100 000,00	100 000,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75095	Pozostała działalność	3 720 431,00	520 431,00	420 431,00	60 925,00	359 506,00	40 000,00	60 000,00	0,00	0,00	0,00	3 200 000,00	3 200 000,00	2 500 000,00	0,00	0,00

751		Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa	2 400,00	2 400,00	2 400,00	2 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75101	Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa	2 400,00	2 400,00	2 400,00	2 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
752		Obrona narodowa	1 590,00	1 590,00	1 590,00	1 290,00	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75212	Pozostałe wydatki obronne	300,00	300,00	300,00	0,00	300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75224	Kwalifikacja wojskowa.	1 290,00	1 290,00	1 290,00	1 290,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
754		Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	250 000,00	250 000,00	250 000,00	37 000,00	213 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75412	Ochotnicze straże pożarne	250 000,00	250 000,00	250 000,00	37 000,00	213 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
757		Obsługa długu publicznego	450 000,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75702	Obsługa papierów wartościowych, kredytów i pożyczek oraz innych zobowiązań jednostek samorządu terytorialnego zaliczanych do tytułu dłużnego – kredyty i pożyczki	450 000,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	450 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
758		Różne rozliczenia	600 000,00	600 000,00	600 000,00	0,00	600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	75818	Rezerwy ogólne i celowe	600 000,00	600 000,00	600 000,00	0,00	600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
801		Oświata i wychowanie	32 149 784,00	32 149 784,00	30 351 263,00	23 873 722,00	6 477 541,00	0,00	1 043 521,00	755 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80101	Szkoły podstawowe	15 193 507,00	15 193 507,00	14 084 851,00	12 327 826,00	1 757 025,00	0,00	598 656,00	510 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80104	Przedszkola	8 643 524,00	8 643 524,00	8 186 800,00	6 493 516,00	1 693 284,00	0,00	211 724,00	245 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80107	Świetlice szkolne	928 598,00	928 598,00	879 967,00	821 589,00	58 378,00	0,00	48 631,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80113	Dowożenie uczniów do szkół	350 000,00	350 000,00	350 000,00	0,00	350 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80146	Dokształcanie i doskonalenie nauczycieli	132 543,00	132 543,00	132 543,00	0,00	132 543,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80148	Stołówki szkolne i przedszkolne	3 286 998,00	3 286 998,00	3 284 198,00	928 035,00	2 356 163,00	0,00	2 800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80149	Realizacja zadań wymagających stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy dla dzieci w przedszkolach, oddziałach przedszkolnych w szkołach podstawowych i innych formach wychowania przedszkolnego	594 868,00	594 868,00	561 655,00	561 655,00	0,00	0,00	33 213,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80150	Realizacja zadań wymagających stosowania specjalnej organizacji nauki i metod pracy dla dzieci i młodzieży w szkołach podstawowych	2 889 598,00	2 889 598,00	2 741 101,00	2 741 101,00	0,00	0,00	148 497,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	80195	Pozostała działalność	130 148,00	130 148,00	130 148,00	0,00	130 148,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
851		Ochrona zdrowia	324 196,00	324 196,00	310 594,00	120 196,00	190 398,00	13 602,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85153	Zwalczanie narkomanii	5 000,00	5 000,00	5 000,00	0,00	5 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85154	Przeciwdziałanie alkoholizmowi	305 398,00	305 398,00	305 398,00	120 000,00	185 398,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85158	Izby wytrzeźwień	13 602,00	13 602,00	0,00	0,00	0,00	13 602,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85195	Pozostała działalność	196,00	196,00	196,00	196,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
852		Pomoc społeczna	2 494 996,00	2 494 996,00	2 117 867,00	918 500,00	1 199 367,00	0,00	377 129,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85202	Domy pomocy społecznej	800 000,00	800 000,00	800 000,00	0,00	800 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85205	Zadania w zakresie przeciwdziałania przemocy w rodzinie	6 000,00	6 000,00	6 000,00	0,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85213	Składki na ubezpieczenie zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia z pomocy społecznej oraz za osoby uczestniczące w zajęciach w centrum integracji społecznej	17 175,00	17 175,00	17 175,00	0,00	17 175,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85214	Zasiłki okresowe, celowe i pomoc w naturze oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe	151 420,00	151 420,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151 420,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85215	Dodatki mieszkaniowe	6 000,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	85216	Zasiłki stałe	165 011,00	165 011,00	5 000,00	0,00	5 000,00	0,00	160 011,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85219	Ośrodki pomocy społecznej	1 135 963,00	1 135 963,00	1 122 800,00	918 500,00	204 300,00	0,00	13 163,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85228	Usługi opiekuńcze i specjalistyczne usługi opiekuńcze	81 480,00	81 480,00	81 480,00	0,00	81 480,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85230	Pomoc w zakresie dożywiania	49 535,00	49 535,00	3 000,00	0,00	3 000,00	0,00	46 535,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85295	Pozostała działalność	82 412,00	82 412,00	82 412,00	0,00	82 412,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
854		Edukacyjna opieka wychowawcza	42 200,00	42 200,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	2 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85412	Kolonie i obozy oraz inne formy wypoczynku dzieci i młodzieży szkolnej, a także szkolenia młodzieży	40 000,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85415	Pomoc materialna dla uczniów o charakterze socjalnym	2 200,00	2 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
855		Rodzina	5 260 402,00	5 260 402,00	1 836 002,00	1 437 926,00	398 076,00	0,00	3 424 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85501	Świadczenie wychowawcze	1 250,00	1 250,00	1 250,00	0,00	1 250,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85502	Świadczenia rodzinne, świadczenie z funduszu alimentacyjnego oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe z ubezpieczenia społecznego	4 078 400,00	4 078 400,00	655 500,00	589 800,00	65 700,00	0,00	3 422 900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85503	Karta Dużej Rodziny	699,00	699,00	699,00	699,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85504	Wspieranie rodziny	50 000,00	50 000,00	50 000,00	15 000,00	35 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85508	Rodziny zastępcze	190 000,00	190 000,00	190 000,00	0,00	190 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85513	Składki na ubezpieczenie zdrowotne opłacane za osoby pobierające niektóre świadczenia rodzinne oraz za osoby pobierające zasiłki dla opiekunów	32 876,00	32 876,00	32 876,00	0,00	32 876,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	85516	System opieki nad dziećmi w wieku do lat 3	907 177,00	907 177,00	905 677,00	832 427,00	73 250,00	0,00	1 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
900		Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	7 190 500,00	5 680 500,00	5 580 500,00	403 875,00	5 176 625,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 510 000,00	1 510 000,00	1 000 000,00	0,00	0,00
	90002	Gospodarka odpadami komunalnymi	4 200 000,00	4 200 000,00	4 200 000,00	403 875,00	3 796 125,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	90003	Oczyszczanie miast i wsi	75 500,00	75 500,00	75 500,00	0,00	75 500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	90004	Utrzymanie zieleni w miastach i gminach	270 000,00	270 000,00	270 000,00	0,00	270 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	90005	Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	1 740 000,00	230 000,00	230 000,00	0,00	230 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 510 000,00	1 510 000,00	1 000 000,00	0,00	0,00
	90013	Schroniska dla zwierząt	100 000,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	90015	Oświetlenie ulic, placów i dróg	765 000,00	765 000,00	765 000,00	0,00	765 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	90026	Pozostałe działania związane z gospodarką odpadami	40 000,00	40 000,00	40 000,00	0,00	40 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
921		Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	3 382 654,00	2 590 000,00	80 000,00	0,00	80 000,00	2 510 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	792 654,00	792 654,00	0,00	0,00	0,00
	92109	Domy i ośrodki kultury, świetlice i kluby	1 550 000,00	1 550 000,00	0,00	0,00	0,00	1 550 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	92116	Biblioteki	960 000,00	960 000,00	0,00	0,00	0,00	960 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	92120	Ochrona zabytków i opieka nad zabytkami	862 654,00	80 000,00	80 000,00	0,00	80 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	782 654,00	782 654,00	0,00	0,00	0,00
	92195	Pozostała działalność	10 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10 000,00	10 000,00	0,00	0,00	0,00
926		Kultura fizyczna	4 182 200,00	1 082 200,00	762 200,00	211 500,00	550 700,00	320 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 100 000,00	3 100 000,00	0,00	0,00	0,00
	92601	Obiekty sportowe	3 862 200,00	762 200,00	762 200,00	211 500,00	550 700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3 100 000,00	3 100 000,00	0,00	0,00	0,00
	92605	Zadania w zakresie kultury fizycznej	320 000,00	320 000,00	0,00	0,00	0,00	320 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wydatki ogółem:			**82 434 690,00**	**64 722 509,00**	**54 497 778,00**	**35 100 819,00**	**19 396 959,00**	**3 938 481,00**	**5 081 250,00**	**755 000,00**	**0,00**	**450 000,00**	**17 712 181,00**	**17 712 181,00**	**9 600 000,00**	**0,00**	**0,00**

Załącznik Nr 4 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Przychody i rozchody budżetu w 2024r.

Lp.	Treść	Klasyfikacja §	Kwota
1	2	3	4
Przychody ogółem:			**7 286 000,00**
1	Przychody z zaciągniętych pożyczek na finansowanie zadań realizowanych z udziałem środków pochodzacych z budżetu Unii Europejskiej	903	4 400 000,00
2	Przychody jednostek samorządu terytorialnego z wynikających z rozliczenia środków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i dotacji na realizację programu, projektu lub zadania finansowanego z udziałem tych środków	906	120 000,00
3	Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust.2 pkt 6 ustawy	950	566 000,00
4	Przychody z zaciągniętych pożyczek i kredytów na rynku krajowym	952	2 200 000,00
Rozchody ogółem:			**1 418 830,00**
1	Wykup innych papierów wartościowych	982	1 000 000,00
2	Spłaty otrzymanych krajowych pożyczek i kredytów	992	418 830,00

Załącznik Nr 5 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Dochody i wydatki związane z realizacją zadań określonych w gminnym programie profilaktyki, rozwiązywania problemów alkoholowych i przeciwdziałaniu narkomanii

DOCHODY

dział	rozdział	§	wyszczególnienie	plan
756			**Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowosci prawnej oraz wydatki związane z ich poborem**	**350 000,00**
	75618		*Wpływy z innych opłat stanowiących stanowiących dochody jednostek samorządu terytorialnego na podstawie ustaw*	*350 000,00*
		0480	Wpływy z opłat za zezwolenia na sprzedaż alkoholu	230 000,00
		0270	Wpływy z części opłaty za zezwolenie na sprzedaż napojów alkoholowych w obrocie hurtowym	120 000,00

WYDATKI

Dział	Rozdział	Nazwa	Wydatki bieżące	z tego:		
				wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	dotacje na zadania bieżące
851		**Ochrona zdrowia**	**324 000,00**	**120 000,00**	**190 398,00**	**13 602,00**
	85153	*Zwalczanie narkomanii*	*5 000,00*	*0,00*	*5 000,00*	*0,00*
	85154	*Przeciwdziałanie alkoholizmowi*	*305 398,00*	*120 000,00*	*185 398,00*	*0,00*
	85158	*Izby wytrzeźwień*	*13 602,00*	*0,00*	*0,00*	*13 602,00*
852		**Pomoc społeczna**	**6 000,00**	**0,00**	**6 000,00**	**0,00**

	85205	*Zadania w w zakresie przeciwdzialania przemocy w rodzinie*	*6 000,00*	*0,00*	*6 000,00*	*0,00*
855		**Rodzina**	**20 000,00**	**15 000,00**	**5 000,00**	**0,00**
	85504	*Wspieranie rodziny*	*20 000,00*	*15 000,00*	*5 000,00*	*0,00*
RAZEM			**350 000,00**	**135 000,00**	**201 398,00**	**13 602,00**

Załącznik Nr 6 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Dochody z opłat i kar za korzystanie ze środowiska i wydatki nimi finansowane

DOCHODY

dział	rozdział	§	wyszczególnienie	Plan
900			**Gospodarka komunalna**	**30 000,00**
	90019		*Wpływy i wydatki związane z gromadzeniem środków z opłat i kar za korzystanie ze środowiska*	*30 000,00*
		0690	Wpływy z różnych opłat	30 000,00

WYDATKI

Dział	Rozdział	Nazwa	Wydatki bieżące	z tego:
				wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań
900		**Gospodarka komunalna**	**30 000,00**	**30 000,00**
	90004	*Utrzymanie zieleni w miastach i gminach*	*30 000,00*	*30 000,00*
RAZEM			**30 000,00**	**30 000,00**

Załącznik Nr 7 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Dochody z opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi i wydatki nimi finansowane

DOCHODY

dział	rozdział	§	wyszczególnienie	Plan
900			**Gospodarka komunalna i ochrona srodowiska**	**4 200 000,00**
	90002		*Gospodarka odpadami komunalnymi*	*4 200 000,00*
		0490	Wpływy z innych lokalnych opłat pobieranych przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie odrębnych ustaw	4 200 000,00

WYDATKI

Dział	Rozdział	Nazwa	RAZEM	Wydatki bieżące z tego:	
				wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań
900		**Gospodarka komunalna**	**4 200 000,00**	**403 875,00**	**3 796 125,00**
	90002	*Gospodarka odpadami komunalnymi*			
		plan	*4 200 000,00*	*403 875,00*	*3 796 125,00*

Załącznik Nr 8 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Zestawienie kwot dotacji udzielanych z budżetu gminy w 2024 roku

Dział / Rozdział / Wyszczególnienie	ogółem	dotacje dla jednostek sektora finansów publicznych w tym:			dotacje dla jednostek spoza sektora finansów publicznych w tym:		
		dotacje podmiotowe	dotacje celowe	dotacje przedmiotowe	dotacje podmiotowe	dotacje celowe	dotacje przedmiotowe
DOTACJE UDZIELANE Z BUDŻETU	**5 221 135,00**	**2 510 000,00**	**1 068 481,00**	**0,00**	**0,00**	**1 642 654,00**	**0,00**
w tym:							
600 - Transport i łączność	***914 879,00***		***914 879,00***				
60004 - Lokalny transport zbiorowy	*914 879,00*		*914 879,00*				
wydatki bieżące	914 879,00		914 879,00				
Wpłaty gmin i powiatów na rzecz innych jst oraz związków gmin, związków powiatowo gminnych, związków powiatów, związków metropolitarnych na dofinansowanie zadań bieżących	914 879,00		914 879,00				
750 - Administracja publiczna	***40 000,00***		***40 000,00***				
75095 - Pozostała działalność	*40 000,00*		*40 000,00*				
wydatki bieżące							
Wpłaty gmin i powiatów na rzecz innych jst oraz związków gmin, związków powiatowo gminnych, związków powiatów, związków metropolitarnych na dofinansowanie zadań bieżących	40 000,00		40 000,00				
851 - Ochrona zdrowia	***13 602,00***		***13 602,00***				
85158 - Izby wytrzeźwień	*13 602,00*		*13 602,00*				
wydatki bieżące							
Dotacja celowa na pomoc finansową udzielaną między jednostkami samorządu terytorialnego na dofinansowanie własnych zadań bieżących	13 602,00		13 602,00				
854 - Edukacyjna opieka wychowawcza	***40 000,00***					***40 000,00***	
85412 - Kolonie i obozy oraz inne formy wypoczynku dzieci i młodzieży szkolnej, a także szkolenia młodzieży	*40 000,00*					*40 000,00*	
wydatki bieżące							

Dotacja celowa z budzetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji stowarzyszeniom	10 000,00					10 000,00	
Dotacja celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji pozostałym jednostkom nie zaliczanym do sektora finansów publicznych	30 000,00					30 000,00	
900 - Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	***600 000,00***		***100 000,00***			***500 000,00***	
90005 - Ochrona powietrza atmosferycznego i klimatu	*500 000,00*					*500 000,00*	
wydatki majątkowe							
Dotacje celowe z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realzaicji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych	500 000,00					500 000,00	
90013 - Schroniska dla zwierząt	*100 000,00*		*100 000,00*				
wydatki bieżące							
Dotacje celowe przekazane gminie na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień między jst	100 000,00		100 000,00				
921 - Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	***3 292 654,00***	***2 510 000,00***				***782 654,00***	
92109 - Domy i ośrodki kultury, świetlice i kluby	*1 550 000,00*	*1 550 000,00*					
wydatki bieżące							
Dotacja podmiotowa z budżetu dla samorządowej instytucji kultury	1 550 000,00	1 550 000,00					
92116 - Biblioteki	*960 000,00*	*960 000,00*					
wydatki bieżące							
Dotacja podmiotowa z budżetu dla samorządowej instytucji kultury	960 000,00	960 000,00					
92120 - Ochrona zabytków i opieka nad zabytkami	*782 654,00*	#				*782 654,00*	
wydatki majątkowe							
Dotacja celowa przekazana z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań inwestycyjnych obiektów zabytkowych jednostkom niezaliczanym do sektora finansów publicznych	782 654,00	#				782 654,00	
926 - Kultura fizyczna i sport	***320 000,00***					***320 000,00***	
92605 - Zadania w zakresie kultury fizycznej i sportu	*320 000,00*					*320 000,00*	
wydatki bieżące							
Dotacja celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji pozostałym jednostkom niezaliczanym do sektora finansów publicznych	320 000,00					320 000,00	

Załącznik Nr 9 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Środki z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19

dział	rozdział/ paragraf	nazwa programu/projektu	wydatki	dochody
750		**Administracja publiczna**	**500 000,00**	**500 000,00**
	75095	*Pozostała działalność*	*500 000,00*	*500 000,00*
	6090	**środki z Funduszu Przeciwdzialania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realziacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych związanych z przeciwdziałaniem COVID-19**		**500 000,00**
		a) wydatki majątkowe	500 000,00	
		z tego: inwestycje i zakupy inwestycyjne	*500 000,00*	
		Remont zabytkowego pałacu Habsburgów w Bestwinie	**500 000,00**	
921		**Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego**	**782 654,00**	**767 000,00**
	92120	*Ochrona zabytków i opieka nad zabytkami*	*782 654,00*	*767 000,00*
	6090	**środki z Funduszu Przeciwdzialania COVID-19 na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realziacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych związanych z przeciwdziałaniem COVID-19**		**767 000,00**
		a) wydatki majątkowe	782 654,00	
		z tego: inwestycje i zakupy inwestycyjne	*782 654,00*	
		Prace konserwatorskie w prezbiterium Kościoła p.w. Wniebowzięcia NMP w Bestwinie	**382 654,00**	
		Remont wieży Kościoła p.w. Niepokalanego Serca NMP w Kaniowie	**400 000,00**	

Załącznik Nr 10 do uchwały Nr LXV/../2023
Rady Gminy Bestwina
z dnia 18 grudnia 2023 r.

Przedsięwzięcia realizowane ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład - Program Inwestycji Strategicznych

dział	rozdział	nazwa programu/projektu	wydatki	dochody
600		**Transport i łączność**	**1 100 000,00**	**1 100 000,00**
	60016	*Drogi publiczne gminne*	*1 100 000,00*	*1 100 000,00*
	6370	**Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych**		**1 100 000,00**
		a) wydatki majątkowe	1 100 000,00	
		z tego: inwestycje i zakupy inwestycyjne	*1 100 000,00*	
		Przebudowa gminnych dróg publicznych w Gminie Bestwina	**1 100 000,00**	
926		**Kultura fizyczna**	**3 000 000,00**	**3 000 000,00**
	92601	*Obiekty sportowe*	*3 000 000,00*	*3 000 000,00*
	6370	**Środki otrzymane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych na realizację zadań inwestycyjnych**		**3 000 000,00**
		a) wydatki majątkowe	3 000 000,00	
		z tego: inwestycje i zakupy inwestycyjne	*3 000 000,00*	
		Modernizacja infrastruktury sportowo - rekreacyjnej w Gminie Bestwina	**3 000 000,00**	