

PROTOKÓŁ Nr 63

obrad LXIII nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Częstochowy

odbytej w dniu 16 sierpnia 2022 roku

w sali sesyjnej Urzędu Miasta Częstochowy,

przy ul. Śląskiej 11/13

pod przewodnictwem Wiceprzewodniczącego

Rady Miasta Częstochowy Jacka Krawczyka

Czas trwania obrad: od godz. 13⁰⁰ do godz. 13³⁵.

Ad. pkt 1.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk dokonał otwarcia LXIII nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta, powitał przybyłych gości, na podstawie listy obecności stwierdził prawomocność obrad i przystąpił do realizacji porządku obrad.

Lista obecności Radnych stanowi *załącznik nr 1 do protokołu*.

Porządek obrad LXIII Sesji Rady Miasta Częstochowy stanowi *załącznik nr 2 do protokołu*.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk przedstawił wniosek Prezydenta Miasta o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń. (BR.8.LXIII.22) *załącznik nr 3 do protokołu*.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. wniosek.

*Rada Miasta Częstochowy przy 21 głosach za, 1 głosie przeciwnym i 3 głosach wstrzymujących się **przyjęła** ww. wniosek.*

Rada Miasta przyjęła następujący porządek obrad:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie jej prawomocności.
2. Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.
3. Powołanie sekretarzy.
4. Podjęcie uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038. **(BR.1.LXIII.22)**
5. Podjęcie uchwały w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022. **(BR.2.LXIII.22)**
6. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności

Miejskiej dla Miasta Częstochowy”. **(BR.3.LXIII.22)**

7. Podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyń, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej. **(BR.4.LXIII.22)**
8. Podjęcie uchwały w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Sobuczynie. **(BR.5.LXIII.22)**
9. Podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego. **(BR.6.LXIII.22)**
10. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Miejskiemu Szpitalowi Zespolonemu z siedzibą przy ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie. **(BR.7.LXIII.22)**
11. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń. **(BR.8.LXIII.22)**
12. Zamknięcie obrad LXIII nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Częstochowy.

Ad. pkt 2.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk zaproponował skład Komisji Uchwał i Wniosków: Radny Dariusz Kapinos, Radna Jolanta Urbańska.

Radni wyrazili zgodę na udział w Komisji Uchwał i Wniosków.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie następujący skład Komisji Uchwał i Wniosków: Radny Dariusz Kapinos, Radna Jolanta Urbańska.

*Rada Miasta Częstochowy przy 22 głosach za, braku głosów przeciwnych i 4 głosach wstrzymujących się **przyjęła** ww. skład Komisji Uchwał i Wniosków.*

Ad. Pkt. 3

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk powołał na Sekretarzy obrad LXIII sesji Radnych: Andrzeja Sowę i Krystynę Stefańską.

Ad. Pkt. 4

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Łukasz Kot poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038. **(BR.1.LXIII.22)** - załącznik nr 4 do protokołu.

Głos w dyskusji nad ww. projektem uchwały zabrali: Radny Paweł Ruksza, Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk, Zastępca Prezydenta Miasta Piotr Grzybowski, Radny Piotr Wrona, Skarbnik Miasta Ewa Wójcik.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

*Rada Miasta Częstochowy przy 20 głosach za, 1 głosie przeciwnym i 7 głosach wstrzymujących się **podjęła** uchwałę w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038*

Ad. Pkt. 5

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022. **(BR.2.LXIII.22)** - załącznik nr 5 do protokołu.

Głos w dyskusji nad ww. projektem uchwały zabrali: Radny Paweł Ruksza (2 razy), Zastępca Prezydenta Miasta Piotr Grzybowski (2 razy), Radny Piotr Wrona, Skarbnik Miasta Ewa Wójcik.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

*Rada Miasta Częstochowy przy 20 głosach za, 1 głosie przeciwnym i 7 głosach wstrzymujących się **podjęła** uchwałę w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022.*

Ad. Pkt. 6

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”. **(BR.3.LXIII.22)** - załącznik nr 6 do protokołu.

Brak głosów w dyskusji.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

*Rada Miasta Częstochowy przy 25 głosach za, braku głosów przeciwnych i 2 głosach wstrzymujących się **podjęła** uchwałę w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”.*

Ad. Pkt. 7

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyn, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej. **(BR.4.LXIII.22)** - załącznik nr 7 do protokołu.

Brak głosów w dyskusji.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

*Rada Miasta Częstochowy przy 27 głosach za, braku głosów przeciwnych i 1 głosie wstrzymującym się **podjęła** uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyn, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej.*

Ad. Pkt. 8

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Sobuczynie. **(BR.5.LXIII.22)** - załącznik nr 8 do protokołu.

Głos w dyskusji nad ww. projektem uchwały zabrali: Radny Piotr Wrona, Radny Paweł Ruksza (2 razy), Zastępca Prezydenta Miasta Piotr Grzybowski (2 razy),

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

*Rada Miasta Częstochowy przy 18 głosach za, 1 głosie przeciwnym i 7 głosach wstrzymujących się **podjęła** uchwałę w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Sobuczynie.*

Ad. Pkt. 9

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego. **(BR.6.LXIII.22)** - załącznik nr 9 do protokołu.

Głos w dyskusji nad ww. projektem uchwały zabrali: Radny Paweł Ruksza, Zastępca Prezydenta Miasta Piotr Grzybowski.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie ww. projekt uchwały.

*Rada Miasta Częstochowy przy 18 głosach za, 6 głosach przeciwnych i 3 głosach wstrzymujących się **podjęła** uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego.*

Ad. Pkt. 10

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Miejskiemu Szpitalowi Zespolonemu z siedzibą przy ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie. **(BR.7.LXIII.22)** - załącznik nr 10 do protokołu.

Brak głosów w dyskusji.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie projekt uchwały na druku BR.7.LXIII.22.

*Rada Miasta Częstochowy przy 26 głosach za, braku głosów przeciwnych i 2 głosach wstrzymujących się **podjęła** uchwałę w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Miejskiemu Szpitalowi Zespolonemu z siedzibą przy ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie.*

Ad. Pkt. 10

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poprosił o przygotowanie projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń **(BR.8.LXIII.22)** - załącznik nr 3 do protokołu.

Brak głosów w dyskusji.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk poddał pod głosowanie projekt uchwały na druku BR.8.LXIII.22.

Rada Miasta Częstochowy przy 24 głosach za, braku głosów przeciwnych i 1 głosie wstrzymującym się

podjęta uchwałę w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń.

Wykaz głosowań stanowi załącznik nr 11 do protokołu.

Dyskusja na płycie CD stanowi załącznik nr 12 do protokołu.

Ad. Pkt. 11

W związku z wyczerpaniem porządku obrad Wiceprzewodniczący Rady Miasta Jacek Krawczyk zamknął obrady LXIII nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta.

**Wiceprzewodniczący
Rady Miasta Częstochowy
(-) Jacek Krawczyk**

**Protokołowała:
(-) Joanna Rekwirewicz**

Rada Miasta Częstochowy - Radni - Sesja Sesja w dniu 16 sierpnia 2022

13:00

Banaś Łukasz (obecny)
Blukacz Tomasz (obecny)
Gawroński Artur (obecny)
Gieroń Barbara (obecny)
Iżyńska Małgorzata (obecny)
Jarzyński Konrad (obecny)
Jastrzębska Katarzyna (obecny)
Kaliszewski Piotr (obecny)
Kapinos Dariusz (obecny)
Kot Łukasz (obecny)
Krawczyk Jacek (obecny)
Lewandowska Ewa (obecny)
Lewandowski Michał (obecny)
Majer Dorota (obecny)
Niesmaczny Zbigniew (obecny)
Pawłowska Agata (obecny)
Pohorecka Monika (obecny)
Ruksza Paweł (obecny)
Skrzypczyńska Emilia (obecny)
Sowa Andrzej (obecny)
Stefańska Krystyna (obecny)
Struzik Beata (obecny)
Szczuka Ryszard (obecny)
Trzeszkowski Sebastian (obecny)
Tyl Tomasz (obecny)
Urbańska Jolanta (obecny)
Wrona Piotr (obecny)
Zbrojkiewicz Iwona (obecny)



Częstochowa, 12 sierpnia 2022 r.

Załącznik nr 2 do protokołu

Przewodniczący
Rady Miasta Częstochowy

BR.0002.LXIII.2022

Pan/i

Na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r., poz. 559 ze zm.) oraz art. 15 zzz ust. 1 i 2 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (jt. Dz.U. z 2022 r., poz.202 ze zm.) **zwołuję** na dzień **16 sierpnia (wtorek) 2022 roku o godz. 13⁰⁰ LXIII nadzwyczajną Sesję Rady Miasta Częstochowy**. Sesja odbędzie się w trybie zdalnym (online) z następującym porządkiem obrad:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie jej prawomocności.
2. Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.
3. Powołanie sekretarza.
4. Podjęcie uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038. **(BR.1.LXIII.22)**
5. Podjęcie uchwały w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022. **(BR.2.LXIII.22)**
6. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”. **(BR.3.LXIII.22)**
7. Podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzym, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej. **(BR.4.LXIII.22)**
8. Podjęcie uchwały w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Sobuczynie. **(BR.5.LXIII.22)**
9. Podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego. **(BR.6.LXIII.22)**
10. Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Miejskiemu Szpitalowi Zespolonemu z siedzibą przy ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie. **(BR.7.LXIII.22)**

RADA MIASTA CZĘSTOCHOWY

11. Zamknięcie obrad LXIII nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta Częstochowy.

Wiceprzewodniczący
Rady Miasta Częstochowy

(-) Łukasz Kot

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 i art. 40 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 559, poz. 1005, poz. 1079) w związku art. 11 ust. 2., art.12 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1634, poz. 1692)

Rada Miasta Częstochowy uchwała:

§ 1. W Statucie Częstochowskiego Centrum Świadczeń, stanowiącym załącznik do uchwały Nr 381.XXIX.2016 Rady Miasta Częstochowy z dnia 22 września 2016 r. w sprawie nadania Statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń (Dz. U. Woj. Śl. 2016, poz. 4867), zmienionej uchwałą Nr 489.XXXVI.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 23 lutego 2017 r. (Dz. U. Woj. Śl. 2017, poz. 1351), uchwałą Nr 812.LVI.2018 Rady Miasta Częstochowy z dnia 21 czerwca 2018 r. (Dz. U. Woj. Śl. 2018, poz. 4168), uchwałą Nr 473.XXXIV.2020 Rady Miasta Częstochowy z dnia 29 października 2020 r. (Dz. U. Woj. Śl. 2020 r., poz. 7768), uchwałą Nr 764.LIV.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 27 stycznia 2022 r. (Dz. U. Woj. Śl. 2022 r., poz. 801) oraz uchwałą Nr 795.LVII.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24 marca 2022 r. (Dz. U. Woj. Śl. 2022 r., poz. 1920) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 po pkt 11 e dodaje się punkt 11 f w brzmieniu: "11 f)

ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o dodatku węglowym;"

2) w § 4 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) ustalanie i wypłacanie dodatku węglowego” ..

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

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

Uzasadnienie

Ustawą z dnia 5 sierpnia 2022 r. o dodatku węglowym zlecono gminom obowiązek wypłaty dodatku węglowego jako zadanie z zakresu administracji rządowej. Na podstawie art. 3 ust. 2 powołanej ustawy „wójt, burmistrz lub prezydent miasta może, w formie pisemnej, upoważnić swojego zastępcę, pracownika urzędu gminy albo kierownika ośrodka pomocy społecznej, a w przypadku przekształcenia ośrodka pomocy społecznej w centrum usług społecznych na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o realizowaniu usług społecznych przez centrum usług społecznych - dyrektora centrum usług społecznych, lub kierownika innej jednostki organizacyjnej gminy, a także inną osobę na wniosek kierownika ośrodka pomocy społecznej, dyrektora centrum usług społecznych lub innej jednostki organizacyjnej gminy do prowadzenia postępowań w sprawach dotyczących wypłaty dodatku węglowego, o którym mowa w art. 2 ust. 1.”

Częstochowskie Centrum Świadczeń jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną w zakresie wypłaty świadczeń na rzecz mieszkańców Miasta Częstochowy. Z tych też przyczyn podjęcie przedmiotowej uchwały jest niezbędne dla prawidłowego realizowania przepisów ustawy.

Uchwała wymaga pilnego wprowadzenia ze względu na krótki termin wypłaty środków.

Załącznik nr 4 do protokołu

**UCHWAŁA Nr
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY
z dnia**

w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r., poz. 559 z późn. zm.), art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (jt. Dz. U. z 2022 r., poz. 528 z późn. zm.), art. 226, 227, 228, 230, 231, 232 i art. 243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (jt. Dz. U. z 2021 r., poz. 305 z późn. zm.) w związku z art. 9 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 2500 z późn. zm.), art. 9 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r., poz. 1927 z późn. zm.), art. 15 zob ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (jt. Dz. U. z 2021 r. poz. 2095 z późn. zm.), w związku z § 2 i § 3 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 10 stycznia 2013 r. w sprawie wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego (jt. Dz. U. z 2021 r., poz. 83) oraz Uchwałą Nr 730.LIII.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038 (z późn. zm.)

Rada Miasta Częstochowy uchwala:

§ 1. Wprowadzić następujące zmiany do Uchwały Nr 730.LIII.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038 (z późn. zm.):

- 1) w załączniku nr 1 dokonuje się zmian zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały,
- 2) w załączniku nr 2 dokonuje się zmian zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej uchwały,
- 3) w załączniku nr 3 dokonuje się zmian zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego ¹⁾

Ustalona na lata 2022–2025 relacja z art. 243 (poz. 8.3, 8.3.1, 8.4 i 8.4.1) została obliczona według średniej 7-letniej

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	
2022	A	1 578 004 703,00	1 385 915 166,00	308 752 588,00	24 098 318,00	388 183 905,00	250 130 257,00	414 750 098,00	170 800 000,00	192 089 537,00	9 455 587,00	179 633 950,00
	B	2 600 000,00	2 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 575 404 703,00	1 383 315 166,00	308 752 588,00	24 098 318,00	388 183 905,00	250 130 257,00	412 150 098,00	170 800 000,00	192 089 537,00	9 455 587,00	179 633 950,00
2023	A	1 413 135 750,00	1 299 917 227,00	322 955 207,00	25 206 841,00	404 451 294,00	142 121 471,00	405 182 414,00	177 424 000,00	113 218 523,00	7 137 023,00	103 281 500,00
	B	8 500 000,00	8 500 000,00	0,00	0,00	8 500 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 404 635 750,00	1 291 417 227,00	322 955 207,00	25 206 841,00	395 951 294,00	142 121 471,00	405 182 414,00	177 424 000,00	113 218 523,00	7 137 023,00	103 281 500,00
2024	A	1 358 958 315,00	1 337 200 493,00	337 811 147,00	26 366 355,00	414 165 054,00	142 542 347,00	416 315 590,00	182 746 720,00	21 757 822,00	6 075 950,00	12 981 872,00

	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 358 958 315,00	1 337 200 493,00	337 811 147,00	26 366 355,00	414 165 054,00	142 542 347,00	416 315 590,00	182 746 720,00	21 757 822,00	6 075 950,00	12 981 872,00
2025	A	1 396 471 463,00	1 390 217 813,00	353 350 459,00	27 579 208,00	433 216 646,00	145 184 861,00	430 886 639,00	188 229 122,00	6 253 650,00	3 553 650,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 396 471 463,00	1 390 217 813,00	353 350 459,00	27 579 208,00	433 216 646,00	145 184 861,00	430 886 639,00	188 229 122,00	6 253 650,00	3 553 650,00	0,00
2026	A	1 427 546 187,00	1 427 546 187,00	0,00	0,00	0,00	145 162 247,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 427 546 187,00	1 427 546 187,00	0,00	0,00	0,00	145 162 247,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2027	A	1 466 012 624,00	1 466 012 624,00	0,00	0,00	0,00	145 157 165,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 466 012 624,00	1 466 012 624,00	0,00	0,00	0,00	145 157 165,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	A	1 505 628 122,00	1 505 628 122,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 505 628 122,00	1 505 628 122,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	A	1 546 442 556,00	1 546 442 556,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 546 442 556,00	1 546 442 556,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	A	1 588 481 422,00	1 588 481 422,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 588 481 422,00	1 588 481 422,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2031	A	1 631 781 455,00	1 631 781 455,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 631 781 455,00	1 631 781 455,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2032	A	1 676 380 489,00	1 676 380 489,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 676 380 489,00	1 676 380 489,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2033	A	1 722 317 494,00	1 722 317 494,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 722 317 494,00	1 722 317 494,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	A	1 769 632 608,00	1 769 632 608,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 769 632 608,00	1 769 632 608,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	A	1 818 367 177,00	1 818 367 177,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 818 367 177,00	1 818 367 177,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	A	1 868 563 782,00	1 868 563 782,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 868 563 782,00	1 868 563 782,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2037	A	1 920 266 285,00	1 920 266 285,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 920 266 285,00	1 920 266 285,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	A	1 973 519 863,00	1 973 519 863,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 973 519 863,00	1 973 519 863,00	0,00	0,00	0,00	145 147 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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

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

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

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

Wyszczególnienie	Wydatki ogółem x	z tego:											
		Wydatki bieżące ^x	w tym:							Wydatki majątkowe ^x	w tym:		
			na wynagrodzenia i składki od nich naliczane	z tytułu poręczeń i gwarancji ^x	w tym:		wydatki na obsługę długu ^x	w tym:			Inwestycje i zakupy inwestycyjne, o których mowa w art. 236 ust. 4 pkt 1 ustawy	w tym: wydatki o charakterze dotacyjnym na inwestycje i zakupy inwestycyjne	
					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				
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	
2022	A	1 633 430 708,00	1 277 734 508,00	480 975 254,00	6 445 707,00	0,00	15 052 893,00	0,00	0,00	0,00	355 696 200,00	350 696 200,00	1 881 661,00
	B	2 600 000,00	2 598 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00	2 000,00	0,00
	C	1 630 830 708,00	1 275 136 508,00	480 975 254,00	6 445 707,00	0,00	15 052 893,00	0,00	0,00	0,00	355 694 200,00	350 694 200,00	1 881 661,00
2023	A	1 492 038 513,00	1 134 422 489,00	463 174 032,00	9 982 160,00	0,00	11 598 294,00	0,00	0,00	0,00	357 616 024,00	357 616 024,00	0,00
	B	82 323 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	82 323 000,00	82 323 000,00	0,00
	C	1 409 715 513,00	1 134 422 489,00	463 174 032,00	9 982 160,00	0,00	11 598 294,00	0,00	0,00	0,00	275 293 024,00	275 293 024,00	0,00
2024	A	1 286 684 078,00	1 146 740 474,00	463 405 619,00	8 309 123,00	0,00	12 039 512,00	0,00	0,00	0,00	139 943 604,00	139 943 604,00	0,00
	B	-73 823 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-73 823 000,00	-73 823 000,00	0,00

	C	1 360 507 078,00	1 146 740 474,00	463 405 619,00	8 309 123,00	0,00	12 039 512,00	0,00	0,00	0,00	213 766 604,00	213 766 604,00	0,00
2025	A	1 324 304 248,00	1 148 767 780,00	463 637 322,00	7 088 793,00	0,00	13 693 000,00	0,00	0,00	0,00	175 536 468,00	175 536 468,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 324 304 248,00	1 148 767 780,00	463 637 322,00	7 088 793,00	0,00	13 693 000,00	0,00	0,00	0,00	175 536 468,00	175 536 468,00	0,00
2026	A	1 362 993 596,00	1 148 133 686,00	0,00	5 012 165,00	0,00	12 514 000,00	0,00	0,00	0,00	214 859 910,00	214 859 910,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 362 993 596,00	1 148 133 686,00	0,00	5 012 165,00	0,00	12 514 000,00	0,00	0,00	0,00	214 859 910,00	214 859 910,00	0,00
2027	A	1 391 227 333,00	1 147 115 714,00	0,00	4 896 913,00	0,00	10 933 308,00	0,00	0,00	0,00	244 111 619,00	244 111 619,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 391 227 333,00	1 147 115 714,00	0,00	4 896 913,00	0,00	10 933 308,00	0,00	0,00	0,00	244 111 619,00	244 111 619,00	0,00

2028	A	1 427 428 831,00	1 145 980 805,00	0,00	3 268 130,00	0,00	9 240 478,00	0,00	0,00	0,00	281 448 026,00	281 448 026,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 427 428 831,00	1 145 980 805,00	0,00	3 268 130,00	0,00	9 240 478,00	0,00	0,00	0,00	281 448 026,00	281 448 026,00	0,00
2029	A	1 467 619 839,00	1 144 724 364,00	0,00	1 792 643,00	0,00	7 415 666,00	0,00	0,00	0,00	322 895 475,00	322 895 475,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 467 619 839,00	1 144 724 364,00	0,00	1 792 643,00	0,00	7 415 666,00	0,00	0,00	0,00	322 895 475,00	322 895 475,00	0,00
2030	A	1 520 578 088,00	1 143 582 718,00	0,00	1 789 285,00	0,00	5 705 366,00	0,00	0,00	0,00	376 995 370,00	376 995 370,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 520 578 088,00	1 143 582 718,00	0,00	1 789 285,00	0,00	5 705 366,00	0,00	0,00	0,00	376 995 370,00	376 995 370,00	0,00
2031	A	1 580 811 461,00	1 142 763 657,00	0,00	1 785 926,00	0,00	4 317 366,00	0,00	0,00	0,00	438 047 804,00	438 047 804,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 580 811 461,00	1 142 763 657,00	0,00	1 785 926,00	0,00	4 317 366,00	0,00	0,00	0,00	438 047 804,00	438 047 804,00	0,00

2032	A	1 638 210 489,00	1 142 304 749,00	0,00	1 782 996,00	0,00	3 289 235,00	0,00	0,00	0,00	495 905 740,00	495 905 740,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 638 210 489,00	1 142 304 749,00	0,00	1 782 996,00	0,00	3 289 235,00	0,00	0,00	0,00	495 905 740,00	495 905 740,00	0,00
2033	A	1 694 647 494,00	1 142 115 388,00	0,00	1 779 707,00	0,00	2 530 366,00	0,00	0,00	0,00	552 532 106,00	552 532 106,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 694 647 494,00	1 142 115 388,00	0,00	1 779 707,00	0,00	2 530 366,00	0,00	0,00	0,00	552 532 106,00	552 532 106,00	0,00
2034	A	1 745 838 608,00	1 142 085 180,00	0,00	1 776 849,00	0,00	1 930 366,00	0,00	0,00	0,00	603 753 428,00	603 753 428,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 745 838 608,00	1 142 085 180,00	0,00	1 776 849,00	0,00	1 930 366,00	0,00	0,00	0,00	603 753 428,00	603 753 428,00	0,00
2035	A	1 794 617 177,00	1 142 105 258,00	0,00	1 774 190,00	0,00	1 380 366,00	0,00	0,00	0,00	652 511 919,00	652 511 919,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 794 617 177,00	1 142 105 258,00	0,00	1 774 190,00	0,00	1 380 366,00	0,00	0,00	0,00	652 511 919,00	652 511 919,00	0,00
2036	A	1 845 303 782,00	1 142 128 462,00	0,00	1 771 695,00	0,00	833 208,00	0,00	0,00	0,00	703 175 320,00	703 175 320,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 845 303 782,00	1 142 128 462,00	0,00	1 771 695,00	0,00	833 208,00	0,00	0,00	0,00	703 175 320,00	703 175 320,00	0,00
2037	A	1 907 303 985,00	1 142 230 960,00	0,00	1 075 865,00	0,00	365 059,00	0,00	0,00	0,00	765 073 025,00	765 073 025,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 907 303 985,00	1 142 230 960,00	0,00	1 075 865,00	0,00	365 059,00	0,00	0,00	0,00	765 073 025,00	765 073 025,00	0,00
2038	A	1 967 972 563,00	1 142 538 174,00	0,00	80 100,00	0,00	101 340,00	0,00	0,00	0,00	825 434 389,00	825 434 389,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 967 972 563,00	1 142 538 174,00	0,00	80 100,00	0,00	101 340,00	0,00	0,00	0,00	825 434 389,00	825 434 389,00	0,00

Wyszczególnienie	Wynik budżetu x	w tym:	Przychody budżetu x	z tego:				
				w tym:	Nadwyżka	w tym:	w tym:	

		Kwota prognozowanej nadwyżki budżetu przeznaczana na spłatę kredytów, pożyczek i wykup papierów wartościowych 5)		Kredyty, pożyczki, emisja papierów wartościowych x	na pokrycie deficytu budżetu x	budżetowa z lat ubiegłych x 6)	na pokrycie deficytu budżetu x	Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy 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	
2022	A	-55 426 005,00	0,00	117 903 242,00	102 377 000,00	43 899 763,00	15 166 462,00	11 476 242,00	359 780,00	50 000,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	-55 426 005,00	0,00	117 903 242,00	102 377 000,00	43 899 763,00	15 166 462,00	11 476 242,00	359 780,00	50 000,00
2023	A	-78 902 763,00	0,00	147 880 000,00	147 623 000,00	78 902 763,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	-73 823 000,00	0,00	73 823 000,00	73 823 000,00	73 823 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	-5 079 763,00	0,00	74 057 000,00	73 800 000,00	5 079 763,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2024	A	72 274 237,00	72 274 237,00	573 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	73 823 000,00	72 274 237,00	-73 823 000,00	-73 823 000,00	-1 548 763,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	-1 548 763,00	0,00	74 396 000,00	73 823 000,00	1 548 763,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	A	72 167 215,00	72 167 215,00	606 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	72 167 215,00	72 167 215,00	606 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	A	64 552 591,00	64 552 591,00	865 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	64 552 591,00	64 552 591,00	865 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	A	74 785 291,00	74 785 291,00	870 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	74 785 291,00	74 785 291,00	870 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2028	A	78 199 291,00	78 199 291,00	1 136 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	78 199 291,00	78 199 291,00	1 136 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	A	78 822 717,00	78 822 717,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	78 822 717,00	78 822 717,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	A	67 903 334,00	67 903 334,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	67 903 334,00	67 903 334,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2031	A	50 969 994,00	50 969 994,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	50 969 994,00	50 969 994,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2032	A	38 170 000,00	38 170 000,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	38 170 000,00	38 170 000,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2033	A	27 670 000,00	27 670 000,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	27 670 000,00	27 670 000,00	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	A	23 794 000,00	23 794 000,00	1 206 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	23 794 000,00	23 794 000,00	1 206 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	A	23 750 000,00	23 750 000,00	1 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	23 750 000,00	23 750 000,00	1 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	A	23 260 000,00	23 260 000,00	1 740 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	23 260 000,00	23 260 000,00	1 740 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2037	A	12 962 300,00	12 962 300,00	1 800 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	12 962 300,00	12 962 300,00	1 800 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	A	5 547 300,00	5 547 300,00	1 835 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	5 547 300,00	5 547 300,00	1 835 000,00	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.

Lp	Wyszczególnienie	z tego:				Rozchody budżetu ^x	z tego:				
		Spłaty udzielonych pożyczek w latach ubiegłych ^x	w tym:		Inne przychody niezwiązane z zaciąganiem 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 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	
4.4	4.4.1	4.5	4.5.1	5	5.1	5.1.1	5.1.1.1	5.1.1.2			
2022	A	0,00	0,00	0,00	0,00	62 477 237,00	58 477 237,00	0,00	0,00	0,00	
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	62 477 237,00	58 477 237,00	0,00	0,00	0,00	
2023	A	257 000,00	0,00	0,00	0,00	68 977 237,00	68 977 237,00	0,00	0,00	0,00	
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	C	257 000,00	0,00	0,00	0,00	68 977 237,00	68 977 237,00	0,00	0,00	0,00	
2024	A	573 000,00	0,00	0,00	0,00	72 847 237,00	72 847 237,00	0,00	0,00	0,00	
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

	C	573 000,00	0,00	0,00	0,00	72 847 237,00	72 847 237,00	0,00	0,00	0,00
2025	A	606 000,00	0,00	0,00	0,00	72 773 215,00	72 773 215,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	606 000,00	0,00	0,00	0,00	72 773 215,00	72 773 215,00	0,00	0,00	0,00
2026	A	865 000,00	0,00	0,00	0,00	65 417 591,00	65 417 591,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	865 000,00	0,00	0,00	0,00	65 417 591,00	65 417 591,00	0,00	0,00	0,00
2027	A	870 000,00	0,00	0,00	0,00	75 655 291,00	75 655 291,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	870 000,00	0,00	0,00	0,00	75 655 291,00	75 655 291,00	0,00	0,00	0,00
2028	A	1 136 000,00	0,00	0,00	0,00	79 335 291,00	79 335 291,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 136 000,00	0,00	0,00	0,00	79 335 291,00	79 335 291,00	0,00	0,00	0,00
2029	A	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	80 022 717,00	80 022 717,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	80 022 717,00	80 022 717,00	0,00	0,00	0,00
2030	A	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	69 103 334,00	69 103 334,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	69 103 334,00	69 103 334,00	0,00	0,00	0,00
2031	A	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	52 169 994,00	52 169 994,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	52 169 994,00	52 169 994,00	0,00	0,00	0,00
2032	A	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	39 370 000,00	39 370 000,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	39 370 000,00	39 370 000,00	0,00	0,00	0,00
2033	A	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	28 870 000,00	28 870 000,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 200 000,00	0,00	0,00	0,00	28 870 000,00	28 870 000,00	0,00	0,00	0,00

2034	A	1 206 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 206 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
2035	A	1 250 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 250 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
2036	A	1 740 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 740 000,00	0,00	0,00	0,00	25 000 000,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
2037	A	1 800 000,00	0,00	0,00	0,00	14 762 300,00	14 762 300,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 800 000,00	0,00	0,00	0,00	14 762 300,00	14 762 300,00	0,00	0,00	0,00
2038	A	1 835 000,00	0,00	0,00	0,00	7 382 300,00	7 382 300,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	1 835 000,00	0,00	0,00	0,00	7 382 300,00	7 382 300,00	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 spłata dokonana 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 [*]						
		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
2022	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 000 000,00	654 063 507,00	0,00	108 180 658,00	123 706 900,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00	2 000,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4 000 000,00	654 063 507,00	0,00	108 178 658,00	123 704 900,00
2023	A	x	x	x	x	0,00	0,00	732 709 270,00	0,00	165 494 738,00	165 751 738,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	73 823 000,00	0,00	8 500 000,00	8 500 000,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	658 886 270,00	0,00	156 994 738,00	157 251 738,00
2024	A	x	x	x	x	0,00	0,00	659 862 033,00	0,00	190 460 019,00	191 033 019,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	659 862 033,00	0,00	190 460 019,00	191 033 019,00
2025	A	x	x	x	x	0,00	0,00	587 088 818,00	0,00	241 450 033,00	242 056 033,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	587 088 818,00	0,00	241 450 033,00	242 056 033,00
2026	A	x	x	x	x	0,00	0,00	521 671 227,00	0,00	279 412 501,00	280 277 501,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	521 671 227,00	0,00	279 412 501,00	280 277 501,00
2027	A	x	x	x	x	0,00	0,00	446 015 936,00	0,00	318 896 910,00	319 766 910,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	446 015 936,00	0,00	318 896 910,00	319 766 910,00
2028	A	x	x	x	x	0,00	0,00	366 680 645,00	0,00	359 647 317,00	360 783 317,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	366 680 645,00	0,00	359 647 317,00	360 783 317,00
2029	A	x	x	x	x	0,00	0,00	286 657 928,00	0,00	401 718 192,00	402 918 192,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	286 657 928,00	0,00	401 718 192,00	402 918 192,00
2030	A	x	x	x	x	0,00	0,00	217 554 594,00	0,00	444 898 704,00	446 098 704,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	217 554 594,00	0,00	444 898 704,00	446 098 704,00
2031	A	x	x	x	x	0,00	0,00	165 384 600,00	0,00	489 017 798,00	490 217 798,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	165 384 600,00	0,00	489 017 798,00	490 217 798,00
2032	A	x	x	x	x	0,00	0,00	126 014 600,00	0,00	534 075 740,00	535 275 740,00

	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	126 014 600,00	0,00	534 075 740,00	535 275 740,00
2033	A	x	x	x	x	0,00	0,00	97 144 600,00	0,00	580 202 106,00	581 402 106,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	97 144 600,00	0,00	580 202 106,00	581 402 106,00
2034	A	x	x	x	x	0,00	0,00	72 144 600,00	0,00	627 547 428,00	628 753 428,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	72 144 600,00	0,00	627 547 428,00	628 753 428,00
2035	A	x	x	x	x	0,00	0,00	47 144 600,00	0,00	676 261 919,00	677 511 919,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	47 144 600,00	0,00	676 261 919,00	677 511 919,00
2036	A	x	x	x	x	0,00	0,00	22 144 600,00	0,00	726 435 320,00	728 175 320,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	22 144 600,00	0,00	726 435 320,00	728 175 320,00
2037	A	x	x	x	x	0,00	0,00	7 382 300,00	0,00	778 035 325,00	779 835 325,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	7 382 300,00	0,00	778 035 325,00	779 835 325,00
2038	A	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	830 981 689,00	832 816 689,00
	B	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	0,00	830 981 689,00	832 816 689,00

B) 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
2022	A	7,04%	11,17%	12,00%	10,55%	11,15%	TAK	TAK
	B	-0,02%	-0,02%	-0,03%	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	7,06%	11,19%	12,03%	10,55%	11,15%	TAK	TAK
2023	A	7,82%	15,39%	16,01%	10,60%	11,20%	TAK	TAK
	B	-0,06%	0,62%	0,62%	-0,01%	-0,01%	TAK	TAK
	C	7,88%	14,77%	15,39%	10,61%	11,21%	TAK	TAK
2024	A	7,80%	16,95%	17,46%	11,08%	11,68%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	0,00%	0,09%	0,09%	TAK	TAK
	C	7,80%	16,95%	17,46%	10,99%	11,59%	TAK	TAK
2025	A	7,51%	20,50%	x	11,88%	12,48%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,09%	0,09%	TAK	TAK
	C	7,51%	20,50%	x	11,79%	12,39%	TAK	TAK
2026	A	6,47%	22,77%	x	12,44%	13,00%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,09%	0,08%	TAK	TAK
	C	6,47%	22,77%	x	12,35%	12,92%	TAK	TAK

2027	A	6,93%	24,97%	x	14,44%	15,00%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,08%	0,08%	TAK	TAK
	C	6,93%	24,97%	x	14,36%	14,92%	TAK	TAK

2028	A	6,75%	27,11%	x	17,24%	17,80%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,09%	0,09%	TAK	TAK
	C	6,75%	27,11%	x	17,15%	17,71%	TAK	TAK
2029	A	6,37%	29,20%	x	19,84%	19,84%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,09%	0,09%	TAK	TAK
	C	6,37%	29,20%	x	19,75%	19,75%	TAK	TAK
2030	A	5,31%	31,22%	x	22,41%	22,41%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,09%	0,09%	TAK	TAK
	C	5,31%	31,22%	x	22,32%	22,32%	TAK	TAK
2031	A	3,92%	33,18%	x	24,67%	24,67%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	3,92%	33,18%	x	24,67%	24,67%	TAK	TAK
2032	A	2,90%	35,09%	x	26,99%	26,99%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	2,90%	35,09%	x	26,99%	26,99%	TAK	TAK
2033	A	2,10%	36,95%	x	29,08%	29,08%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	2,10%	36,95%	x	29,08%	29,08%	TAK	TAK
2034	A	1,77%	38,75%	x	31,10%	31,10%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	1,77%	38,75%	x	31,10%	31,10%	TAK	TAK
2035	A	1,68%	40,50%	x	33,07%	33,07%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	1,68%	40,50%	x	33,07%	33,07%	TAK	TAK
2036	A	1,60%	42,20%	x	34,98%	34,98%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	1,60%	42,20%	x	34,98%	34,98%	TAK	TAK
2037	A	0,91%	43,85%	x	36,84%	36,84%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	0,91%	43,85%	x	36,84%	36,84%	TAK	TAK
2038	A	0,41%	45,45%	x	38,65%	38,65%	TAK	TAK
	B	0,00%	0,00%	x	0,00%	0,00%	TAK	TAK
	C	0,41%	45,45%	x	38,65%	38,65%	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 7-letniej

Finansowanie programów, projektów lub zadań realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy										
Wyszczególnienie		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:
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	
2022	A	9 359 510,00	9 359 510,00	8 898 019,00	170 455 472,00	170 455 472,00	170 351 234,00	12 985 733,00	12 985 733,00	12 284 358,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	9 359 510,00	9 359 510,00	8 898 019,00	170 455 472,00	170 455 472,00	170 351 234,00	12 985 733,00	12 985 733,00	12 284 358,00
2023	A	2 610 704,00	2 610 704,00	2 556 652,00	98 097 622,00	98 097 622,00	98 097 622,00	3 725 405,00	3 725 405,00	3 258 660,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	2 610 704,00	2 610 704,00	2 556 652,00	98 097 622,00	98 097 622,00	98 097 622,00	3 725 405,00	3 725 405,00	3 258 660,00
2024	A	241 364,00	241 364,00	241 364,00	0,00	0,00	0,00	216 581,00	216 581,00	210 749,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	241 364,00	241 364,00	241 364,00	0,00	0,00	0,00	216 581,00	216 581,00	210 749,00
2025	A	37 861,00	37 861,00	37 861,00	0,00	0,00	0,00	106 595,00	106 595,00	37 861,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	C	37 861,00	37 861,00	37 861,00	0,00	0,00	0,00	106 595,00	106 595,00	37 861,00
2026	A	15 247,00	15 247,00	15 247,00	0,00	0,00	0,00	105 037,00	105 037,00	15 247,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	15 247,00	15 247,00	15 247,00	0,00	0,00	0,00	105 037,00	105 037,00	15 247,00
2027	A	10 165,00	10 165,00	10 165,00	0,00	0,00	0,00	32 947,00	32 947,00	10 165,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	10 165,00	10 165,00	10 165,00	0,00	0,00	0,00	32 947,00	32 947,00	10 165,00

2028	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2031	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2032	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2033	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2037	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Wyszczególnienie	Informacje uzupełniające o wybranych kategoriach finansowych									
	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	w tym:		Wydatki objęte limitem, o którym mowa w art. 226 ust. 3 pkt 4 ustawy	z tego:		Wydatki bieżące na pokrycie ujemnego wyniku finansowego samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej	Wydatki na spłatę zobowiązań przejmowanych w związku z likwidacją lub przekształceniem samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej	Kwota zobowiązań związku przez jednostkę samorządu terytorialnego przypadających do spłaty w danym roku budżetowym, podlegająca doliczeniu zgodnie z art. 244 ustawy ^x	Kwota zobowiązań wynikających z przejęcia przez jednostkę samorządu terytorialnego zobowiązań po likwidowanych i przekształcanych samorządowych osobach prawnych
		Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	w tym:		bieżące	majątkowe				
			finansowane środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy							

Lp		9.4	9.4.1	9.4.1.1	10.1	10.1.1	10.1.2	10.2	10.3	10.4	10.5
2022	A	276 148 277,00	276 148 277,00	162 896 701,00	476 389 068,00	140 599 666,00	335 789 402,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	801 000,00	801 000,00	0,00	-128 000,00	0,00	-128 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	275 347 277,00	275 347 277,00	162 896 701,00	476 517 068,00	140 599 666,00	335 917 402,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2023	A	295 409 434,00	295 409 434,00	98 097 622,00	519 675 955,00	162 064 931,00	357 611 024,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	118 373 503,00	118 373 503,00	0,00	82 323 000,00	0,00	82 323 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	177 035 931,00	177 035 931,00	98 097 622,00	437 352 955,00	162 064 931,00	275 288 024,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2024	A	0,00	0,00	0,00	258 702 580,00	131 022 024,00	127 680 556,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	-73 823 000,00	0,00	-73 823 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	332 525 580,00	131 022 024,00	201 503 556,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	A	0,00	0,00	0,00	212 869 955,00	78 266 412,00	134 603 543,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	19 617 000,00	0,00	19 617 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	193 252 955,00	78 266 412,00	114 986 543,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	A	0,00	0,00	0,00	186 771 016,00	80 171 016,00	106 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	74 500 000,00	0,00	74 500 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	112 271 016,00	80 171 016,00	32 100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	A	0,00	0,00	0,00	83 572 856,00	83 572 856,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	83 572 856,00	83 572 856,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2028	A	0,00	0,00	0,00	80 880 905,00	80 880 905,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	80 880 905,00	80 880 905,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	A	0,00	0,00	0,00	84 857 828,00	84 857 828,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	84 857 828,00	84 857 828,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	A	0,00	0,00	0,00	88 740 948,00	88 740 948,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	88 740 948,00	88 740 948,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2031	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2032	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2033	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

2037	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2038	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	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:				wyплаты z tytułu wymagalnych poręczeń gwarancji ^x	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:						
					zobowiązania 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
2022	A	58 477 237,00	9 785,00	9 785,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	C	58 477 237,00	9 785,00	9 785,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2023	A	68 977 237,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	68 977 237,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2024	A	72 847 237,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00

	C	72 847 237,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2025	A	72 773 215,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	72 773 215,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2026	A	65 417 591,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	65 417 591,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2027	A	65 417 591,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	65 417 591,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00

2028	A	61 717 591,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	61 717 591,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2029	A	55 022 717,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	55 022 717,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2030	A	44 103 334,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	44 103 334,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2031	A	27 169 994,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	27 169 994,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2032	A	14 370 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	14 370 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2033	A	3 870 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00

	C	3 870 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2034	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2035	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2036	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2037	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
2038	A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x	0,00	0,00
	C	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. Legenda:

A - aktualna wartość
B - różnica wartości
C - poprzednia wartość

Wykaz przedsięwzięć do WPF

Załącznik nr 2
do Uchwały nr ... Rady Miasta Częstochowy
z dnia ... r.

kwoty w zł											
L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2022	Limit 2023	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	
			Od	Do							
1	Wydatki na przedsięwzięcia-ogółem (1.1+1.2+1.3)				A	2 375 076 767,00	476 389 068,00	519 675 955,00	258 702 580,00	212 869 955,00	186 771 016,00
					B	2 274 335 976,00	476 517 068,00	437 352 955,00	332 525 580,00	193 252 955,00	112 271 016,00
					C	100 740 791,00	-128 000,00	82 323 000,00	-73 823 000,00	19 617 000,00	74 500 000,00
1.a	- wydatki bieżące				A	1 030 818 057,00	140 599 666,00	162 064 931,00	131 022 024,00	78 266 412,00	80 171 016,00
					B	1 030 818 057,00	140 599 666,00	162 064 931,00	131 022 024,00	78 266 412,00	80 171 016,00
					C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.b	- wydatki majątkowe				A	1 344 258 710,00	335 789 402,00	357 611 024,00	127 680 556,00	134 603 543,00	106 600 000,00
					B	1 243 517 919,00	335 917 402,00	275 288 024,00	201 503 556,00	114 986 543,00	32 100 000,00
					C	100 740 791,00	-128 000,00	82 323 000,00	-73 823 000,00	19 617 000,00	74 500 000,00
1.1	Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009.r. o finansach publicznych (Dz.U.Nr 157, poz.1240,z późn.zm.), z tego:				A	647 356 863,00	288 518 209,00	299 134 839,00	216 581,00	106 595,00	105 037,00
					B	529 921 485,00	287 717 209,00	180 761 336,00	216 581,00	106 595,00	105 037,00
					C	117 435 378,00	801 000,00	118 373 503,00	0,00	0,00	0,00
1.1.1	- wydatki bieżące				A	27 514 043,00	12 369 932,00	3 725 405,00	216 581,00	106 595,00	105 037,00
					B	27 514 043,00	12 369 932,00	3 725 405,00	216 581,00	106 595,00	105 037,00
					C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2	- wydatki majątkowe				A	619 842 820,00	276 148 277,00	295 409 434,00	0,00	0,00	0,00
					B	502 407 442,00	275 347 277,00	177 035 931,00	0,00	0,00	0,00
					C	117 435 378,00	801 000,00	118 373 503,00	0,00	0,00	0,00
1.2.3	Przebudowa Alei Wojska Polskiego - DK 1 w Częstochowie - Stworzenie o wysokich parametrach i bezpiecznej sieci połączeń dróg krajowych i międzynarodowych	MZD/MN	2015	2023	A	401 664 399,00	140 818 042,00	242 329 093,00	0,00	0,00	0,00
					B	283 290 896,00	140 818 042,00	123 955 590,00	0,00	0,00	0,00
					C	118 373 503,00	0,00	118 373 503,00	0,00	0,00	0,00
1.2.6	Rozbudowa i przebudowa Miejskiego Przedszkola nr 38 przy ul. gen. Leopolda Okulickiego 63 w Częstochowie - Poprawa stanu bezpieczeństwa i warunków technicznych obiektów użyteczności publicznej	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2020	2022	A	3 568 200,00	1 670 674,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					B	5 437 325,00	1 800 674,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					C	-1 869 125,00	-130 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.11	Odwodnienie dzielnicy Północ w Częstochowie - Konieczność wybudowania kanału w celu budowy ulic	MZD/MN	2018	2022	A	26 948 685,00	10 101 898,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					B	26 017 685,00	9 170 898,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					C	931 000,00	931 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z umowami partnerstwa publiczno-prywatnego, z tego:				A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.1	- wydatki bieżące				A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.2	- wydatki majątkowe				A	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					B	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					C	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				A	1 727 719 904,00	187 870 859,00	220 541 116,00	258 485 999,00	212 763 360,00	186 665 979,00
					B	1 744 414 491,00	188 799 859,00	256 591 619,00	332 308 999,00	193 146 360,00	112 165 979,00

L.p.	Limit 2027	Limit 2028	Limit 2029	Limit 2030	Limit zobowiązań
1	83 572 856,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	1 097 275 736,00
	83 572 856,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	994 202 486,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	103 073 250,00
1.a	83 572 856,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	193 584 912,00
	83 572 856,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	193 584 912,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.b	0,00	0,00	0,00	0,00	903 690 824,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	800 617 574,00
1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	103 073 250,00
	32 947,00	0,00	0,00	0,00	455 792 778,00
	32 947,00	0,00	0,00	0,00	336 618 275,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	119 174 503,00
1.1.1	32 947,00	0,00	0,00	0,00	15 182 806,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	440 609 972,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	321 435 469,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	119 174 503,00
1.1.2.3	0,00	0,00	0,00	0,00	369 294 550,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	250 921 047,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	118 373 503,00
1.1.2.6	0,00	0,00	0,00	0,00	1 670 674,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	1 800 674,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-130 000,00
1.1.2.11	0,00	0,00	0,00	0,00	5 830 630,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	4 899 630,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	931 000,00
1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

1.2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	83 539 909,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	641 482 958,00
1.3	83 539 909,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	657 584 211,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-16 101 253,00

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2022	Limit 2023	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026	
			Od	Do							
1.3.1	- wydatki bieżące				A	1 003 304 014,00	128 229 734,00	158 339 526,00	130 805 443,00	78 159 817,00	80 065 917,00
					B	1 003 304 014,00	128 229 734,00	158 339 526,00	130 805 443,00	78 159 817,00	80 065 917,00
					C	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2	- wydatki majątkowe				A	724 415 890,00	59 641 125,00	62 201 590,00	127 680 556,00	134 603 543,00	106 600 000,00
					B	741 110 477,00	60 570 125,00	98 252 093,00	201 503 556,00	114 986 543,00	32 100 000,00
					C	-16 694 587,00	-929 000,00	-36 050 503,00	-73 823 000,00	19 617 000,00	74 500 000,00
1.3.2.3	Przebudowa skrzyżowania ulic ks. Jerzego Popiełuszki i gen. Kazimierza Pułaskiego z Aleją Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie wraz z likwidacją przejścia podziemnego - Zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników ruchu	Miejski Zarząd Dróg	2022	2026	A	8 610 000,00	0,00	10 000,00	600 000,00	4 000 000,00	4 000 000,00
					B	3 600 000,00	0,00	100 000,00	3 500 000,00	0,00	0,00
					C	5 010 000,00	0,00	-90 000,00	-2 900 000,00	4 000 000,00	4 000 000,00
1.3.2.4	Dostosowanie sygnalizacji świetlnej do wymogów prawnych - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Miejski Zarząd Dróg	2014	2025	A	6 524 697,00	300 000,00	0,00	700 000,00	700 000,00	0,00
					B	6 426 917,00	300 000,00	600 000,00	700 000,00	0,00	0,00
					C	97 780,00	0,00	-600 000,00	0,00	700 000,00	0,00
1.3.2.5	Dokumentacja przyszłościowa - Przygotowanie inwestycji do realizacji w latach następnych	Miejski Zarząd Dróg	2014	2022	A	6 280 672,00	1 386 994,00	0,00	0,00	0,00	0,00
					B	7 397 840,00	1 504 162,00	500 000,00	500 000,00	0,00	0,00
					C	-1 117 168,00	-117 168,00	-500 000,00	-500 000,00	0,00	0,00
1.3.2.6	Niezbędne modernizacje mostów ze względu na stan techniczny - Przebudowy mostów zgodnie ze wskazaniami przeglądów technicznych	Miejski Zarząd Dróg	2018	2026	A	28 603 808,00	0,00	20 000,00	1 000 000,00	13 000 000,00	14 100 000,00
					B	33 383 808,00	0,00	100 000,00	5 700 000,00	13 000 000,00	14 100 000,00
					C	-4 780 000,00	0,00	-80 000,00	-4 700 000,00	0,00	0,00
1.3.2.7	Budowa węzła drogowego Alei Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonanie dokumentacji wraz z realizacją zadania	Miejski Zarząd Dróg	2018	2026	A	46 834 997,00	20 000,00	0,00	700 000,00	17 752 162,00	28 000 000,00
					B	19 649 997,00	20 000,00	20 000,00	1 490 000,00	17 752 162,00	0,00
					C	27 185 000,00	0,00	-20 000,00	-790 000,00	0,00	28 000 000,00
1.3.2.8	Budowa węzła drogowego Alei Wojska Polskiego DK-1 z ulicą Połaniecką w Częstochowie - Wykonanie dokumentacji wraz z realizacją zadania	Miejski Zarząd Dróg	2018	2025	A	15 818 381,00	0,00	10 000,00	2 000 000,00	13 808 381,00	0,00
					B	15 828 381,00	0,00	20 000,00	2 000 000,00	13 808 381,00	0,00
					C	-10 000,00	0,00	-10 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.9	Budowa Północnego Korytarza w Częstochowie od węzła drogowego Aleja Wojska Polskiego z ul. Kornela Makuszyńskiego w kierunku wschodnim - Usprawnienie komunikacji	MZD/MN	2020	2024	A	14 060 000,00	894 250,00	183 878,00	12 981 872,00	0,00	0,00
					B	28 701 619,00	984 250,00	383 878,00	27 333 491,00	0,00	0,00
					C	-14 641 619,00	-90 000,00	-200 000,00	-14 351 619,00	0,00	0,00
1.3.2.10	Rozbudowa ul. Jesiennej od ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego do Alei 11 Listopada oraz budowa łącznika drogowego ul. Jesiennej i ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z ul. Bór w Częstochowie - Usprawnienie komunikacji w mieście oraz poprawa nawierzchni	Miejski Zarząd Dróg	2020	2023	A	20 879 810,00	14 955 394,00	5 800 000,00	0,00	0,00	0,00
					B	18 285 810,00	12 361 394,00	5 800 000,00	0,00	0,00	0,00
					C	2 594 000,00	2 594 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.11	Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych - Poprawa infrastruktury drogowej	MZD/MN	2014	2026	A	280 131 292,00	8 549 354,00	1 749 079,00	17 138 930,00	58 000 000,00	60 500 000,00
					B	281 986 320,00	11 717 186,00	12 524 750,00	47 550 455,00	58 000 000,00	18 000 000,00
					C	-1 855 028,00	-3 167 832,00	-10 775 671,00	-30 411 525,00	0,00	42 500 000,00
1.3.2.12	Program budowy i przebudowy chodników i miejsc parkingowych - Poprawa infrastruktury drogowej – chodników i miejsc parkingowych	Miejski Zarząd Dróg	2017	2025	A	13 296 247,00	300 000,00	0,00	500 000,00	2 826 000,00	0,00
					B	15 470 247,00	300 000,00	850 000,00	1 824 000,00	2 826 000,00	0,00
					C	-2 174 000,00	0,00	-850 000,00	-1 324 000,00	0,00	0,00
1.3.2.13	Budowa połączenia komunikacyjnego 1-Maja – Krakowska w Częstochowie - Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców (Zadanie przewidziane do współfinansowania środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład w kwocie 65.000.000 zł)	MZD/MN	2014	2024	A	48 321 051,00	400 000,00	3 105 262,00	44 748 877,00	0,00	0,00
					B	84 126 912,00	460 000,00	19 748 877,00	63 851 123,00	0,00	0,00
					C	-35 805 861,00	-60 000,00	-16 643 615,00	-19 102 246,00	0,00	0,00

1.3.2.15	Budowa drogi gminnej w Częstochowie na odcinku ul. Połanieckiej do zakresu GDDKiA w Katowicach - Usprawnienie komunikacji w mieście	MZD/MN	2021	2025	A	8 710 136,00	10 000,00	0,00	3 300 000,00	5 400 000,00	
					B	8 802 000,00	100 000,00	1 800 000,00	1 500 000,00	5 400 000,00	
					C	-91 864,00	-90 000,00	-1 800 000,00	1 800 000,00	0,00	

L.p.	Limit 2027	Limit 2028	Limit 2029	Limit 2030	Limit zobowiązań
1.3.1	83 539 909,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	178 402 106,00
	83 539 909,00	80 880 905,00	84 857 828,00	88 740 948,00	178 402 106,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	463 080 852,00
1.3.2	0,00	0,00	0,00	0,00	479 182 105,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-16 101 253,00
1.3.2.3	0,00	0,00	0,00	0,00	8 610 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	3 600 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	5 010 000,00
1.3.2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	1 700 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	1 600 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00
1.3.2.5	0,00	0,00	0,00	0,00	851 090,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	1 968 258,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 117 168,00
1.3.2.6	0,00	0,00	0,00	0,00	28 120 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	32 900 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-4 780 000,00
1.3.2.7	0,00	0,00	0,00	0,00	46 472 162,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	19 282 162,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	27 190 000,00
1.3.2.8	0,00	0,00	0,00	0,00	15 818 381,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	15 828 381,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-10 000,00
1.3.2.9	0,00	0,00	0,00	0,00	14 060 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	28 117 369,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-14 057 369,00
1.3.2.10	0,00	0,00	0,00	0,00	5 751 707,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	3 157 707,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	2 594 000,00
1.3.2.11	0,00	0,00	0,00	0,00	145 702 438,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	147 557 466,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-1 855 028,00
1.3.2.12	0,00	0,00	0,00	0,00	3 626 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	5 800 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-2 174 000,00
1.3.2.13	0,00	0,00	0,00	0,00	48 254 139,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	84 060 000,00

	0,00	0,00	0,00	0,00	-35 805 861,00
1.3.2.15	0,00	0,00	0,00	0,00	8 710 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	8 800 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-90 000,00

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2022	Limit 2023	Limit 2024	Limit 2025	Limit 2026
			Od	Do						
1.3.2.25	Program modernizacji obiektów użyteczności publicznej - Poprawa stanu technicznego i użytkowego obiektów użyteczności publicznej	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2018	2022	A	3 050 995,00	438 500,00	0,00	0,00	0,00
					B	3 550 995,00	438 500,00	500 000,00	0,00	0,00
					C	-500 000,00	0,00	-500 000,00	0,00	0,00
1.3.2.26	Przebudowa sanitariatów w obiektach oświatowych w Częstochowie - Poprawa stanu technicznego i użytkowego obiektów użyteczności publicznej	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2017	2022	A	6 015 659,00	700 000,00	0,00	0,00	0,00
					B	6 515 659,00	700 000,00	500 000,00	0,00	0,00
					C	-500 000,00	0,00	-500 000,00	0,00	0,00
1.3.2.27	Program budowy boisk i bieżni lekkoatletycznych wraz z infrastrukturą sportową - Tworzenie warunków dla rozwoju sportu, rekreacji i wychowania fizycznego	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2018	2024	A	5 144 922,00	80 000,00	0,00	1 700 000,00	0,00
					B	5 373 362,00	80 000,00	228 440,00	1 700 000,00	0,00
					C	-228 440,00	0,00	-228 440,00	0,00	0,00
1.3.2.29	Poprawa gospodarki energetycznej w obiektach użyteczności publicznej miasta Częstochowy - Zwiększenie efektywności wykorzystania paliw i energii w miejskich obiektach użyteczności publicznej oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2021	2024	A	958 986,00	650 000,00	77 440,00	3 000,00	0,00
					B	981 546,00	650 000,00	100 000,00	3 000,00	0,00
					C	-22 560,00	0,00	-22 560,00	0,00	0,00
1.3.2.31	Program odwodnienia miasta - Realizacja niezbędnego odwodnienia miasta	MZD/MN	2018	2025	A	5 500 018,00	560 405,00	0,00	500 000,00	2 000 000,00
					B	9 727 845,00	560 405,00	584 217,00	4 143 610,00	2 000 000,00
					C	-4 227 827,00	0,00	-584 217,00	-3 643 610,00	0,00
1.3.2.32	Budowa PSZOK wraz z biurem i bazą Centrum Usług Komunalnych - Efektywniejsze zarządzanie systemem gospodarki odpadami komunalnymi w gminie	Centrum Usług Komunalnych	2021	2023	A	4 152 000,00	152 000,00	3 970 480,00	0,00	0,00
					B	4 150 000,00	150 000,00	3 970 480,00	0,00	0,00
					C	2 000,00	2 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.40	Modernizacja Miejskiego Stadionu Lekkoatletycznego, ul. gen. Jana Henryka Dąbrowskiego 58/64 w Częstochowie - Poprawa stanu technicznego i użytkowego obiektów użyteczności publicznej	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2022	2024	A	1 097 000,00	100 000,00	0,00	997 000,00	0,00
					B	1 197 000,00	100 000,00	100 000,00	997 000,00	0,00
					C	-100 000,00	0,00	-100 000,00	0,00	0,00
1.3.2.42	Wykorzystanie akwenów wodnych w Częstochowie jako infrastruktury turystycznej - Tworzenie warunków dla rekreacji i wypoczynku mieszkańców (Zadanie przewidziane do współfinansowania środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład w kwocie 5.000.000 zł)	Urząd Miasta Częstochowy - IZ	2016	2024	A	26 385 526,00	100 000,00	0,00	17 350 000,00	0,00
					B	26 885 526,00	100 000,00	500 000,00	17 350 000,00	0,00
					C	-500 000,00	0,00	-500 000,00	0,00	0,00
1.3.2.43	Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych – Budowa połączenia drogowego ul. Wojciecha Korfanteo z ul. Bugajską w Częstochowie - Poprawa infrastruktury drogowej (Zadanie przewidziane do współfinansowania środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład. Zaplanowane nakłady stanowią wkład własny miasta)	MZD/MN	2022	2024	A	33 533 519,00	3 017 191,00	29 255 451,00	1 260 877,00	0,00
					B	31 682 519,00	3 017 191,00	27 404 451,00	1 260 877,00	0,00
					C	1 851 000,00	0,00	1 851 000,00	0,00	0,00
1.3.2.44	Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych - Budowa ul. Obrońców Westerplatte od skrzyżowania z ul. Jerzego Szajnowiczalwanowa do ul. Wrocławskiej w Częstochowie - Poprawa infrastruktury drogowej (Zadanie przewidziane do współfinansowania środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład. Zaplanowane nakłady stanowią wkład własny miasta)	MZD/MN	2023	2025	A	18 120 000,00	0,00	20 000,00	4 000 000,00	14 100 000,00
					B	5 000 000,00	0,00	3 000 000,00	2 000 000,00	0,00
					C	13 120 000,00	0,00	-2 980 000,00	2 000 000,00	14 100 000,00
1.3.2.46	Budowa i przebudowa dróg rowerowych – w ramach programu CzęstoRowerowa - Wybudowanie brakujących połączeń między już istniejącymi ścieżkami rowerowymi w mieście	Miejski Zarząd Dróg	2022	2025	A	1 821 000,00	804 000,00	100 000,00	100 000,00	817 000,00
					B	1 821 000,00	804 000,00	1 017 000,00	0,00	0,00
					C	0,00	0,00	-917 000,00	100 000,00	817 000,00

Legenda:
A - aktualna wartość B - poprzednia wartość
C - różnica wartości

L.p.	Limit 2027	Limit 2028	Limit 2029	Limit 2030	Limit zobowiązań
1.3.2.25	0,00	0,00	0,00	0,00	438 500,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	938 500,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-500 000,00
1.3.2.26	0,00	0,00	0,00	0,00	305 194,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	805 194,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-500 000,00
1.3.2.27	0,00	0,00	0,00	0,00	1 780 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	2 008 440,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-228 440,00
1.3.2.29	0,00	0,00	0,00	0,00	730 440,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	753 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-22 560,00
1.3.2.31	0,00	0,00	0,00	0,00	3 060 405,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	7 288 232,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-4 227 827,00
1.3.2.32	0,00	0,00	0,00	0,00	4 122 480,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	4 120 480,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	2 000,00
1.3.2.40	0,00	0,00	0,00	0,00	1 097 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	1 197 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-100 000,00
1.3.2.42	0,00	0,00	0,00	0,00	17 450 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	17 950 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	-500 000,00
1.3.2.43	0,00	0,00	0,00	0,00	33 533 519,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	31 682 519,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	1 851 000,00
1.3.2.44	0,00	0,00	0,00	0,00	18 120 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	5 000 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	13 120 000,00
1.3.2.46	0,00	0,00	0,00	0,00	1 821 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	1 821 000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

**Zmiany do Objśnień dla przyjętych w Wieloletniej Prognozie Finansowej
Miasta Częstochowy wartości**

Zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej dokonuje się w związku z zaproponowanymi zmianami w budżecie miasta na rok 2022 oraz w latach przyszłych.

I. W załączniku nr 1 do uchwały w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038 zmianom ulegają:

1. dochody:

- w roku 2022 – zwiększenie o /+2 600 000 zł
- w roku 2023 – zwiększenie o /+8 500 000 zł

Uzasadnienie dotyczące zmian dochodów:

- w roku 2022 zwiększenie dochodów bieżących o kwotę /+2 600 000 zł w związku z planowanymi wyższymi niż pierwotnie zakładano wpływami z tytułu gospodarowania odpadami komunalnymi wynikającymi ze zmiany stawki opłaty za odpady od miesiąca czerwca 2022 r. ;
- w roku 2023 zwiększenie dochodów bieżących o kwotę /+8 500 000 zł w związku z wprowadzeniem subwencji rozwojowej zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 października 2021 roku o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz niektórych innych ustaw.

2. wydatki:

- w roku 2022 – zwiększenie o /+2 600 000 zł
- w roku 2023 – zwiększenie o /+82 323 000 zł
- w roku 2024 – zmniejszenie o /-73 823 000 zł

Uzasadnienie dotyczące zmian wydatków:

- w roku 2022 kwota jest wynikiem zmian dokonywanych w budżecie i obejmuje:
 - zwiększenie wydatków bieżących o kwotę 2 598 000 zł;

- zwiększenie wydatków majątkowych o kwotę /+2 000 zł.
- w roku 2023 dokonuje się zwiększenia wydatków majątkowych o kwotę 82 323 000 zł w związku ze zmianami harmonogramu realizacji projektu: „Przebudowa Alei Wojska Polskiego – DK 1 w Częstochowie” oraz koniecznością zabezpieczenia wkładu własnego, a także źródeł jego pokrycia poprzez zmniejszenie i przesunięcie w czasie niektórych zadań inwestycyjnych.
- w roku 2024 dokonuje się zmniejszenia wydatków majątkowych o kwotę /-73 823 000 zł w związku z przesunięciem transzy kredytu z 2024 na 2023 rok celem zabezpieczenia środków na zadanie pn.: „Przebudowa Alei Wojska Polskiego – DK 1 w Częstochowie”.

3. Wynik finansowy:

- w roku 2023 – było /-5 079 763 zł jest /-78 902 763 zł,
- w roku 2024 – było /-1 548 763 zł jest /+72 274 237 zł.

4. Przychody - w 2023 roku dokonuje się zwiększenia, a w roku 2024 zmniejszenia o kwotę 73 823 000 zł (przesunięcie transzy kredytu).

5. Limit wydatków bieżących i majątkowych wg art. 226 ust. 3 pkt 4 ustawy o finansach publicznych uległ zmianie jak niżej: w złotych

Wyszczególnienie	2022		2023	
	było	jest	było	jest
Wydatki majątkowe objęte limitem art. 226 ust. 3 ustawy o finansach publicznych	335 917 402	335 789 402	275 288 024	357 611 024

Wyszczególnienie	2024		2025	
	było	jest	było	jest
Wydatki majątkowe objęte limitem art. 226 ust. 3 ustawy o finansach publicznych	201 503 556	127 680 556	114 986 543	134 603 543

Wyszczególnienie	2026	
	było	jest
Wydatki majątkowe objęte limitem art. 226 ust. 3 ustawy o finansach publicznych	32 100 000	106 600 000

6. Wskaźnik spłaty zadłużenia wynikający z art. 243 ufp po uwzględnieniu art. 244 ustawy o finansach publicznych kształtuje się we wszystkich latach przedstawionych w prognozie na prawidłowym poziomie.

II. W załączniku nr 2 do uchwały w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038 Wykaz przedsięwzięć wieloletnich, dokonuje się zmian polegających na zwiększeniu, zmniejszeniu, przemieszczeniu środków na zadaniach oraz wprowadzeniu nowych zadań w poniższy sposób:

- 1 w części dotyczącej zadań związanych 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 (jt. Dz. U. z 2021 r., poz. 305 z późn. zm.) dokonuje się:

A w ramach wydatków majątkowych:

a **zwiększenia** na zadaniach:

- „Odwodnienie dzielnicy Północ w Częstochowie” z kwotą /+/931 000 zł w roku 2022, w związku z koniecznością zabezpieczenia środków na prawidłową realizację zadania,
- „Przebudowa Alei Wojska Polskiego – DK 1 w Częstochowie” z kwotą /+/118 373 503 zł w roku 2023 w związku z koniecznością zabezpieczenia środków celem podpisania umowy z wyłonionym wykonawcą robót budowlanych;

b **zmniejszenia** na zadaniach:

- „Rozbudowa i przebudowa Miejskiego Przedszkola nr 38 przy ul. gen. Leopolda Okulickiego 63 w Częstochowie” o kwotę /-/ 130 000 zł w roku 2022 w związku niezaangażowaną kwotą planu.

- 2 w części dotyczącej zadań pozostałych dokonuje się:

A w ramach wydatków majątkowych:

a **zmniejszenia** na przedsięwzięciach:

- „Dokumentacja przyszłościowa” poprzez zmniejszenie w roku 2022 o kwotę /-/117 168 zł, w roku 2023 o kwotę /-/500 000 zł i w roku 2024 o kwotę /-/500 000 zł,
- „Niezbędne modernizacje mostów ze względu na stan techniczny” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/80 000 zł, w roku 2024 o kwotę /-/4 700 000 zł,
- „Budowa węzła drogowego Alei Wojska Polskiego DK-1 z ulicą Połaniecką w Częstochowie” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/10 000 zł,
- „Budowa Północnego Korytarza w Częstochowie od węzła drogowego Aleja Wojska Polskiego z ul. Kornela Makuszyńskiego w kierunku wschodnim” poprzez zmniejszenie w roku 2022 o kwotę /-/90 000 zł, w roku 2023 o kwotę /-/200 000 zł i w roku 2024 o kwotę /-/14 351 619 zł,
- "Program budowy i przebudowy chodników i miejsc parkingowych" poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/850 000 zł, w roku 2024 o kwotę /-/1 324 000 zł

- „Budowa połączenia komunikacyjnego 1-Maja – Krakowska w Częstochowie” poprzez zmniejszenie w roku 2022 o kwotę /-/60 000 zł, w roku 2023 o kwotę /-/16 643 615 zł i w roku 2024 o kwotę /-/19 102 246 zł,
- „Program odwodnienia miasta” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/584 217 zł, w roku 2024 o kwotę /-/3 643 610 zł,
- „Wykorzystanie akwenów wodnych w Częstochowie jako infrastruktury turystycznej” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/500 000 zł,
- „Program modernizacji obiektów użyteczności publicznej” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/500 000 zł,
- „Przebudowa sanitariatów w obiektach oświatowych w Częstochowie” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/500 000 zł,
- „Poprawa gospodarki energetycznej w obiektach użyteczności publicznej miasta Częstochowy” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/22 560 zł,
- „Modernizacja Miejskiego Stadionu Lekkoatletycznego, ul. gen. Jana Henryka Dąbrowskiego 58/64 w Częstochowie” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/100 000 zł,
- „Program budowy boisk i bieżni lekkoatletycznych wraz z infrastrukturą sportową” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/228 440 zł;

Powyższe zmniejszenia dokonywane są celem zabezpieczenia środków na zadaniach „Przebudowa Alei Wojska Polskiego – DK 1 w Częstochowie”, „Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych – Budowa połączenia drogowego ul. Wojciecha Korfantego z ul. Bugajską w Częstochowie”.

b zwiększenia na przedsięwzięciach:

- „Rozbudowa ul. Jesiennej od ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego do Alei 11 Listopada oraz budowa łącznika drogowego ul. Jesiennej i ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z ul. Bór w Częstochowie” o kwotę /+/ 2 594 000 zł w roku 2022 w związku z koniecznością zabezpieczenia środków na prawidłową realizację zadania.
- „Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych – Budowa połączenia drogowego ul. Wojciecha Korfantego z ul. Bugajską w Częstochowie” o kwotę /+/ 1 851 000 zł w roku 2023 w związku z koniecznością zabezpieczenia środków na prawidłową realizację zadania.
- „Budowa PSZOK wraz z biurem i bazą Centrum Usług Komunalnych” o kwotę /+/2 000 zł w roku 2022 w związku z koniecznością zabezpieczenia środków na prawidłową realizację zadania.

c przemieszczenia na przedsięwzięciach:

- „Przebudowa skrzyżowania ulic ks. Jerzego Popiełuszki i gen. Kazimierza Pułaskiego z Aleją Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie wraz z likwidacją przejścia podziemnego” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/90 000 zł i w roku 2024 o kwotę /-/2 900 000 zł, poprzez zwiększenie w roku 2025 o kwotę /+/4 000 000 zł i w roku 2026 o kwotę /+/4 000 000 zł,
- „Dostosowanie sygnalizacji świetlnej do wymogów prawnych” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/600 000 zł i poprzez zwiększenie w roku 2025 o kwotę /+/700 000 zł,

- „Budowa węzła drogowego Alei Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/20 000 zł i w roku 2024 o kwotę /-/790 000 zł, poprzez zwiększenie w roku 2026 o kwotę /+/28 000 000 zł,
- „Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych” poprzez zmniejszenie w roku 2022 o kwotę /-/3 167 832 zł, w roku 2023 o kwotę /-/10 775 671 zł i w roku 2024 o kwotę /-/30 411 525 zł oraz poprzez zwiększenie w roku 2026 o kwotę /+/42 500 000 zł,
- „Budowa drogi gminnej w Częstochowie na odcinku ul. Połanieckiej do zakresu GDDKiA w Katowicach” poprzez zmniejszenie w roku 2022 o kwotę /-/90 000 zł, w roku 2023 o kwotę /-/1 800 000 zł oraz poprzez zwiększenie w roku 2024 o kwotę /+/1 800 000 zł,
- „Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych - Budowa ul. Obrońców Westerplatte od skrzyżowania z ul. Jerzego Szajnowicza-Iwanowa do ul. Wrocławskiej w Częstochowie” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/2 980 000 zł, poprzez zwiększenie w roku 2024 o kwotę /+/2 000 000 zł i w roku 2025 o kwotę /+/14 100 000 zł,
- „Budowa i przebudowa dróg rowerowych – w ramach programu CzęstoRowerowa” poprzez zmniejszenie w roku 2023 o kwotę /-/917 000 zł, poprzez zwiększenie w roku 2024 o kwotę /+/100 000 zł i w roku 2026 o kwotę /+/817 000 zł;

Przesunięcia środków pomiędzy latami na wyżej wymienionych zadaniach dokonywane są w celu zabezpieczenia środków na zadanie pn. : „Przebudowa Alei Wojska Polskiego – DK 1 w Częstochowie”.

UZASADNIENIE
do projektu uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej
Miasta Częstochowy na lata 2022-2038

Zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej dokonuje się w związku z zaproponowanymi zmianami w latach przyszłych. Zmiany zostały szczegółowo opisane w objaśnieniach stanowiących załącznik nr 3 do niniejszej uchwały.

Z up. Prezydenta Miasta

(-) Ryszard Stefaniak
Zastępca Prezydenta
Miasta Częstochowy

Załącznik nr 5 do protokołu

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 4, pkt 9 lit. d i lit. i ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r., poz. 559 z późn. zm.), art. 12 pkt 5, pkt. 8 lit. d i pkt. 9 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (jt. Dz. U z 2022 r., poz. 528 z późn. zm.), art. 48, art. 89, art. 211, art. 212, art. 214, art. 215, art. 217, art. 218, art. 219, art. 221, art. 222, art. 235, art. 236, art. 237, art. 242, art. 243, art. 258 i art. 264 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (jt. Dz. U. z 2021 r., poz. 305 z późn. zm.) w związku z art. 9 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r. poz. 2500 z późn. zm.) oraz art. 9 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U z 2021 r. poz. 1927 z późn. zm.) oraz art. 111 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz.U. z 2022 r., poz. 583 z późn. zm.)

Rada Miasta Częstochowy uchwała:

§ 1. W Uchwale Nr 731.LIII.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 16 grudnia 2021 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 8573) w sprawie uchwalenia budżetu miasta Częstochowy na rok 2022 zmienionej Uchwałą Nr 751.LIV.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 27 stycznia 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 794), Uchwałą Nr 777.LVI.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 3 marca 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 1569), Uchwałą Nr 794.LVII.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24 marca 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 1919), Uchwałą Nr 798.LVIII.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 8 kwietnia 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 2757), Uchwałą Nr 800.LIX.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 28 kwietnia 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 3162), Uchwałą Nr 824.LX.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 26 maja 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 3749), Uchwałą Nr 846.LXI.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 23 czerwca 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 4274), Uchwałą Nr 864.LXII.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 15 lipca 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 4904), wprowadzić zmiany:

- 1) w dochodach budżetu miasta, jak w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały;
- 2) w wydatkach budżetu miasta, jak w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały;

3) w załączniku nr 3 (pn.: Wydatki majątkowe na rok 2022), jak w załączniku nr 3 do niniejszej uchwały;

4) w załączniku nr 4 (pn.: Wydatki na zadania realizowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych), jak w załączniku nr 4 do niniejszej uchwały;

5) w załączniku nr 5 (pn.: Wydatki na zadania majątkowe realizowane w roku 2022 w ramach środków

Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych), jak w załączniku nr 5 do niniejszej uchwały;

6) w załączniku nr 15 (pn.: Opłata za gospodarowanie odpadami komunalnymi), jak w załączniku nr

6 do niniejszej uchwały;

7) w załączniku nr 17 (pn.: Środki Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych), jak w załączniku nr 7 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wobec powyższych zmian plan dochodów i wydatków ulegnie zwiększeniu o kwotę 2 600 000 zł, i ukształtuje się po stronie dochodów na poziomie 1 578 004 703 zł, a po stronie wydatków na poziomie 1 633 430 708 zł.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

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

ZMIANY W BUDŻECIE NA ROK 2022

DOCHODY w złotych				
Dział	Nazwa	Plan	Zmiana	Plan po zmianach
900	Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	89 426 728	2 600 000	92 026 728
	Wpływy z innych lokalnych opłat pobieranych przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie odrębnych ustaw	79 400 000	2 600 000	82 000 000
	<i>Oplata za gospodarowanie odpadami komunalnymi</i>	<i>79 400 000</i>	<i>2 600 000</i>	<i>82 000 000</i>
	Dochody bieżące	80 734 251	2 600 000	83 334 251

RAZEM DOCHODY	1 575 404 703	2 600 000	1 578 004 703
----------------------	----------------------	------------------	----------------------

DOCHODY wg grup paragrafów				
	Nazwa	Plan	Zmiana	Plan po zmianach

900	Gospodarka komunalna i ochrona środowiska			
	Dochody bieżące	80 734 251	2 600 000	83 334 251
	RAZEM	1 575 404 703	2 600 000	1 578 004 703

w tym:

	Dochody bieżące	1 383 315 166	2 600 000	1 385 915 166
--	-----------------	---------------	-----------	---------------

ZMIANY W BUDŻECIE NA ROK 2022

WYDATKI					
				w złotych	
Dział	Rozdział	Nazwa	Plan	Zmiana	Plan po zmianach
600	Transport i łączność		378 171 805	-931 000	377 240 805
	<i>Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu</i>		<i>270 993 749</i>	<i>2 013 834</i>	<i>273 007 583</i>
		Wydatki majątkowe	259 951 148	2 013 834	261 964 982
		<i>w tym:</i>			
		<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	<i>259 951 148</i>	<i>2 013 834</i>	<i>261 964 982</i>
60016	Drogi publiczne gminne		28 975 212	-2 944 834	26 030 378
		Wydatki majątkowe	21 346 973	-2 944 834	18 402 139
		<i>w tym:</i>			
		<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	<i>21 346 973</i>	<i>-2 944 834</i>	<i>18 402 139</i>
801	Oświata i wychowanie		463 425 526	-130 000	463 295 526
	<i>80104 Przedszkola</i>		<i>74 298 261</i>	<i>-130 000</i>	<i>74 168 261</i>
		Wydatki majątkowe	6 701 125	-130 000	6 571 125
		<i>w tym:</i>			
		<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	<i>6 701 125</i>	<i>-130 000</i>	<i>6 571 125</i>
900	Gospodarka komunalna i ochrona środowiska		145 266 773	3 531 000	148 797 773
	<i>90001 Gospodarka ściekowa i ochrona wód</i>		<i>9 731 303</i>	<i>931 000</i>	<i>10 662 303</i>
		Wydatki majątkowe	9 731 303	931 000	10 662 303
		<i>w tym:</i>			
		<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	<i>9 731 303</i>	<i>931 000</i>	<i>10 662 303</i>
	<i>90002 Gospodarka odpadami komunalnymi</i>		<i>79 400 000</i>	<i>2 600 000</i>	<i>82 000 000</i>
		<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	<i>408 695</i>	<i>2 000</i>	<i>410 695</i>

Wydatki bieżące	78 991 305	2 598 000	81 589 305
<i>w tym:</i>			
wydatki jednostek budżetowych	78 976 305	2 598 000	81 574 305
<i>w tym:</i>			
wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	74 399 785	2 598 000	76 997 785
Wydatki majątkowe	408 695	2 000	410 695
<i>w tym:</i>			

Dział	Rozdział	Nazwa	Plan	Zmiana	Plan po zmianach
926	Kultura fizyczna		20 390 002	130 000	20 520 002
	92601	Obiekty sportowe	3 849 250	130 000	3 979 250
		Wydatki majątkowe	3 800 000	130 000	3 930 000
		<i>w tym:</i>			
		inwestycje i zakupy inwestycyjne	3 800 000	130 000	3 930 000

RAZEM WYDATKI	1 630 830 708	2 600 000	1 633 430 708
----------------------	----------------------	------------------	----------------------

WYDATKI wg grup paragrafów

Nazwa	Plan	Zmiana	Plan po zmianach
600 Transport i łączność			
Wydatki majątkowe	286 478 121	-931 000	285 547 121
<i>w tym:</i>			
<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	281 478 121	-931 000	280 547 121
801 Oświata i wychowanie			
Wydatki majątkowe	35 076 900	-130 000	34 946 900
<i>w tym:</i>			
<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	35 076 900	-130 000	34 946 900
900 Gospodarka komunalna i ochrona środowiska			
Wydatki bieżące	126 163 937	2 598 000	128 761 937
<i>w tym:</i>			
<i>wydatki jednostek budżetowych</i>	124 826 125	2 598 000	127 424 125
<i>w tym:</i>			
<i>wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań</i>	120 233 605	2 598 000	122 831 605
Wydatki majątkowe	19 102 836	933 000	20 035 836
<i>w tym:</i>			
<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	19 102 836	933 000	20 035 836
926 Kultura fizyczna			
Wydatki majątkowe	3 900 000	130 000	4 030 000
<i>w tym:</i>			
<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	3 900 000	130 000	4 030 000
RAZEM	1 630 830 708	2 600 000	1 633 430 708
<i>w tym:</i>			
Wydatki bieżące	1 275 136 508	2 598 000	1 277 734 508
<i>w tym:</i>			
<i>wydatki jednostek budżetowych</i>	886 658 545	2 598 000	889 256 545
<i>w tym:</i>			
<i>wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań</i>	405 683 291	2 598 000	408 281 291
Wydatki majątkowe	355 694 200	2 000	355 696 200
<i>w tym:</i>			
<i>inwestycje i zakupy inwestycyjne</i>	350 694 200	2 000	350 696 200

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr
Rady Miasta Częstochowy
z dnia 2022 r.

WYDATKI MAJĄTKOWE NA ROK 2022

							w złotych
LP.	Nazwa zadania	Rozdział klasyfikacji budżetowej	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Plan na rok 2022 /przed zmianą/	Zmiana	Plan na rok 2022 /po zmianie/	
1	2	3	4	5	6	7	
5	Dokumentacja przyszłościowa	60015	MZD	931 667	-117 168	814 499	
		60016		572 495		572 495	
7	Budowa Północnego Korytarza w Częstochowie od węzła drogowego Aleja Wojska Polskiego z ul. Kornela Makuszyńskiego w kierunku wschodnim z tego: śr. Inwestora	60015	MZD	984 250	-90 000	894 250	
				584 250		584 250	
8	Rozbudowa ul. Jesiennej od ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego do Alei 11 Listopada oraz budowa łącznika drogowego ul. Jesiennej i ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z ul. Bór w Częstochowie z tego: śr. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg <i>Zadanie współfinansowane ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych w kwocie 1 584 255 zł</i>	60015	MZD	10 777 139 2 803 055	2 594 000	13 371 139 2 803 055	
22	Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych	60015	MZD/MN	1 164 000	-372 998	791 002	
		60016		10 553 186	-2 794 834	7 758 352	
26	Budowa połączenia komunikacyjnego 1-Maja – Krakowska w Częstochowie <i>Zadanie przewidziane do współfinansowania środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład w kwocie 65.000.000 zł.</i>	60016	MZD	460 000	-60 000	400 000	
28	Budowa drogi gminnej w Częstochowie na odcinku ul. Połanieckiej do zakresu GDDKiA w Katowicach	60016	MZD	100 000	-90 000	10 000	
56	Budowa PSZOK wraz z biurem i bazą Centrum Usług Komunalnych	90002	CUK	150 000	2 000	152 000	
76	Przed zmianą Modernizacja murawy boiska wraz z podgrzewaniem na Miejskim Stadionie Piłkarskim MOSiR Częstochowa ul. Loretańska 20 Po zmianie Modernizacja infrastruktury sportowej na stadionie Skry przy ul. Loretańska w Częstochowie <i>Zadanie przewidziane do współfinansowania środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład.</i>	92601	IZ	67 000	130 000	197 000	
	OGÓŁEM z tego śr. Inwestora śr. Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg śr. WORD			59 258 173 584 250 3 512 892 245 069	-799 000 0 0 0	58 459 173 584 250 3 512 892 245 069	

WYDATKI NA ZADANIA REALIZOWANE Z UDZIAŁEM ŚRODKÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 5 UST. 1 PKT 2 I 3 USTAWY O FINANSACH PUBLICZNYCH

								w złotych
Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Rozdział klasyfikacji wydatków	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Źródła finansowania wydatków	Plan na rok 2022 /przed zmianą/	Zmiana	Plan na rok 2022 /po zmianie/	
1	2	3	4	5	6	7	8	
	PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE							

Załącznik Nr 4 do uchwały Nr
Rady Miasta Częstochowy
z dnia 2022 r.

5	Rozbudowa i przebudowa Miejskiego Przedszkola nr 38 przy ul. gen. Leopolda Okulickiego 63 w Częstochowie	80104	IZ	majątkowe, z tego:	1 800 674	-130 000	1 670 674
				śr. własne	827 820	-130 000	697 820
				śr. EFRR/RPO WSL	972 854		972 854
				Ogółem	1 800 674	-130 000	1 670 674
8	Odwodnienie dzielnicy Północ w Częstochowie <i>Zadanie współfinansowane ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych w kwocie 63 988 zł</i>	90001	MZD/MN	majątkowe, z tego:	9 106 910	931 000	10 037 910
				śr. własne	5 797 274	931 000	6 728 274
				śr. FS/POIiŚ	3 309 636		3 309 636
				Ogółem	9 106 910	931 000	10 037 910
OGÓŁEM PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE					274 939 809	801 000	275 740 809
				wydatki majątkowe z tego:	274 939 809	801 000	275 740 809
				śr. UE i inne zagraniczne	162 614 736	0	162 614 736
				śr. własne	106 846 432	801 000	107 647 432
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	5 396 258	0	5 396 258
				śr. budżetu państwa	82 383	0	82 383
OGÓŁEM PRZEDSIĘWZIĘCIA WSPÓŁFINANSOWANE ŚRODKAMI WYMIENIONYMI W ART. 5 UST.1 PKT 2 i 3 uofp				wydatki bieżące z tego:	12 985 733	0	12 985 733
				śr. UE i inne zagraniczne	12 201 504	0	12 201 504
				śr. własne	264 170	0	264 170
				śr. budżetu państwa	520 059	0	520 059
				wydatki majątkowe z tego:	275 283 289	801 000	276 084 289
				śr. UE i inne zagraniczne	162 896 701	0	162 896 701
				śr. własne	106 870 904	801 000	107 671 904
				śr. z rezerwy subwencji ogólnej	5 396 258	0	5 396 258
				śr. budżetu państwa	119 426	0	119 426
				ogółem wydatki bieżące i majątkowe	288 269 022	801 000	289 070 022

WYDATKI NA ZADANIA MAJĄTKOWE REALIZOWANE W ROKU 2022 W RAMACH ŚRODKÓW RZĄDOWEGO FUNDUSZU INWESTYCJI LOKALNYCH

w złotych						
LP.	Nazwa zadania	Rozdział klasyfikacji budżetowej	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Plan na rok 2022 /przed zmianą/	Zmiana	Plan na rok 2022 /po zmianie/
1	2	3	4	5	6	7
ZADANIA Z I NABORU						

Załącznik Nr 5 do uchwały Nr
Rady Miasta Częstochowy
z dnia 2022 r.

1	Rozbudowa ul. Jesiennej od ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego do Alei 11 Listopada oraz budowa łącznika drogowego ul. Jesiennej i ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z ul. Bór w Częstochowie <i>Przed zmianą</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 7 974 084 zł oraz ze śr. Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 2 803 055 zł</i> <i>Po zmianie</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 10 568 084 zł oraz ze śr. Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 2 803 055 zł</i>	60015	MZD	1 584 255		1 584 255
7	Odwodnienie dzielnicy Północ w Częstochowie <i>Przed zmianą</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 5 797 274 zł oraz ze śr. UE w kwocie 3 309 636 zł</i> <i>Po zmianie</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 6 728 274 zł oraz ze śr. UE w kwocie 3 309 636 zł</i>	90001	MN	63 988		63 988
OGÓŁEM ZADANIA Z I NABORU				9 840 474	0	9 840 474
OGÓŁEM ZADANIA Z II NABORU				4 251 708	0	4 251 708
OGÓŁEM ZADANIA W RAMACH ŚRODKÓW RZĄDOWEGO FUNDUSZU INWESTYJCJI LOKALNYCH				14 092 182	0	14 092 182

Załącznik Nr 6 do uchwały Nr
 Rady Miasta Częstochowy
 z dnia 2022 r.

Opłata za gospodarowanie odpadami komunalnymi

w złotych

Dochody					Wydatki					
Dział	Nazwa działu/źródła	Plan na rok 2022	Zmiana	Plan po zmianach	Dział	Rozdział	Wyszczególnienie	Plan na rok 2022	Zmiana	Plan po zmianach
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
900	Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	79 400 000	2 600 000	82 000 000	900	90002	Gospodarka odpadami komunalnymi	79 400 000	2 600 000	82 000 000
	Opłata za gospodarowanie odpadami komunalnymi	79 400 000	2 600 000	82 000 000			1) wydatki bieżące, z tego:	78 991 305	2 598 000	81 589 305
							a) wydatki jednostek budżetowych, w tym:	78 976 305	2 598 000	81 574 305
							- wynagrodzenia i składki od nich naliczane	4 576 520		4 576 520
							- wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	74 399 785	2 598 000	76 997 785
							b) świadczenia na rzecz osób fizycznych	15 000		15 000
							2) wydatki majątkowe, z tego:	408 695	2 000	410 695
							- inwestycje i zakupy inwestycyjne	408 695	2 000	410 695
Ogółem		79 400 000	2 600 000	82 000 000	Ogółem			79 400 000	2 600 000	82 000 000

Załącznik Nr 7 do uchwały Nr
 Rady Miasta Częstochowy
 z dnia 2022 r.

ŚRODKI RZĄDOWEGO FUNDUSZU INWESTYCJI LOKALNYCH

w złotych

§	Przychody/ Dochody	Plan na rok 2022	Dział	Rozdział	Wydatki Nazwa zadania	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Plan na rok 2022 /przed zmianą/	Zmiana	Plan na rok 2022 /po zmianie/	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
905	Przychody jednostek samorządu terytorialnego 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 - przychody	13 999 147 93 035	ZADANIA Z I NABORU							
			600	60015	Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu		1 584 255	0	1 584 255	
					1) wydatki majątkowe, z tego:		1 584 255	0	1 584 255	
					- inwestycje i zakupy inwestycyjne Rozbudowa ul. Jesiennej od ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego do Alei 11 Listopada oraz budowa łącznika drogowego ul. Jesiennej i ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z ul. Bór w Częstochowie		1 584 255	0	1 584 255	
					<i>Przed zmianą</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 7 974 084 zł oraz ze śr. Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 2 803 055 zł</i> <i>Po zmianie</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 10 568 084 zł oraz ze śr. Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 2 803 055 zł</i>	MZD	1 584 255		1 584 255	
097	Odsetki od środków zgromadzonych na wyodrębnionym rachunku bankowym RFIL - dochody		900	90001	Gospodarka ściekowa i ochrona wód		63 988	0	63 988	
					1) wydatki majątkowe, z tego:		63 988	0	63 988	
					- inwestycje i zakupy inwestycyjne		63 988	0	63 988	
					Odwodnienie dzielnicy Północ w Częstochowie	MN	63 988		63 988	
					<i>Przed zmianą</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 5 797 274 zł oraz ze śr. UE w kwocie 3 309 636 zł</i> <i>Po zmianie</i> <i>Zadanie finansowane również ze środków miasta w kwocie 6 728 274 zł oraz ze śr. UE w kwocie 3 309 636 zł</i>					

		OGÓŁEM ZADANIA Z I NABORU	9 840 474	0	9 840 474
		OGÓŁEM ZADANIA Z II NABORU	4 251 708	0	4 251 708
OGÓŁEM	14 092 182	OGÓŁEM ZADANIA W RAMACH ŚRODKÓW RZĄDOWEGO FUNDUSZU INWESTYCJI LOKALNYCH	14 092 182	0	14 092 182

UZASADNIENIE

do projektu uchwały w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022

Projekt Uchwały Rady Miasta Częstochowy w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022 zawiera następujące zmiany:

DOCHODY zwiększenie **2 600 000 zł**

dział 900 – Gospodarka komunalna i ochrona środowiska

Zwiększenie **2 600 000 zł**

Zwiększenie dochodów bieżących o kwotę 2 600 000 zł z tytułu opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi w związku z planowanymi wyższymi niż pierwotnie zakładano wpływami z tytułu gospodarowania odpadami komunalnymi wynikającymi ze zmiany stawki opłaty za odpady od miesiąca czerwca 2022 br.

WYDATKI zwiększenie **2 600 000 zł**

dział 600 – Transport i łączność

Zmniejszenie **931 000 zł**

Na powyższą kwotę składają się zarówno zwiększenia jak i zmniejszenia opisane poniżej:

Zwiększenie wydatków majątkowych o kwotę 2 594 000 zł na zadaniu pn.: „Rozbudowa ul. Jesiennej od ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego do Alei 11 Listopada oraz budowa łącznika drogowego ul. Jesiennej i ul. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego z ul. Bór w Częstochowie” w związku z koniecznością zabezpieczenia środków na prawidłową realizację zadania.

Zmniejszenie wydatków majątkowych o kwotę 3 525 000 zł w związku z niezaangażowaną kwotą planu na zadaniach MZD pn.:

- „Dokumentacja przyszłościowa” – 117 168 zł,
- „Budowa Północnego Korytarza w Częstochowie od węzła drogowego Aleja Wojska Polskiego z ul. Kornela Makuszyńskiego w kierunku wschodnim” – 90 000 zł,
- „Budowa połączenia komunikacyjnego 1 - Maja - Krakowska w Częstochowie” – 60 000 zł,
- „Budowa drogi gminnej w Częstochowie na odcinku ul. Połanieckiej do zakresu GDDKiA w Katowicach” – 90 000 zł,
- „Program budowy i przebudowy ulic oraz dróg lokalnych” – 3 167 832 zł.

dział 801 – Oświata i wychowanie

Zmniejszenie **130 000 zł**

Zmniejszenie wydatków majątkowych o kwotę 130 000 zł (przemieszczenie do działu 926) w związku z niezaangażowaną kwotą planu na zadaniu pn.: „Rozbudowa i przebudowa Miejskiego Przedszkola nr 38 przy ul. gen. Leopolda Okulickiego 63 w Częstochowie”;

dział 900 – Gospodarka komunalna i ochrona środowiska

Zwiększenie

3 531 000 zł

Na powyższą kwotę składają się zarówno zwiększenia jak i zmniejszenia opisane poniżej:

Zwiększenie wydatków bieżących o kwotę 2 600 000 zł w związku z kosztami związanymi z gospodarowaniem odpadami komunalnymi. Źródłem pokrycia wydatku jest zwiększony plan dochodów z ww. tytułu.

Zmniejszenie wydatków bieżących o kwotę 2 000 zł (niezaangażowana kwota planu) celem zabezpieczenia środków na podpisanie umowy dotyczącej opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Budowa PSZOK wraz z biurem i bazą Centrum Usług Komunalnych”.

Zwiększenie wydatków majątkowych o kwotę 933 000 zł, z tego:

- 2 000 zł celem zabezpieczenia środków na podpisanie umowy dotyczącej opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Budowa PSZOK wraz z biurem i bazą Centrum Usług Komunalnych”;
- 931 000 zł na zadaniu pn.: „Odwodnienie dzielnicy Północ w Częstochowie” w związku z koniecznością zabezpieczenia środków na prawidłową realizację zadania.

dział 926 – Kultura fizyczna

Zwiększenie

130 000 zł

Zwiększenie wydatków majątkowych o kwotę 130 000 zł (przemieszczenie z działu 801) celem zabezpieczenia środków na wkład własny do zadania pn.: „Modernizacja infrastruktury sportowej na stadionie Skry przy ul. Loretańska w Częstochowie” współfinansowanego środkami z Rządowego Funduszu Polski Ład.

Jednocześnie, dokonuje się następujących zmian:

w załączniku nr 3 (pn.: Wydatki majątkowe na rok 2022), dostosowanie załącznika do zmian objętych projektem uchwały - zmiany zostały szczegółowo opisane w części uzasadnienia dotyczącej wydatków;

w załączniku nr 4 (pn.: Wydatki na zadania realizowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt. 2 i 3 ustawy o finansach publicznych), dostosowanie załącznika do zmian objętych projektem uchwały - zmiany zostały szczegółowo opisane w części uzasadnienia dotyczącej wydatków;

w załączniku nr 5 (pn.: Wydatki na zadania majątkowe realizowane w roku 2022 w ramach środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych), dostosowanie załącznika do zmian objętych projektem uchwały - zmiany zostały szczegółowo opisane w części uzasadnienia dotyczącej wydatków;

w załączniku nr 15 (pn.: Opłata za gospodarowanie odpadami komunalnymi), dostosowanie załącznika do zmian objętych projektem uchwały - zmiany zostały szczegółowo opisane w części uzasadnienia dotyczącej dochodów i wydatków;

w załączniku nr 17 (pn.: Środki Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych), dostosowanie załącznika do zmian objętych projektem uchwały - zmiany zostały szczegółowo opisane w części uzasadnienia dotyczącej wydatków.

Wnioski końcowe do zmian w budżecie:

W projekcie uchwały w sprawie zmian w budżecie dokonano następujących zmian:

1. Ogółem dochody uległy zwiększeniu o kwotę 2 600 000 zł, tj. do kwoty 1 578 004 703 zł, z tego:
 - dochody bieżące – zwiększono o kwotę 2 600 000 zł, tj. do kwoty 1 385 915 166 zł;
2. Wydatki uległy zwiększeniu o kwotę 2 600 000 zł, tj. do kwoty 1 633 430 708 zł, z tego:
 - wydatki bieżące – zwiększono o kwotę 2 598 000 zł, tj. do kwoty 1 277 734 508 zł;
 - wydatki majątkowe – zwiększono o kwotę 2 000 zł, tj. do kwoty 355 696 200 zł.

Z up. Prezydenta Miasta

(-) Ryszard Stefaniak
Zastępca Prezydenta
Miasta Częstochowy

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r., poz. 559 z późn. zm.)

Rada Miasta Częstochowy uchwala:

§ 1. W uchwale nr 510.XXXVI.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 23 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”, zmienionej uchwałą nr 546.XL.2017 z dnia 24 kwietnia 2017 r., zmienia się załącznik, który otrzymuje brzmienie jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Z up. Prezydenta Miasta

(-) Ryszard Stefaniak
Zastępca Prezydenta
Miasta Częstochowy

Uzasadnienie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy stanowi opracowanie przedstawiające kompleksowe podejście do planowania transportu w miastach, poruszając zagadnienia gospodarcze, przestrzenne i społeczne.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy obejmuje szerokie spektrum zagadnień mających na celu równoważne traktowanie wszystkich form przemieszczania się w mieście.

Skupia się między innymi na działaniach takich jak:

- poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic,
- poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów,
- poprawa infrastruktury i uwzględnienie potrzeb dla ruchu pieszych,
- zwiększenie liczby miejsc parkingowych,
- budowa węzłów przesiadkowych,
- usprawnienia przejazdu autobusów komunikacji miejskiej,
- zastosowanie wyświetlaczy na przystankach transportu miejskiego.

Do uchwalonego w dniu 23.04.2017 r. oraz zmienionego w dniu 24.04.2017 r. Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy wprowadza się zmianę polegającą na dopisaniu zadań inwestycyjnych z zakresu dróg krajowych m.in. drogi krajowej nr 1 (DK91) z uwagi na wymóg wynikania inwestycji z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej celem uruchomienia transz środków finansowych z EBI.

Z up. Prezydenta Miasta

(-) Ryszard Stefaniak
Zastępca Prezydenta
Miasta Częstochowy



Załącznik
do Uchwały
Rady Miasta Częstochowy
z dnia

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy

Urząd Miasta Częstochowy

ul. Śląska 11/13,
42-217 Częstochowa

Aktualizacja sierpień 2022 r.

Spis treści

Synteza obowiązujących polityk i dokumentów	5
Ruch pieszy	16
Stan istniejący	16
Niezbędne pomiary/baza wiedzy o mieście	18
Lista zadań do realizacji	18
Wizja celu.....	19
Wskaźniki osiągnięcia celu	19
Ruch rowerowy	20
Stan istniejący	20
Niezbędne pomiary	23
Lista zadań do realizacji	23
Wizja celu.....	24
Wskaźniki osiągnięcia celu	25
Transport zbiorowy	26
Stan istniejący	26
Niezbędne pomiary	34
Lista zadań do realizacji	34
Wizja celu.....	35
Wskaźniki osiągnięcia celu	36
Parkowanie	37
Stan istniejący	37
Niezbędne pomiary	38
Lista zadań do realizacji	38
Wizja celu.....	39
Wskaźniki osiągnięcia celu	40



Ruch samochodowy.....	41
Stan istniejący	41
Niezbędne pomiary	45
Lista zadań do realizacji	45
Wizja celu.....	46
Wskaźniki osiągnięcia celu	47
Transport towarów	48
Stan istniejący	48
Niezbędne pomiary	49
Lista zadań do realizacji	49
Wizja celu.....	49
Wskaźniki osiągnięcia celu	50
Edukacja i promocja.....	51
Stan istniejący	51
Niezbędne pomiary	51
Lista zadań do realizacji	52
Wizja celu.....	52
Wskaźniki osiągnięcia celu	53
Zarządzanie mobilnością	54
Stan istniejący	54
Niezbędne pomiary	56
Lista zadań do realizacji	56
Wizja celu.....	56
Wskaźniki osiągnięcia celu	58
Miasto w ruchu.....	59
Stan istniejący	59
Niezbędne pomiary	63



Lista zadań do realizacji	63
Wizja celu.....	64
Wskaźniki osiągnięcia celu.....	64
Lista załączników:.....	78

Synteza obowiązujących polityk i dokumentów

Syntezę dokumentów podzielono ze względu na poziom oddziaływania na kontekst europejski, krajowy, regionalny i lokalny.

Kontekst europejski

Zielona Księga Komisji Europejskiej - „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”. Bruksela, 2007.

Dokument ten definiuje wyzwania transportowe dla miast europejskich. Mówi o tym, że należy zoptymalizować wykorzystanie różnorodnych środków transportu i stworzyć efektywne i trwałe modele współpracy z różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, przemieszczenia piesze). Wynikiem przyjęcia Zielonej Księgi było opublikowanie w 2009 r. „Planu Działań dla Mobilności Miejskiej”. Pomimo, że mobilność miejska ma charakter lokalny, brak działań w tym obszarze może skutkować w wymiarze europejskim, a nawet globalnym – taki wniosek przyświecał jego twórcom.

Plan działania na rzecz mobilności w mieście - Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI))

Celem dokumentu jest wsparcie promowania kultury zrównoważonej mobilności miejskiej, szczególnie poprzez ograniczenie ruchu drogowego, a w wyniku tego zmniejszenie liczby wypadków drogowych, zanieczyszczenia powietrza i zużycia energii.

Plan proponuje szereg działań: zebranie i udokumentowanie doświadczeń oraz podzielenie się nimi w celu promowania dobrych praktyk, pomoc w wykorzystaniu możliwości finansowania lub współfinansowania przez Unię Europejską, popieranie projektów badawczych i przygotowanie wskazówek, szczególnie w dziedzinie transportu towarów lub inteligentnych systemów transportowych.



Biała Księga Transportu – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu. 2011

Dokument ten wskazuje konieczność stworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, który będzie się charakteryzował wysokim poziomem konkurencyjności oraz będzie w pełni zrównoważony. Rozwój transportu powinien następować w taki sposób, aby korzystając z nowoczesnej infrastruktury bardzo oszczędnie wykorzystywać nieodnawialne surowce naturalne. Głównymi proponowanymi rozwiązaniami są:

- promowanie transportu zbiorowego,
- stosowanie inteligentnych systemów transportowych,
- stworzenie dogodnych warunków do codziennej komunikacji pieszej i rowerowej,
- współpraca między transportem towarów na duże odległości, a transportem na ostatnich kilometrach,
- zachęcenie dużych przedsiębiorstw do tworzenia planów zarządzania mobilnością,
- promowanie pojazdów o alternatywnych i ekologicznych źródłach napędu.

Biała Księga Transportu wskazuje następujące cele strategiczne, związane z mobilnością z miastach:

- zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 roku, eliminacja ich z miast do 2050 roku, osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku
- osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 roku
- przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń,



w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu

Aby osiągnąć wyznaczone cele niezbędne jest powiązanie działań w zakresie planowania przestrzennego, systemów cen, wydajnych usług transportu zbiorowego, infrastruktury dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliwa. Miasta powyżej pewnej wielkości należy zachęcać do opracowania planów mobilności miejskiej, które obejmą wszystkie powyższe elementy.

Pakiet mobilności miejskiej, grudzień 2013

Celem dokumentu jest wsparcie dla miast w kształtowaniu lepszej mobilności. Kładzie on nacisk na konieczność koordynacji działań na szczeblu państw członkowskich i regionów. Aktywnie promuje koncepcję wieloletnich planów mobilności w miastach, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Podkreśla znaczenie kompleksowego ujmowania zagadnień mobilności, wpisanej w szerszy kontekst strategii rozwoju. Obejmuje ona zagadnienia: transportu, zagospodarowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, polityki społecznej i zdrowia oraz bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego.

Pakiet mobilności miejskiej obejmuje cztery główne priorytety:

- logistyka miejska,
- dostępność obszarów miejskich i systemy opłat drogowych,
- skoordynowane inteligentne systemy transportowe,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Załącznik pt. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”



Dokument określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Wskazano w nim, że plan mobilności zrównoważonej powinien obejmować w szczególności:

- transport publiczny,
- transport niezmotoryzowany,
- intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu),
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach,
- transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania,
- istniejącej infrastruktury drogowej),
- logistykę miejską,
- zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone,
- wzorce mobilności,
- inteligentne systemy transportowe,

Kontekst krajowy

Umowa Partnerstwa

Jest to dokument określający strategię inwestowania funduszy europejskich w latach 2014-2020 w ramach m.in. polityki spójności.

Poprzez wdrażanie programów operacyjnych wspierane będzie przejście na gospodarkę niskoemisyjną, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym zrównoważona multimodalna mobilność i działania minimalizujące oddziaływania na zmiany klimatu. W rezultacie transport miejski ograniczy emisję CO₂ i inne zanieczyszczenia oraz zwiększy efektywność energetyczną, spełniając priorytety Komisji Europejskiej określone w Białej Księdze Transportowej.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030)

W kontekście równoważenia mobilności miejskiej dokument wskazuje następujące działania:

- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego poprzez multimodalne węzły przesiadkowe transportu kołowego i kolejowego, poprawiające wahadłową mobilność przestrzenną na poziomie lokalnym i regionalnym,
- upowszechnianie nowych form mobilności – wydzielone obszary zamieszkania bez dostępu do samochodów, wspólne podróżowanie (carpooling), ruch rowerowy i pieszy.

Krajowa Polityka Miejska 2023

Zgodnie z jej wizją polskie miasta w 2023 r. będą sprawne, spójne i konkurencyjne, a z punktu widzenia transportu i mobilności miejskiej - zwarte i zrównoważone. Jednym z głównych celów jest osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, rozumianej jako odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego. Dlatego też nadaje się priorytet inwestycjom w system transportu zbiorowego, integrując różne podsystemy transportu (np. poprzez multimodalne węzły przesiadkowe, łatwy dostęp do przystanków, integrację taryfową i rozkładową, systemy Park&Ride). Przede wszystkim należy odejść od trendu rosnącego uzależnienia od korzystania z samochodu osobowego do codziennych podróży po mieście.

Kontekst regionalny

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Katowice, 2014

Wśród celów strategicznych, obok otwartości i spójności oraz bezpieczeństwa, znalazły się te ściślej związane z mobilnością miejską – komplementarność, mobilność i innowacyjność.



W dziedzinie komplementarności systemu transportowego – priorytetowymi kierunkami działań są:

- tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
- tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym w granicach województwa,
- wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu zbiorowego za pomocą jednego biletu,
- współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,
- powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu zbiorowego.

W dziedzinie efektywnej mobilności – działania powinny być ukierunkowane na:

- powstanie centrów zarządzania ruchem,
- ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
- weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
- dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
- promowanie transportu zbiorowego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ramach ciągów komunikacyjnych,
- rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
- wypracowanie zasad finansowania transportu zbiorowego,

- remont i zakup taboru komunikacji zbiorowej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
- koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
- rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

Działania niezbędne do osiągnięcia wysokiej innowacyjności transportu:

- rozwój sfery Bike&Ride,
- współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą Bike&Ride,
- prowadzenia systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,
- rozwój i wdrażania zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym ITS/telematyki,
- stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

Wielu wymienionym powyżej celom dotyczącym organizacji transportu ma służyć jedno z dużych przedsięwzięć jakim jest stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem, m.in. w Aglomeracji Częstochowskiej.

Kontekst lokalny

Podstawą polityki transportowej miasta jest strategia zrównoważonego rozwoju. Częstochowa założyła zwiększenie efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego w warunkach zatłoczenia ulic, zapewnienie odpowiednich warunków dla ruchu niezmotoryzowanego, modernizację stanu technicznego infrastruktury transportowej oraz wydajniejsze jej użytkowanie, oparcie modernizacji i rozwoju systemu transportowego na analizie ekonomicznej efektywności oraz realistyczną koncepcję finansowania projektów. Wynikiem tych działań będzie ograniczenie negatywnych wpływów na środowisko naturalne i stłumienie problemów w systemie transportowym miasta. W kluczowych rejonach miasta będzie promowany transport

zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy, w pozostałych istotne będzie zapewnienie niezbędnej liczby miejsc parkingowych oraz dogodnych połączeń transportem zbiorowym z centrum.

Realizacja polityki transportowej skupia się na działaniach takich jak:

- stymulowanie koncentracji miejsc pracy, usług, budownictwa mieszkaniowego w centrum i obszarach dobrze skomunikowanych transportem zbiorowym,
- ograniczenie potrzeby odbywania podróży na dłuższe odległości,
- uwzględnienie potrzeb ruchu pieszego i rowerowego,
- ochrony dróg i ulic układu podstawowego od funkcji obsługi przyległych terenów,
- egzekwowanie normatywu parkingowego różnego dla Śródmieścia i pozostałych rejonów,
- rezerwowanie terenu na niezbędne inwestycje drogowe, przystosowanie terenów przy dworcach PKP do pełnienia funkcji węzłów integracyjnych,
- podnoszenie atrakcyjności, sprawności i efektywności transportu zbiorowego,
- zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej,
- modernizacja systemu zarządzania ruchem,
- realizacja inwestycji drogowych i małych modernizacji na podstawowym układzie drogowym,
- złagodzenie problemów powodowanych przez ruch samochodów ciężarowych,
- rozszerzenie zakresu stosowania obszarów ruchu pieszego, stref ruchu uspokojonego, stref wolnych od ruchu samochodowego,
- intensyfikacja działań policji i straży miejskiej,
- działania na rzecz propagowania bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- działania eliminujące utrudnienia ruchu pieszego przez samochody,

- oparcie programów inwestycyjnych oraz przygotowanie projektów na podstawie analiz techniczno-ekonomicznych i ocenach wpływu na środowisko,
- oddzielenie funkcji decyzyjnych od wykonawczych w transporcie zbiorowym,
- wykorzystanie mechanizmów konkurencji w transporcie zbiorowym,
- koordynacja planów rozwoju gospodarczego i przestrzennego miasta i ościennych gmin,
- realizacja wieloletniego planowania finansowego inwestycji transportowych,
- racjonalizacja wydatków publicznych na subsydiowanie usług przewozowych w transporcie zbiorowym,
- przeznaczenie wpływów z sektora transportu na utrzymania i modernizację dróg, parkingów, zasilanie transportu zbiorowego.

Polityka transportowa stanowi podstawę dalszych prac. Najważniejszymi pożądanymi działaniami są: poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic np. jako uzupełnienie sieci głównych dróg międzydzielnicowych czy stworzenie sieci dróg w dzielnicach peryferyjnych, poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów, zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie miasta oraz wypracowanie zasad parkowania na terenach gęsto zagospodarowanych.

Na terenie miasta Częstochowa planowana jest budowa trzech węzłów przesiadkowych: Dworzec Częstochowa Główna, Dworzec Stradom i Dworzec Raków, będących stykiem wielu jednostek organizujących transport w mieście – PKP, PKS, miejska komunikacja autobusowa i tramwajowa, prywatni przewoźnicy. Czynnikiem przyciągającym użytkowników ma być budowa parkingów przesiadkowych P&R i B&R.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zaleca dążyć do maksymalnego usprawnienia przejazdu autobusów komunikacji miejskiej na odcinkach ulic: Warszawska i Krakowska oraz alej: Wojska Polskiego, Kościuszki, Wolności, Jana Pawła II i Najświętszej Maryi Panny. Aby usprawnić płynność jazdy rozważa się wprowadzenie krótkich buspasów przed przystankami, czy też wyznaczenie antyżatok ułatwiających włączenie się autobusów do ruchu.

Istnieje potrzeba uruchomienia dodatkowych połączeń autobusowych w dni targowe w kierunku dzielnicy Zawodzie, poprawienia dostępności transportu publicznego dla pątników, ustalania tras pielgrzymek w sposób niekolidujący z trasami autobusowymi. Jak najwięcej linii powinno kursować bardziej regularnie, z możliwie dużą częstotliwością, unikając pokrywania się czasów odjazdu kilku linii o przynajmniej częściowo pokrywającej się trasie z jednego przystanku.

Tabor transportu zbiorowego powinien być niskopodłogowy lub niskowejściowy, czyli dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz spełniać normy w zakresie emisji zanieczyszczeń lub posiadać ekologiczny napęd alternatywny – elektryczny bądź zasilany CNG/LNG. Podwyższenie nawierzchni przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe jest jednym z ważnych elementów modernizacji infrastruktury dla potrzeb osób o obniżonej sprawności ruchowej.

Zwiększenie dostępności transportu zbiorowego mogłoby nastąpić poprzez wprowadzenie autobusów o napędzie elektrycznym w rewitalizowanych czy zabytkowych częściach Śródmieścia, zamianę autobusów przegubowych na standardowe w godzinach wieczornych poprzez odpowiednie skonstruowanie rozkładów jazdy, wykorzystanie autobusów o obniżonej pojemności do obsługi dzielnic peryferyjnych.

Wszystkie wymienione wyżej działania powinny opierać się na zapewnieniu pełnej i powszechnej informacji oraz zwiększeniu komfortu podróżowania intermodalnego lub wymagającego przesiadki na inne linie. W tym celu należy zbudować zarówno Centrum Obsługi Pasażera jak i węzły przesiadkowe. Plan Transportowy zakłada ich integrację. Zaleca również kolejne usprawnienie – bilet elektroniczny, który pozwoliłby na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwiłby wprowadzenie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów.

Plan Transportowy rekomenduje zastosowanie wyświetlaczy na przystankach transportu miejskiego, zwłaszcza w kluczowych węzłach przesiadkowych oraz w centrum miasta, które informowałyby podróżnych o rzeczywistych czasach przyjazdów, opóźnieniach, objazdach, trasach każdej z linii. Postuluje także zamontowanie urządzeń detekcji wykrywających i udzielających priorytetu pojazdom



komunikacji miejskiej przed pozostałymi uczestnikami ruchu lub instalację sygnalizacji świetlnej dla autobusów oraz na przystankach, pozwalającej na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania jak i wyjazd z przystanków.

Ruch pieszy

Stan istniejący

Ruch pieszy jest najbardziej podstawową formą poruszania się. Nie wymaga licencji ani zezwoleń, jest dostępny dla każdego – bez względu na status materialny, wiek czy sprawność fizyczną. Niezależnie od preferowanych sposobów podróżowania, niemal każdy z nas jest chociaż przez chwilę pieszym – idąc na przystanek transportu zbiorowego, pokonując ostatni odcinek podróży od zaparkowanego samochodu do jej celu. Piesi to również dzieci bawiące się w przestrzeni publicznej, osoby o stale lub czasowo ograniczonej mobilności. Podróże piesze dają możliwość największych interakcji z innymi użytkownikami przestrzeni, tworzą poczucie lokalnej przynależności i solidarności. Wspieranie ruchu pieszego zapewnia wzrost znaczenia lokalnego biznesu, podnosi atrakcyjność miejsca. Podsumowując, ruch pieszy jest odpowiedzialny za tożsamość miejsca i jego odbiór. Dlatego też jest on tak istotnym elementem struktury ruchu w mieście. Jednocześnie jest to ruch najbardziej pomijany przy zbieraniu danych o sytuacji transportowej miasta, analizie i modelowaniu.

Infrastruktura ruchu pieszego to nie tylko chodniki i przejścia dla pieszych – to również dojście na przystanek transportu zbiorowego, odpowiednio zaprojektowane programy sygnalizacji świetlnej czy dostateczne oświetlenie. Bez znaczenia jest motywacja podróży pieszych, za każdym razem pieszy powinien czuć się bezpiecznie, jego droga powinna być możliwie najkrótsza – bez konieczności omijania przeszkód, co wydłuża drogę do celu, intuicyjna i komfortowa. Przez komfort użytkownika rozumie się brak barier utrudniających podróż takich jak wysoki krawężnik, nierówny i wąski chodnik, przejścia podziemne i nadziemne czy niewystarczająco oświetlona. Projektując infrastrukturę ruchu pieszego należy skupić się na osobach o ograniczonej mobilności, czyli niepełnosprawnych, dzieciach, osobach starszych, osobach z wózkiem dziecięcym czy dużym bagażem. Jeżeli będzie ona wygodna dla nich, będzie wygodna dla wszystkich. Dodatkowym czynnikiem weryfikującym stopień poprawności istniejącej infrastruktury jest ruch pątniczny. Kulminacyjnym miesiącem pod kątem liczby pielgrzymów w Częstochowie jest sierpień. Tylko w tym miesiącu w 2016 roku miasto odwiedziło niemal 111 000 pielgrzymów zorganizowanych. Pielgrzymi poruszają się

w znaczącej części pieszo, generując znaczne potoki ruchu pieszego, zwłaszcza w dzielnicach: Podjasnogórska, Śródmieście, Stare Miasto. Wśród grup pielgrzymów znaczny odsetek stanowią właśnie osoby o ograniczonej mobilności. Infrastruktura we wspomnianych powyżej dzielnicach spełnia wymagania osób o ograniczonej mobilności, a więc jest też odpowiednia dla pozostałych użytkowników ruchu. Przejścia dla pieszych w przeważającej części mają obniżone krawężniki, zainstalowane elementy zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jakość infrastruktury ciągów pieszych jest sukcesywnie poprawiana. Dzielnice centralne oraz otoczenie ważniejszych dróg zapewniają ciągłość szlaków pieszych, są wolne od parkujących na chodnikach samochodów, wystarczająco oświetlone. Dalszych prac wymagają ciągi piesze na osiedlach mieszkaniowych, dzielnicach na obrzeżach miasta, okolice instytucji użyteczności publicznej. Układ drogowy Częstochowy wskazuje na nadal dominującą rolę samochodu osobowego, jako najważniejszego środka transportu, ograniczając tym samym możliwość swobodnego poruszania się po mieście. Brakuje stref wspólnych – zamiast nich osiedla mieszkaniowe posiadają wąskie chodniki z parkującymi na nich samochodami. Infrastruktura okołoprzystankowa sprzyja odbywaniu części podróży pieszo w strefie śródmiejskiej, nie zawsze poza nią – szerokie ulice poprzecinane są znacznie oddalonymi od siebie przejściami dla pieszych, a możliwe cele podróży otoczone parkingami, co demonstrowuje miejsce samochodu w podróżach miejskich. Obszar centralny Częstochowy pokazuje, że wzmacnianie znaczenia ruchu pieszego daje pozytywne rezultaty w postaci większej liczby użytkowników.

Piesi są niezwykle narażeni na niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. W przypadku przecięcia się trajektorii ruchu pieszego z innym użytkownikiem ruchu – zazwyczaj poruszającym się znacznie szybciej, pieszy, podobnie jak rowerzysta, nie posiada niczego absorbującego energię kinetyczną uderzenia. Na tle powiatu częstochowskiego, o największej liczbie ofiar śmiertelnych w 2014 roku wg bazy SEWiK Komendy Głównej Policji, miasto Częstochowa wyróżnia się niskim wskaźnikiem ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców – 17, co daje jej szóstą pozycję w województwie śląskim. Mniej pozytywnie wypada w zestawieniu ofiar ciężko rannych na 1 milion mieszkańców – jest piątym powiatem o największej liczbie ofiar ciężko rannych – 469.

Niezbędne pomiary/baza wiedzy o mieście

- Liczba wypadków z udziałem pieszych, w tym liczba rannych i zabitych,
- Udział podróży pieszych we wszystkich podróżach wykonywanych na terenie miasta,
- natężenie ruchu pieszego na wybranych przejściach dla pieszych,
- natężenie ruchu pieszego w wybranych przekrojach drogowych,
- Liczba przejść dla pieszych, w tym wyposażonych w sygnalizację świetlną,
- Długość ciągów pieszych.

Lista zadań do realizacji

- ✓ Stworzenie i aktualizacja rankingu ulic wymagających zmian w organizacji przestrzeni, przebudowy, usunięcia barier architektonicznych i komunikacyjnych w infrastrukturze przeznaczonej dla ruchu pieszego,
- ✓ Dostosowanie przejść dla pieszych, do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- ✓ Weryfikacja programów sygnalizacji świetlnej pod kątem pieszych użytkowników,
- ✓ Identyfikacja miejsc niebezpiecznych,
- ✓ Udogodnienia dojazdów do przystanków transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych,
- ✓ Uchwalenie polityki pieszej wyznaczającej standardy projektowania, budowania, eksploatacji, jakości stosowanych materiałów, jakości wykonania,
- ✓ Oświetlenie ciągów pieszych i przestrzeni dla nich przeznaczonych,
- ✓ Wyznaczenie przestrzeni wspólnych na ulicach w centrum miasta,
- ✓ Wprowadzenie stref TEMPO 30 oraz urządzeń uspokojenia ruchu w centrum i na terenie osiedli mieszkalnych,
- ✓ Mapa miasta wskazująca czas dotarcia pieszo między wybranymi punktami miasta,

- ✓ Upowszechnienie „pieszego autobusu” dla szkolnych dzieci.

Wizja celu

- Spójna sieć ciągów pieszych – poprawa jakości przestrzeni publicznej
- Bezpieczne warunki poruszania się pieszo,
- Przestrzeń piesza wolna od barier komunikacyjnych,
- Programy sygnalizacji świetlnej priorytetyzujące ruch pieszy,
- Poprawa warunków ruchu pieszego,
- Poprawa dostępności,
- Zwiększenie świadomości i poprawa stanu środowiska naturalnego,
- Przywrócenie miejskich funkcji ulicom i placom – rozrywka, kultura, usługi,
- Rozwój lokalnej przedsiębiorczości,
- Zwiększenie estetyki przestrzeni publicznej,
- Projektowanie, budowanie i eksploatawanie infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego zgodne z uchwaloną polityką pieszą,
- Zaangażowanie w działania lokalnych społeczności.

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Odsetek wyremontowanych ciągów pieszych w km,
- Udział osób podróżujących pieszo w podróżach codziennych,
- Wypadki z udziałem pieszych,
- Wypadki z udziałem osób o ograniczonej mobilności,
- Liczba sygnalizacji świetlnych o priorytecie dla pieszych użytkowników ruchu,
- Liczba przejść dla pieszych przystosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- Subiektywne odczucia mieszkańców dotyczące komfortu poruszania się pieszo.

Ruch rowerowy

Stan istniejący

Częstochowa jest miastem o olbrzymim potencjale rowerowym. Zarówno położenie jak i struktura miasta sprzyjają zmianie części codziennych podróży odbywanych prywatnymi samochodami na te, odbywane rowerem. Podróże krótkie, czyli te nieprzekraczające 5 km, stanowią znaczącą część podróży miejskich. Jednocześnie, jak wykazały badania, rower jest najbardziej efektywnym środkiem transportu na takie odległości.

Do końca 2015 roku Częstochowa dysponowała 63,5 km dróg, pasów i ciągów pieszo – rowerowych. Prace nad kolejnymi fragmentami nadal trwają. Jak wykazano w dokumencie „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa”, sieć dróg rowerowych jest niespójna. Poszczególne fragmenty nie są ze sobą połączone na tyle, aby podróż rowerem odbywała się ciągle po wyznaczonej dla niego drodze, co może wpływać na komfort i bezpieczeństwo, zwłaszcza mniej doświadczonych uczestników ruchu. Dzięki strukturze wiążącej ze sobą wszystkie dzielnice wraz z generatorami ruchu, możliwym jest skrócenie dystansu, na którym odbywa się podróż. Efekty zmierzone dla hiszpańskich miast pokazały kilkunastokrotny wzrost rowerzystów na ulicach w ciągu jednej kadencji samorządu, w porównaniu do wyznaczania niepowiązanych odcinków.

W pierwszej kolejności uzupełnienia wymaga sieć śródmiejska, gdyż to tam najbardziej widoczne są problemy związane z kongestią czy nieprawidłowym parkowaniem. Jednocześnie zasięg podróży rowerem z tych rejonów stanowi atrakcyjną alternatywę dla mieszkańców, osób pracujących w rejonie centrum miasta oraz turystów.

Bezpośrednim skutkiem niespójności sieci jest ograniczenie potencjału rowerowego miasta, a w obszarach, gdzie poczyniono kroki usprawniające podróże rowerowe, może przynieść efekt odwrotny do zamierzonego – brak użytkowników oraz zmniejszenie lub pozostanie odsetka rowerzystów na dotychczasowym poziomie. Przykładem opisywanego stanu rzeczy są Gnaszyn, Grabówka, Lisieniec i Stradom, pozbawione infrastruktury umożliwiającej dotarcie do pozostałych dzielnic

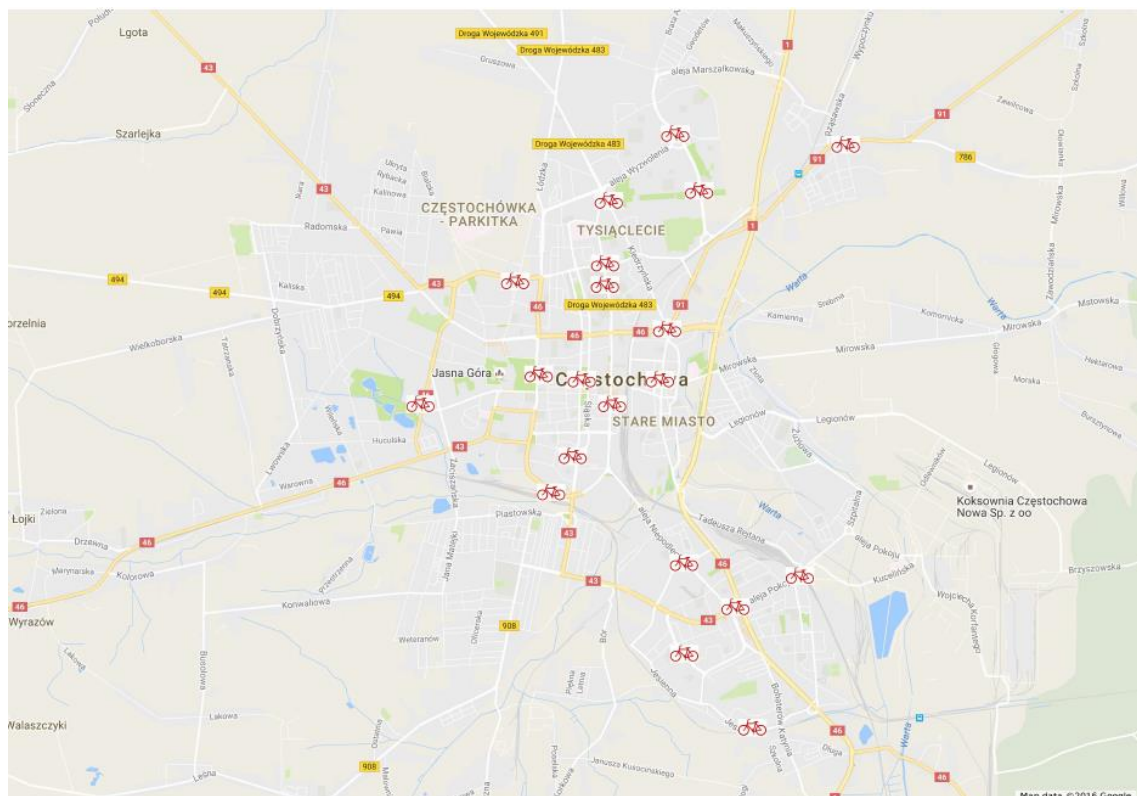
Częstochowy, pomimo iż możliwe cele podróży jak szkoły czy obiekty handlowe posiadają rowerowe zaplecze infrastrukturalne. Drugim w kolejności działaniem uszczelniającym sieć dróg rowerowych jest połączenie odcinków usytuowanych przy granicach miasta, mogących stanowić bazę do odbywania podróży multimodalnych w systemie Bike+Ride. Do przesiadek zachęcać mogą również dworce kolejowe.

Opierając się na wynikach badań zachowań transportowych wskazujących następujące wnioski:

- w zachodniej części Błeszna, rejon generujący ruch nie posiada infrastruktury rowerowej pomimo, iż efektywna odległość podróży rowerem jest spełniona dla 4 gęsto zaludnionych obszarów mieszkalnych,
- rejon przemysłowy w dzielnicy Zawodzie-Dąbie posiada niespójną infrastrukturę rowerową wyłącznie od strony północnej,
- obszar Trzech Wieszców nie spełnia wymogu bezpośredniości, co wydłuża ewentualną podróż, a tym samym zmniejsza jej konkurencyjność.
- obszary o największym zaludnieniu i generujące największy ruch znajdują się na północy i na południu od Śródmieścia, rejony te nie posiadają bezpośredniego połączenia drogą rowerową.

Ostatnie badanie preferencji transportowych potwierdziło duży potencjał podróży rowerowych oraz wskazało zagrożenia wynikające z wciąż obecnych stereotypów i niedostatecznej promocji. Dwóch na trzech Częstochowian jest posiadaczem roweru, niestety niewielu z nich wykorzystuje go jako środek transportu do miejsca pracy bądź nauki. Najliczniej w ten sposób wykorzystują rower osoby w wieku 21-30 lat. Motywacją do odbywania podróży jest przyjemność czerpana z jazdy, a więc nacisk położony jest na rekreacyjną formę jazdy rowerem. Tłumaczy to niechęć 40% badanych do korzystania z roweru jako środka codziennego transportu. Jednocześnie rośnie świadomość korzyści zdrowotnych płynących z tego sposobu podróżowania, co powinno być istotnym aspektem kampanii na rzecz zwiększenia udziału podróży rowerowych. Trend zmian jest obiecujący gdyż co trzeci ankietowany uznał, iż zapewnienie możliwości bezpiecznego zaparkowania roweru, rozbudowa sieci dróg rowerowych czy poprawa bezpieczeństwa na drogach, wpłynie na decyzję o wyborze roweru w codziennych podróżach. Co drugi przebadany mieszkaniec Częstochowy nie

widzi potrzeby korzystania z systemu roweru miejskiego. Bardzo istotny jest tu wiek grupy odpowiadającej w ten sposób – niechęć do korzystania wzrastała z wiekiem: 65% pięćdziesięciolatek jest sceptycznych, w grupie 71-75 lat negatywną odpowiedź wskazało 80%. Młodszy mieszkańcy byli bardziej skłonni do wypożyczalni miejskiej, odpowiedzi różniły się wyłącznie warunkami wypożyczeń. Nie przekreśla to w żaden sposób sukcesu systemu – wymaga jedynie zwiększenia uwagi przy wyborze grupy docelowej i odpowiedniej akcji edukacyjno-promocyjnej.



Powyższa mapa przedstawia proponowane przez Miasto Częstochowa lokalizacje stacji roweru miejskiego. Koncepcja zakłada usytuowanie 30 stacji, posiadających do dyspozycji użytkowników 280 rowerów. Obejmuje swoim zasięgiem obszary atrakcyjne turystycznie, gęsto zaludnione oraz dworce kolejowe. Te ostatnie stanowiąc będą niezwykle istotne ogniwo w siatce lokalizacji stacji – umożliwi się kontynuowanie podróży zarówno lokalnych jak i regionalnych rowerem, co zwiększy bezpośredniość dojazdu w stosunku do transportu zbiorowego oraz wykluczy problemy ze znalezieniem miejsca parkingowego związanego z podróżami samochodem osobowym. Ważne, aby system został wdrożony w zaproponowanym zakresie, gdyż

niedobór stacji i rowerów oraz zbyt duże odległości między stacjami mogą zaważyć na jego sukcesie.

Badania natężeń ruchu wykazały aktualnie marginalny udział ruchu rowerowego w całkowitej strukturze ruchowej. Jedynie w przekroju na al. Niepodległości na wiadukcie nad PKP ich udział wyniósł niemal 3%, co świadczy o zainteresowaniu podróżami rowerowymi w tamtym rejonie.

Bezpieczeństwo rowerzystów oraz innych uczestników ruchu, dzielących z rowerzystami infrastrukturę transportową jest warunkiem wzrostu atrakcyjności tego środka transportu. Procentowy udział rowerzystów jako ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie śląskim wzrasta. W 2014 roku wyniósł 9,2%. Udział osób ciężko rannych pozostaje na stałym, wysokim poziomie 12%.

Niezbędne pomiary

- Liczba wypadków z udziałem rowerzystów, w tym liczba rannych i zabitych,
- Udział podróży rowerowych we wszystkich podróżach wykonywanych na terenie miasta,
- Liczba wypożyczeń rowerów w systemie roweru miejskiego,
- natężenie ruchu rowerowego na wybranych skrzyżowaniach i przejazdach rowerowych,
- natężenie ruchu rowerowego w wybranych przekrojach drogowych,
- Liczba przejazdów rowerowych,
- Długość ciągów rowerowych.

Lista zadań do realizacji

- ✓ Utworzenie systemu roweru miejskiego uzupełnionego w rowery specjalne (np. do przewozu towarów, dzieci, rowery dziecięce, rowery elektryczne),
- ✓ Utworzenie parkingów rowerowych przy węzłach przesiadkowych oraz przystankach transportu zbiorowego obsługujących największą liczbę podróżnych (B+R) wyposażonych w samoobsługowe stacje naprawcze,
- ✓ Umożliwienie podróżowania z rowerem w środkach transportu zbiorowego,



- ✓ Uzupełnienie sieci infrastruktury rowerowej – dróg, pasów i kontrapasów rowerowych,
- ✓ Dostosowanie skrzyżowań do ruchu rowerowego – budowa słuz, dostosowanie sygnalizacji świetlnej,
- ✓ Poprawa jakości istniejących dróg rowerowych,
- ✓ Zapewnienie zadaszonych miejsc postojowych pod budynkami użyteczności publicznej,
- ✓ Identyfikacja miejsc niebezpiecznych,
- ✓ Wyznaczenie przestrzeni wspólnych na ulicach w centrum miasta,
- ✓ Wprowadzenie stref TEMPO 30 oraz urządzeń uspokojenia ruchu w centrum i na terenie osiedli mieszkalnych,
- ✓ Wyznaczanie przejazdów rowerowych i stosowanie na nich udogodnień jak obniżenie krawężników, poręcze,
- ✓ Aktualizacja polityki rowerowej wyznaczającej standardy projektowania, budowania, eksploatacji, jakości stosowanych materiałów, jakości wykonania,
- ✓ Mapa miasta wskazująca czas dojazdu rowerem między wybranymi punktami miasta,
- ✓ System zachęt do korzystania z roweru w codziennych podróżach,
- ✓ Udostępnienie map z drogami rowerowymi na terenie miasta oraz szlakami turystycznymi,
- ✓ Działania edukacyjne dla różnych grup społecznych.

Wizja celu

- Spójna sieć infrastruktury rowerowej,
- Bezpieczne warunki poruszania się rowerem,
- Ciągi rowerowe wolne od barier architektonicznych,
- Programy sygnalizacji świetlnej priorytetyzujące ruch rowerowy,

- Skrzyżowania uwzględniające komfort ruchu rowerowego,
- Poprawa warunków ruchu rowerowego,
- Upowszechnienie podróży rowerowych na krótkie i średnie odległości,
- Poprawa stanu środowiska naturalnego,
- Zmniejszenie kongestii,
- Zmniejszenie powierzchni parkingowych,
- Poprawa zdrowia publicznego.

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Gęstość sieci rowerowej w km/km²,
- Udział osób podróżujących rowerem w podróżach codziennych,
- Wypadki z udziałem rowerzystów,
- Liczba miejsc postojowych dla rowerów,
- Stopień zajętości rowerowych miejsc postojowych przy obiektach Bike and Ride,
- Liczba stacji częstochowskiego roweru miejskiego,
- Liczba wypożyczeń rowerów w ciągu roku na mieszkańca,
- Subiektywne odczucia mieszkańców dotyczące komfortu poruszania się rowerem.

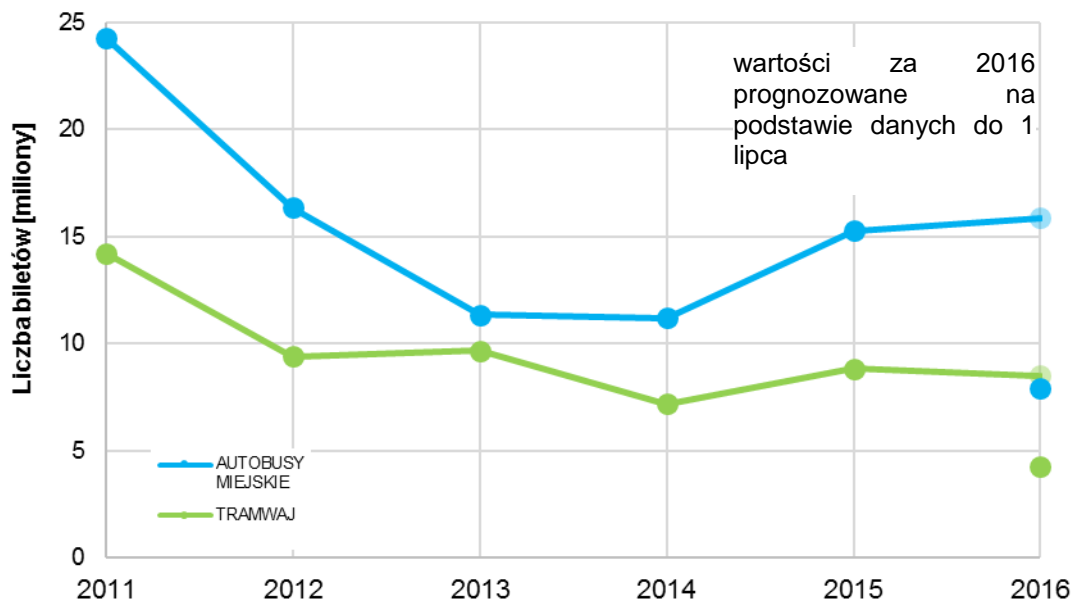
Transport zbiorowy

Stan istniejący

Nowoczesne i rozwijające się miasta nie mogą sprawnie funkcjonować bez wydajnego systemu transportu zbiorowego opartego o szeroką siatkę połączeń oraz wygodne i niezawodne środki transportu.

Blisko 39% wszystkich podróży odbywanych w mieście Częstochowa odbywana jest z użyciem transportu zbiorowego. Na terenie miasta funkcjonuje system oparty na 3 liniach tramwajowych i 32 liniach autobusowych. Dodatkowo za pomocą linii autobusowych obsługiwane są połączenia z gminami zewnętrznymi – Olsztyn, Poczesna, Blachownia, Mstów oraz Konopiska. Na rysunku poniżej przedstawiono liczbę biletów skasowanych i sprzedanych w pojazdach na przestrzeni lat 2011 – 2016. Dane za rok zostały prognozowane na podstawie wyników osiągniętych do lipca 2016 r. Po spadkach liczby pasażerów w latach 2011 – 2013, od 2014 odnotowuje się ponowne zwiększenie liczby pasażerów jednak o mniejszej dynamice niż w przypadku spadków. Prognozowane dane na przestrzeni półrocza 2016 roku wskazują utrzymanie wielkości z roku poprzedniego.

Liczba skasowanych i sprzedanych biletów na przestrzeni 2011 - 2016 w Częstochowie



W dokumencie „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa” przedstawiono wyniki ankiet preferencji komunikacyjnych mieszkańców, w których blisko 35% z próby 1200 mieszkańców oceniło system transportu zbiorowego jako dobry. Taka ocena wskazuje na dość duże zaufanie i ugruntowaną pozycję jakim ceniona jest obsługa przez MPK Częstochowa. Jednocześnie blisko 20% respondentów odpowiedziało, że transport zbiorowy ocenia jedynie dostatecznie co stanowi pole do wprowadzenia usprawnień i ulepszeń. Wśród niezadowolonych użytkowników najczęściej wskazywano na wysokie ceny biletów oraz na niepunktualność kursowania, a co za tym idzie również niedostateczną niezawodność czasu podróży, czyli pewności dotarcia do celu w założonym czasie. 15% ankietowanych uznało transport zbiorowy jako niezawodny przy 8%, które oceniła ten aspekt negatywnie, z dużą ilością niezrealizowanych kursów. Mieszkańcy wskazują również na potrzebę tworzenia lub przekształcenia niektórych linii transportu zbiorowego. Jednocześnie przeprowadzone obecnie badania nie wskazują, konkretnie które linii wymagają największych korekt.

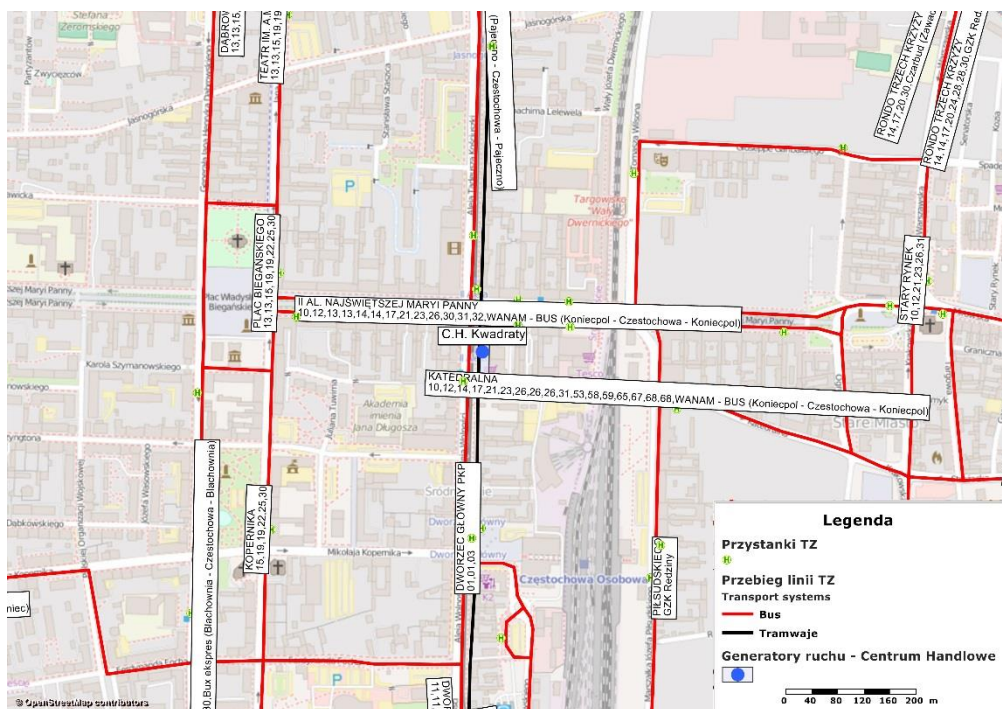
Obecnie na terenie Częstochowy, pomijając wydzielone torowisko tramwajowe oraz fragmentaryczne, krótkie pasy autobusowe, istnieje znikoma liczba środków

umożliwiających priorytetyzację transportu zbiorowego względem ruchu indywidualnego. W ankiecie zapytano o wpływ potencjalnych usprawnień na zmianę preferencji komunikacyjnych i blisko co czwarty ankietowany deklarował większe wykorzystanie transportu zbiorowego. Jednocześnie aż 60% osób miało trudności z zajęciem jednoznacznego stanowiska, więc priorytety dla transportu zbiorowego mogą potencjalnie mieć jeszcze bardziej pozytywny wpływ. Może to wynikać z niewystarczającej wiedzy na temat współcześnie stosowanych metod udzielania priorytetów.

W tym samym badaniu pozytywnie oceniono również istniejącą flotę autobusową, a wśród elementów podnoszących bezpieczeństwo i komfort większość mieszkańców wskazała klimatyzację, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i niewidzących oraz pojazdy niskopodłogowe. Ankietowani wykazali również wysoką potrzebę dynamicznej informacji pasażerskiej oraz zapowiedzi głosowych w pojeździe. Komfort i nowoczesność pojazdów, ale również przystanków mogą przełożyć się na realne zwiększenie liczby pasażerów, co potwierdza opinia jednej czwartej respondentów dla których jest to czynnik, który skłoniłby ich do rezygnacji z podróży samochodem. Jednocześnie blisko 80% ankietowanych postrzega pojazdy floty MPK jako przestarzałe oraz negatywnie wpływające na środowisko.

Obecnie na terenie Częstochowy nie występują dedykowane węzły integracyjne, ale planowane są inwestycje tego typu w rejonach 3 dworców kolejowych: Częstochowa Główna, Częstochowa Stradom oraz Częstochowa Raków. Z analiz potoków pasażerskich przeprowadzonych na potrzeby opracowania ww. inwestycji wynika, że każdy z wymienionych punktów charakteryzuje się innymi potrzebami co do docelowej infrastruktury.

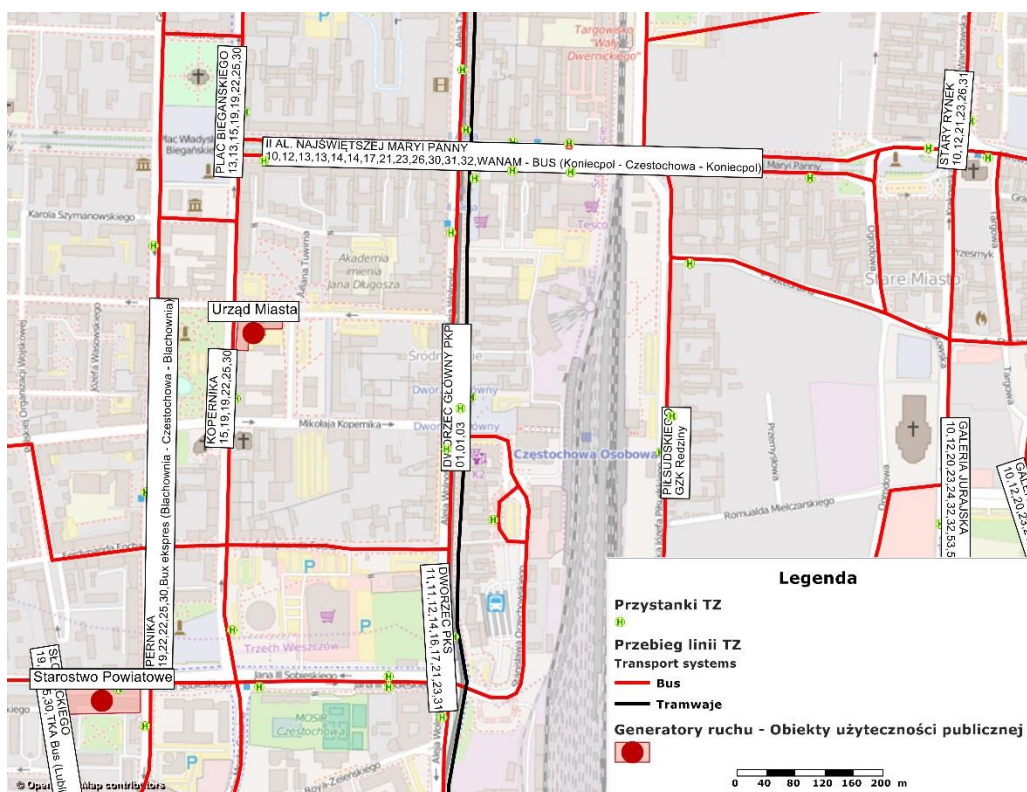
Węzeł integracyjny w okolicach Dworca Częstochowa Główna leży w strefie oddziaływania kilku, znaczących w skali miasta generatorów ruchu. Oprócz dworca PKP jest nim dworzec autobusowy – o dużym znaczeniu dla podróży autobusami dalekobieżnymi. Oprócz tego w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się wielkopowierzchniowe powierzchnie handlowe jak Centrum Handlowe Kwadraty. W nieco większej odległości znajdują się Galeria Jurajska i Centrum Handlowe Warta. Układ sieci transportu zbiorowego w bliskości wymienionych wyżej generatorów ruchu przedstawiono na rysunku poniżej.



Jak wykazano w „Analizy zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa” centra handlowe i usługowe charakteryzują się dużą dostępnością miejsc parkingowych oraz długim czasem codziennej dostępności. Ruch przez nie generowany wzrasta się od rozpoczęcia popołudniowego szczytu komunikacyjnego i trwa do godzin wieczornych. Częstochowskie centra handlowe umożliwiają podróżowanie różnorodnymi środkami transportu: samochodem oraz transportem zbiorowym. Do dyspozycji podróżujących udostępnione są miejsca parkingowe zlokalizowane bezpośrednio przy centrum oraz przystanki autobusowe czy tramwajowe.

Przykład Galerii Jurajskiej wskazuje, iż pomimo dostępności wielu linii transportu zbiorowego, drogi rowerowej, przeważający ruch odbywa się samochodami osobowymi. Pozostałe centa handlowo-usługowe generują ruch w analogiczny sposób.

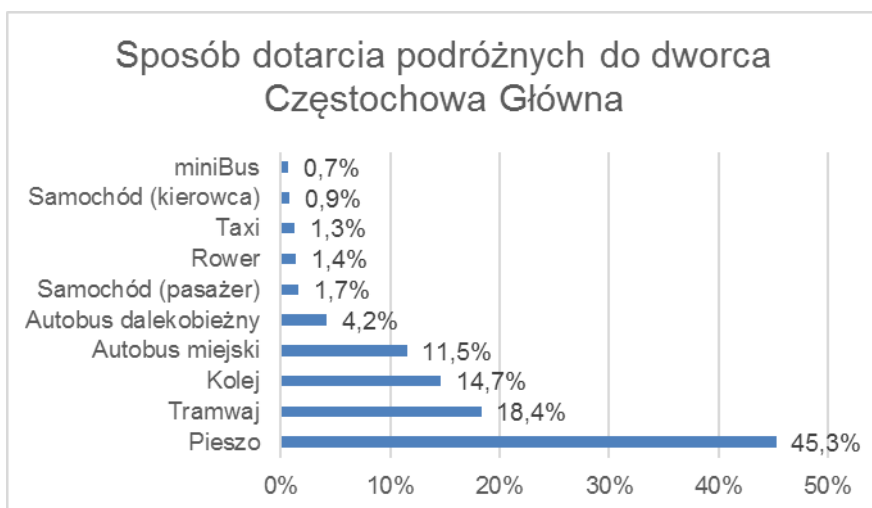
Dodatkowo w strefie oddziaływania planowanego węzła przesiadkowego znajdują się instytucje użyteczności publicznej m.in. Urząd Miasta i Starostwo Powiatowe. Układ linii transportu zbiorowego w przypadku tych generatorów ruchu pokazano na rysunku poniżej.



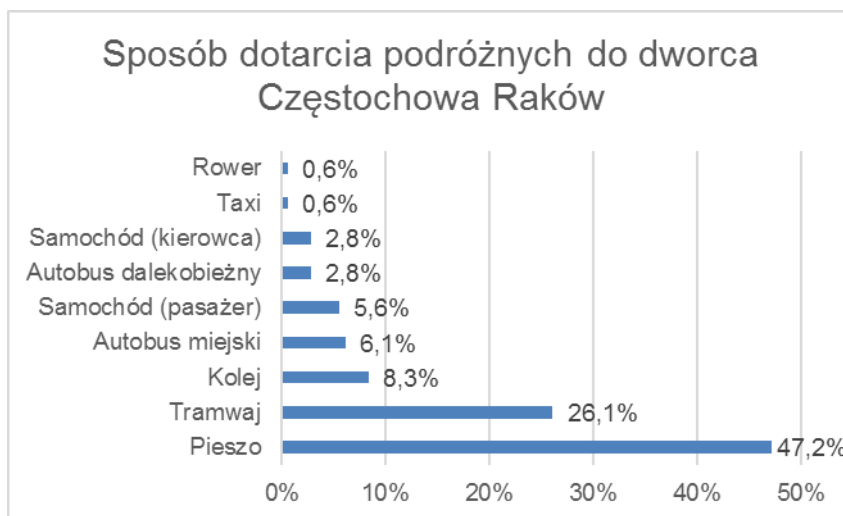
Obiekty użyteczności publicznej, jak urzędy, szpitale, uczelnie kładą mniejszy nacisk na zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, nie znaczy to jednak, iż zainteresowanie odbywaniem podróży do tychże miejsc samochodem osobowym jest mniejsze. Generatory te przyczyniają się w największym stopniu do powstawania zatorów drogowych, pogłębiają problemy z parkowaniem, a więc utrudniają poruszanie się po Częstochowie nie tylko innym zmotoryzowanym uczestnikom ruchu ale także pieszym czy rowerzystom.

W przypadku Dworca Częstochowa Główna macierze relacji dla podróży dalekobieżnych (autobus i kolej) pomiędzy poszczególnymi środkami transportu wskazują, że w momencie przeprowadzania badań podróże do/z dworca wykonywane były najczęściej pieszo lub z wykorzystaniem autobusów miejskich/tramwajów. Zauważalny był też udział przesiadek wewnątrz systemu transportu miejskiego t.j. między autobusami i tramwajami. W badaniu podkreślono, że marginalny udział podróży rowerem może wynikać z braku infrastruktury.

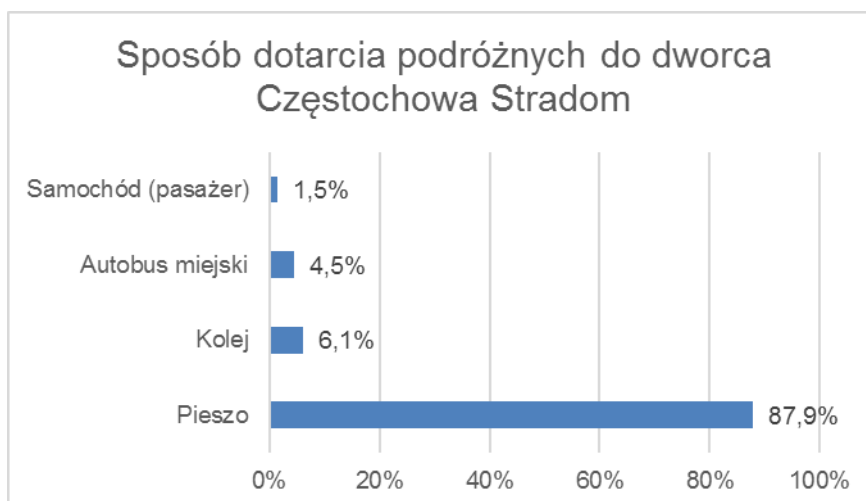
Na rysunku poniżej przedstawiono procentowy udział poszczególnych form transportu w podróżach do Dworca Częstochowa Główna.



Podobna analiza przeprowadzona dla dworca Częstochowa Raków wskazuje, że jest to punkt początkowy/końcowy dla podróży transportem zbiorowym jak również punkt przesiadkowy wewnątrz systemu transportu zbiorowego. W przypadku podróży dalekobieżnych użytkownicy docierali najczęściej pieszo lub tramwajem. Na rysunku poniżej przedstawiono udział poszczególnych form transportu w podróżach do Dworca Częstochowa Raków.



Dla ostatniej z planowanych lokalizacji dla węzła integracyjnego t.j. Częstochowy Stradom badania wykazały, że stanowi on punkt początkowy/końcowy podróży dalekobieżnych koleją. Potencjał tkwiący w budowie węzłów integracyjnych został potwierdzony przez ankietowanych w ramach badań do „Analizy zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa”. W zależności od lokalizacji od 16% do 6% odpowiadających deklarowało częstsze wykorzystywania transportu zbiorowego. Na rysunku poniżej przedstawiono udział poszczególnych form transportu w podróżach do Dworca Częstochowa Stradom.



W odniesieniu do wszystkich 3 lokalizacji pod planowane węzły integracyjne wyniki wcześniejszych badań wskazywały brak infrastruktury rowerowej jako główny czynnik

małej liczby podróży odbywanych rowerem. W układzie planowanych węzłów, przestrzeń dla użytkowników rowerów ma stanowić bardzo ważne ogniwo. We wszystkich 3 węzłach integracyjnych zaplanowano wybudowanie zadaszonych parkingów stwarzając tym samym dogodne warunki do podróżowania w systemie Bike & Ride. Bardzo ważną rolę będą pełniły stacje planowanego systemu roweru miejskiego zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów integracyjnych. Rozwiązanie to szczególnie może zachęcić mieszkańców, którzy do tej pory sporadycznie używali roweru na co dzień, do częstszego wykorzystywania transportu rowerowego w podróżach intermodalnych.

Wszystkie rozwiązania zaproponowane w ramach budowy węzłów integracyjnych mogą zauważalnie przyczynić się do zwiększenia mobilności mieszkańców oraz zwiększenia udziału podróży intermodalnych, również z wykorzystaniem m.in. transportu rowerowego, który do tej pory stanowił w nich tylko marginalną rolę.

Aby sprawdzić poziom zainteresowaniami podróżami intermodalnymi, należy ponownie przeprowadzić badanie ankietowe wśród pasażerów planowanego parkingu przy dworcu Częstochowa Główna, pytając o sposób kontynuowania podróży. Satysfakcjonującym wynikiem będzie wzrost ruchu wewnątrzmięjskiego odniesiony do wyników badania przepływów pasażerskich w obrębie projektowanego węzła Częstochowa Główna.

Użytkowana infrastruktura tramwajowa (użytkowane torowisko + tabor) cechuje się w dużej części znacznym stopniem zużycia. MPK w Częstochowie Sp. z o.o. użytkuje 44 wagony typu Konstal 105Na oraz 7 tramwajów typu PESA 129Nb (Twist). Średnia wieku wagonów typu Konstal wynosi 33 lata, w tym: 4 użytkowane wagony zostały wyprodukowane w 1975 r., 6 wagonów zostało wyprodukowanych w roku 1979, 6 wagonów zostało wyprodukowanych w roku 1980, 6 wagonów zostało wyprodukowanych w roku 1984, 6 wagonów zostało wyprodukowanych w roku 1985, 8 wagonów zostało wyprodukowanych w roku 1988, 4 wagony zostały wyprodukowane w roku 1989 i 4 wagony zostały wyprodukowane w 1990 roku. Wagony typu Konstal 105 Na są wysokopodłogowe i cechują się przestarzałą konstrukcją. Pojazdy są wyeksploatowane. Aktualnie eksploatowane torowisko tramwajowe także wskazuje na wysoki poziom zużycia. Do przebudowy kwalifikują się następujące odcinki:

- odcinek od pętli tramwajowej przy ul Fieldorfa –Nila (wraz z pętlą) do Alei Jana Pawła II,
- odcinek od Al. Jana Pawła II do Ronda Mickiewicza
- węzeł wjazdowo-wyjazdowy na teren MPK w Częstochowie,
- odcinek od Al. Wojska Polskiego do pętli tramwajowej przy Al. Pokoju (wraz z pętlą tramwajową),
- odcinek od pętli tramwajowej przy Al. Pokoju do pętli tramwajowej Kucelin (z wyłączeniem odcinka torowiska na wiadukcie kolejowym w Al. Pokoju do ul. Gilowej).

Niezbędne pomiary

- Napelnienia w pojazdach transportu zbiorowego na wybranych przystankach z rozróżnieniem na linie,
- Liczba pojazdów transportu zbiorowego (średni wiek, udział pojazdów niskopodłogowych/niskowejściowych),
- Opóźnienia transportu zbiorowego na wybranych liniach i odcinkach,
- Liczba sprzedanych biletów z rozróżnieniem na okresowe i jednorazowe,
- Liczba przewożonych pasażerów środkami transportu zbiorowego,
- Praca przewozowa realizowana przez pojazdy transportu zbiorowego,
- Udział wydatków z budżetu gminy na lokalny transport zbiorowy.

Lista zadań do realizacji

- ✓ Poprawa dostępności, funkcjonalności, stanu technicznego i estetycznego dworców kolejowych,
- ✓ Utworzenie centrów przesiadkowych z infrastrukturą P+R, B+R,
- ✓ Poprawa infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej,
- ✓ Udostępnienie informacji o warunkach ruchu w mieście,

- ✓ Udostępnienie informacji o rzeczywistym czasie odjazdu pojazdów transportu zbiorowego na przystankach,
- ✓ Przebudowa istniejącego torowiska celem uzyskania lepszej jakości wykonywanych przewozów tramwajowych,
- ✓ Budowa nowych odcinków linii tramwajowych ze szczególnym uwzględnieniem połączenia z osiedlem Parkitka.
- ✓ Zakup nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów celem wymiany wyeksploatowanego taboru,
- ✓ Kontynuacja zmiany floty transportu zbiorowego na bardziej ekologiczną,
- ✓ Nadanie priorytetu pojazdom transportu zbiorowego na ciągach o największym natężeniu ruchu,
- ✓ Uwzględnienie w polityce parkingowej standardów wyznaczania miejsc w okolicy przystanków transportu zbiorowego,
- ✓ Analiza połączeń transportem zbiorowym wszystkich punktów miasta,
- ✓ Analiza częstotliwości i regularności kursowania transportu zbiorowego,
- ✓ Akcje promocyjne

Wizja celu

- Wzrost znaczenia transportu zbiorowego we wszystkich podróżach pieszych,
- Integracja rozkładów jazdy, taryf, biletów przewoźników obsługujących miasto Częstochowa oraz najbliższe gminy,
- Wzrost znaczenia dworców kolejowych jako centrów przesiadkowych,
- Bezpieczeństwo w pojazdach transportu zbiorowego i na jego przystankach
- Poprawa warunków środowiska naturalnego,
- Wzajemne wsparcie transportu zbiorowego z ruchem pieszym i rowerowym,
- Nowoczesny, komfortowy system transportu zbiorowego,
- Dostępny dla wszystkich mieszkańców,



- Atrakcyjny i czytelny dla turystów,
- Rzetelna i łatwo dostępna informacja o zmianach w rozkładach jazdy, taryfach, regulaminie,
- Niezawodność systemu,

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Liczba kilometrów systemu komunikacji miejskiej,
- Roczna liczba podróży transportem publicznym na mieszkańca,
- Liczba przystanków wyposażonych w system informacji pasażerskiej,
- Udział osób podróżujących transportem zbiorowym w podróżach codziennych,
- Długość buspasów,
- Liczba zmodernizowanych przystanków transportu zbiorowego,
- Stopień pojazdów niskoemisyjnych w całkowitej liczbie taboru transportu zbiorowego,
- Liczba skrzyżowań z priorytetem dla transportu zbiorowego,
- Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej,
- Liczba zintegrowanych centrów przesiadkowych,
- Ilość km przebudowanego torowiska (tor pojedynczy)
- Ilość zakupionych nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów
- Subiektywna ocena

Parkowanie

Stan istniejący

Ciągły wzrost współczynnika motoryzacji w mieście skutkuje coraz większymi problemami z parkowaniem pojazdów. Dotychczas priorytet samochodu osobowego pozwalał na zagospodarowanie miejskich przestrzeni pod tereny parkingów. Rozrastanie się obszarów parkowania, w tym nielegalnego, pogarsza warunki ruchu pieszego i rowerowego. Również bezpieczeństwo – zwłaszcza niechronionych użytkowników ruchu ulega obniżeniu, gdyż ograniczona zostaje widoczność. Najbardziej problematyczne są strefy wokół punktów użyteczności publicznej, rozrywki i kultury. Wspomniane funkcje niezmiennie wiążą się ze strefą śródmiejską. Dlatego też wymaga ona podejścia innego, niż to stosowane w pozostałych częściach miasta.

Strefa płatnego parkowania w Częstochowie boryka się z problemem nadmiernego zapelnienia przestrzeni miejskiej parkującymi pojazdami. Otacza ona teren Śródmieścia i Starego Miasta, fragment Tysiąclecia oraz obejmuje przyległe do niego ulice: 7 Kamienic, 3 Maja, Mirowska, Korczaka, Ogińskiego, Grunwaldzka, Zgody, aleja Wolności. W strefie usytuowano 116 parkometrów.

Opłaty w tej strefie obowiązują przez cały rok w dni robocze od poniedziałku do piątku, w godzinach od 9:00 do 17:00. Miejsca pozostawienia pojazdów nie są strzeżone, a taryfa dla całej strefy jest stała. Stawki opłat, podobnie jak lokalizację parkometrów czy zasięg strefy, dostępne są na stronie internetowej zarządu dróg. Bezpłatnie swój pojazd mogą pozostawić osoby niepełnosprawne. Mieszkańcy strefy płatnego parkowania uiszczają opłaty abonamentowe w systemie kwartalnym, a ich wysokość zależy od liczby posiadanych pojazdów.

Problem parkowania dotyka również autokarów dowożących pielgrzymów na Jasną Górę, dlatego też zasadnym jest zlokalizowanie parkingu dla nich poza strefą, zapewniając tym samym możliwość dojazdu za pomocą środków transportu zbiorowego.

Polityka parkingowa miasta została oceniona bardzo surowo - ponad połowa mieszkańców biorących udział w badaniu preferencji transportowych wskazała,

iż zaparkowanie w obrębie strefy płatnego parkowania jest niemożliwa, tylko 12% respondentów nie ma problemów z zaparkowaniem pojazdu w pobliżu celu. Niewielki odsetek korzysta z aplikacji mobilnych aby zapłacić za postój, większość wybiera tradycyjne parkometry. Jednak możliwość wykorzystania elektronicznej portmonetki zintegrowanej z biletem elektronicznym zainteresowała ponad 80% badanych. Również idea carpoolingu nie jest bardzo popularna w mieście – respondenci niechętnie podróżują z osobami spoza rodziny. Równocześnie zawężenie grupy do współpracowników spowodowało znaczący wzrost zainteresowania wspólnym podróżowaniem.

Na terenie Częstochowy nie ma obecnie ani jednego parkingu umożliwiającego kontynuowanie podróży innym środkiem transportu. System ten, w połączeniu ze sprawnie działającym systemem transportu zbiorowego czy roweru miejskiego, ogranicza zatłoczenie na drogach wewnątrz miasta, uwalnia przestrzeń miejską dotychczas wykorzystywaną w celach parkingowych.

Niezbędne pomiary

- Rotacja na parkingach zlokalizowanych przy kluczowych obiektach w mieście,
- Napętnienie na strategicznych parkingach,
- Odsetek miejsc parkingowych w systemie P+R i B+R w stosunku do wszystkich miejsc parkingowych w mieście (na wydzielonych parkingach),
- Źródła i cele podróży użytkowników parkingów P+R i B+R
- Odsetek wolnych miejsc w stosunku do wszystkich miejsc w pasie ulicznym
- Odsetek pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo

Lista zadań do realizacji

- ✓ Inwentaryzacja i badania miejsc postojowych,
- ✓ Ograniczenie możliwości parkowania na terenie Śródmieścia,
- ✓ Uchwalenie zasad polityki parkingowej regulującej poprawność wyznaczania miejsc parkingowych, ich ilość, zakładaną rotację,
- ✓ Edukacja mieszkańców,

- ✓ Zwiększenie znaczenia parkingów wydzielonych,
- ✓ Wyznaczenie miejsc krótkiego postoju (do 2 godzin) dla autokarów turystycznych w rejonie śródmiejskim oraz miejsc dłuższego postoju przy centrach przesiadkowych,
- ✓ Uruchomienie systemu prowadzenia na wolne miejsca postojowe na parkingach strategicznych,
- ✓ Wydzielenie miejsc krótkiego postoju dla transportu indywidualnego (K+R),
- ✓ Wdrożenie systemów B+R i P+R,
- ✓ Wprowadzenie udogodnień dla użytkowników B+R i P+R,
- ✓ Wyznaczenie miejsc dla użytkowników systemów car sharing i carpooling.

Wizja celu

- Ograniczenie parkowania niezgodnie z przepisami,
- Szybka reakcja służb na parkowanie niezgodne z przepisami,
- Poprawa widoczności pieszych przez ograniczenie parkowania przy przejściach dla pieszych,
- Odzyskana przestrzeń miejska,
- Przywrócenie chodnikom ich pierwotnej funkcji,
- Zaangażowanie mieszkańców miejsc objętych zmianami,
- Zwiększenie rotacji na parkingach przy budynkach użyteczności publicznej,
- Zwiększenie udogodnień dla pieszych i rowerzystów kosztem najatrakcyjniejszych miejsc parkingowych,
- Wypieranie parkowania z ulic – zamiast nich zatoki, wydzielone parkingi,
- Skrócenie czasu podróży przez informację o rzeczywistej liczbie miejsc parkingowych na parkingach strategicznych,
- Zwiększenie udziału podróży intermodalnych.



Wskaźniki osiągnięcia celu

- Liczba miejsc postojowych przy obiektach Park and Ride,
- Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych przy obiektach Park and Ride,
- Liczba dostępnych miejsc parkingowych w centrum miasta,
- Liczba dostępnych miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych w centrum miasta,
- Odsetek parkingów strategicznych objętych systemem prowadzenia na wolne miejsca parkingowe

Ruch samochodowy

Stan istniejący

Rola samochodu w nowoczesnym i przyjaznym dla mieszkańców mieście ulegać będzie zmniejszeniu, a jego dotychczasowe funkcje zostaną przejęte przez transport zbiorowy i ruch rowerowy. Zmiany widoczne są również w projektowaniu infrastruktury i postrzegania przestrzeni miejskiej. Idea podróżowania indywidualnym środkiem transportu, jakim jest samochód osobowy, zmieni charakter na wspólny – wykorzystując własny pojazd do podróżowania z innymi lub korzystając z ogólnodostępnych wypożyczalni miejskich. Wyznaczone zostaną strefy swobodnego dostępu dla samochodów osobowych, jak również strefy ruchu uspokojonego, strefy wspólne, gdzie priorytet będzie miał ruch pieszy i rowerowy oraz obszary wyłączone z ruchu samochodowego.

Rosnący wskaźnik motoryzacji zmusza władze miasta do wskazania alternatyw dla posiadania własnego samochodu. Może nim być dobrze zorganizowany i spełniający oczekiwania mieszkańców transport zbiorowy, wspólne podróże samochodem osobowym lub wspomniane powyżej wypożyczalnie. Te same działania alternatywne można stosować w części podróży służbowych.



Mieszkańcy Częstochowy zapytani o sposób wykonywania codziennych podróży najczęściej wskazywali podróż samochodem. Jako powód wskazywali najczęściej większą wygodę, krótszy czas podróży samochodem oraz przewóz dzieci. Pomimo zwycięskiego miejsca samochodu, respondenci wykazali się otwartością zmiany przyzwyczajęń pod warunkiem unowocześnienia taboru transportu zbiorowego, zwiększenia jego częstotliwości oraz zwiększenia liczby przystanków. Co piąty z nich pomimo wprowadzenia udogodnień, nie przewiduje zmiany sposobu podróżowania. Jako przewagę samochodu osobowego wskazywano również niższy koszt podróży. Przekonanie to wiąże się wyłącznie z opłatą za paliwo, pomija się koszty zakupu pojazdu, jego straty wartości, ubezpieczenia, napraw serwisowych, kosztów eksploatacji, przeglądów czy opłat za przejazd drogą płatną.

W chwili obecnej jest on nie tylko uprzywilejowanym środkiem transportu, ale i priorytetowym z punktu widzenia infrastruktury. Na pytanie czy zmiana priorytetu na rzecz transportu zbiorowego wpłynie na zmianę zachowań transportowych, co czwarty badany odpowiedział pozytywnie, a 60% była niezdecydowana. Grupa ta wymaga dodatkowych informacji i motywacyjnego bodźca.

Uzupełnieniem podróży transportem zbiorowym mogą być wspólne podróże własnym samochodem lub wypożyczenie go. Częstochowa posiada wypożyczalnie samochodów, jednak są one mało atrakcyjne kosztowo, aby w obecnej formie mogły zmienić nawyki mieszkańców.

W Częstochowie brakuje narzędzia ułatwiającego organizację wspólnych podróży wewnątrzmijskich. Brak społecznej akceptacji, wynikający z niskiej świadomości powoduje, iż większość kierowców podróżuje samotnie - 37% podwozi osoby spoza rodziny rzadziej niż raz w miesiącu. Tylko 2% decyduje się na to codziennie, a i oni nie są w żaden sposób premiowani. Obiecujący jest wynik tego samego pytania, zawężonego do podróży ze współpracownikiem, gdzie 78% badanych skorzystałoby z powyższego rozwiązania. Podróż ze współpracownikiem jest łatwiejsza do zorganizowania – znane jest miejsce zamieszkania, godziny pracy czy zwyczaje współpasażera. Brak działań w obszarze ułatwienia organizowania wspólnych przejazdów spowoduje niewykorzystanie potencjału osób, które z różnych powodów nie zrezygnują z podróży samochodem, a które z powodzeniem mogą podróżować w systemie carpoolingu.

Rola przebudowy i budowy dróg w ograniczaniu natężenia ruchu w centrum miasta
Uspokojenie ruchu w centrum miasta oraz rozwój transportu publicznego wymaga skanalizowania tego ruchu głównymi ciągami dróg wyższej kategorii (drogi krajowe i wojewódzkie). Nadal wskazane jest przebudowywanie lub budowanie nowych połączeń drogowych, które umożliwią wyprowadzenie tranzytu z centrum miasta, ruchu ciężkiego (w tym towarowego) przy jednoczesnym stworzeniu możliwości dla mieszkańców i przyjezdnych z poza granic miasta na sprawne dotarcie do celu przy użyciu środków komunikacji zbiorowej. Drogi wyższej kategorii spełniają m.in. następującą rolę:

- 1.służą za alternatywę dla tranzytu przez autostradę A1 będącej obwodnicą Częstochowy,
- 2.spełniają nadrzędną rolę w ruchu lokalnym pozwalając na szybkie skomunikowanie dzielnic miasta w osi północ-południe, wschód-zachód,

3. dzięki stosowanym rozwiązaniom głównie na drogach krajowych w zakresie zaprojektowania bezkolizyjnych skrzyżowań poprawiają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego,

4. wspierają mobilność miejską przy pomocy ścieżek rowerowych,

5. wspierają transport publiczny umożliwiając szybki przejazd łącząc skrajne dzielnice miasta oraz sąsiadujące gminy,

6. uspokajają ruch w centrum miasta, a na samej trasie dzięki bezkolizyjnym rozwiązaniom zmniejszają emisję środków lotnych do atmosfery,

7. czytelny i funkcjonalny układ drogowy pozwala na separację ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego co zwiększa komfort i bezpieczeństwo użytkowników,

8. wysokiej jakości infrastruktura drogowa to doskonała baza dla usprawnienia mobilności transportu publicznego m.in. wydzielenie bus pasów; skrzyżowania dostosowane do wielkości taboru autobusowego,

9. połączenia drogowe umożliwiające dojazd do tzw. centrów intermodalnych; czy też węzłów przesiadkowych;

10. logistykę połączeń stref przemysłowych , centrów przeładunkowych w zakresie transportu towarów

Kluczowe inwestycje drogowe dla miasta, które będą miały wpływ na transformację zachowań podróżnych są następujące:

1. Przebudowa lub budowa dróg krajowych:

a) Przebudowa DK 1 (DK91) w granicach administracyjnych miasta jako głównego korytarza tranzytowego oraz łączącego dzielnicę miasta i gminy ościenne;

b) Przebudowa DK-46 z uwzględnieniem budowy nowych przebiegów jako główne odcinki wyprowadzające ruch tranzytowy z centrum miasta;

c) Budowa połączenia DK-1 z DK-46 tzw. Bugajska bis – budowa nowych połączeń z gminami jurajskimi umożliwiającą bezpieczne bezkolizyjne przejazdy.

2. Drogi wojewódzkie:

a)Przebudowa DW 483 – jako połączenie między osiedlowe i międzygminne usprawniające nie tylko ruch samochodowy, ale także rowerowy i przede wszystkim transport publiczny,

b)Przebudowa DW 494 - jako połączenie między osiedlowe i międzygminne usprawniające nie tylko ruch samochodowy, ale także rowerowy i przede wszystkim transport publiczny,

3.Pozostałe drogi (powiatowe, gminne):

a)Umożliwiający połączenie między gminami, dzielnicami i w obrębie miasta

b)Drogi umożliwiające wyprowadzenie ruchu ze ścisłego centrum miasta np. nowe połączenie 1 Maja – ul. Krakowska; wyprowadzający ruch tranzytowy z dzielnic o gęstej zabudowie wielorodzinnej np.ul. Korfantego.

Niezbędne pomiary

- Wskaźnik motoryzacji w mieście,
- Liczba wypadków w ruchu drogowym, w tym liczba rannych i zabitych,
- natężenie ruchu samochodowego w wybranych przekrojach drogowych,
- natężenie ruchu samochodowego na wybranych skrzyżowaniach,
- natężenie ruchu samochodowego tranzytowego przez wybrane punkty,

Lista zadań do realizacji

- ✓ Wyznaczenie stref swobodnego dostępu dla samochodów indywidualnych,
- ✓ Edukacja i zwiększenie świadomości mieszkańców poprzez akcje promocyjne,
- ✓ Stworzenie platformy ułatwiającej korzystanie z carpoolingu,
- ✓ Wyznaczenie stref wolnych od ruchu samochodowego,
- ✓ Wyznaczenie stref o ograniczonej roli samochodu osobowego – uwspólnienie przestrzeni,

- ✓ Zmniejszenie liczby miejsc postojowych w centrum miasta, udostępnienie ich na wyznaczonych parkingach, zwłaszcza przy centrach przesiadkowych,
- ✓ Zmniejszenie przepustowości ulic i skrzyżowań w strefie śródmiejskiej – uspokojenie ruchu, wyznaczenie pasów rowerowych i buspasów, zwężenia szerokości jezdni, wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych; przy jednoczesnym wyznaczeniu korytarzy drogowych wyprowadzających ruch z centrum miasta, umożliwiającymi objazdy i sprawne połączenia z gminami ościennymi (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne,
- ✓ Przystosowanie sygnalizacji świetlnej strefy śródmiejskiej dla potrzeb transportu zbiorowego, pieszych i rowerzystów,
- ✓ Dystrybucja mapy obszarów ograniczonego dostępu oraz parkingów strategicznych,
- ✓ Upłynnienie ruchu – systemy ITS,
- ✓ Wdrożenie systemu wykrywania zdarzeń drogowych.

Wizja celu

- Zmniejszenie liczby samochodów indywidualnych w mieście,
- Bardziej efektywne wykorzystywanie samochodu,
- Zmniejszenie kosztów społecznych i uciążliwości społecznej,
- Zwiększenie znaczenia innych form transportu niż samochód osobowy,
- Zmniejszenie wskaźnika motoryzacji w mieście
- Upowszechnienie usług car sharing i carpooling,
- Zniesienie priorytetu osiągnięcia jak największej przepustowości ruchu samochodowego na skrzyżowaniach,
- Poprawa jakości środowiska naturalnego, obniżenie poziomu hałasu,
- Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- Zmniejszenie kongestii.



Wskaźniki osiągnięcia celu

- Wskaźnik motoryzacji,
- Długość ulic o ruchu uspokojonym,
- Odsetek osób odbywających codzienne podróże samochodem osobowym,
- Liczba skrzyżowań objętych systemem ITS,
- Skrócenie czasu reakcji na zdarzenie drogowe w stosunku do czasu reakcji bez działania systemu,
- Liczba zdarzeń i wypadków drogowych

Transport towarów

Stan istniejący

Obecnie na terenie miasta Częstochowy zarejestrowane jest około 20 tys. pojazdów ciężarowych (wliczając w to ciągniki siodłowe). Na rysunku poniżej przedstawiono wykres pokazujący zmianę liczby pojazdów ciężarowych na przestrzeni okresu 2009 – 2015. Od 2011 liczba pojazdów ciężarowych utrzymywana jest na względnie stałym poziomie.



Z powodu braku obwodnicy ruch tranzytowy przebiega przez miasto al. Wojska Polskiego wchodzącą w skład DK 1 (wchodzi w skład europejskiego korytarza E 75) oraz DK 46. Duże obciążenie ciężkim ruchem tranzytowym powoduje znaczne utrudnienia dla częstochowskiego ruchu wewnętrznego. Znaczny udział pojazdów ciężarowych wpływa również na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W momencie powstawania dokumentu realizowana jest budowa obwodnicy miasta, której planowane otwarcie przewidziano na 2019 rok.

Bardzo duży ruch towarowy zwiększa prawdopodobieństwo występowania znacznej liczby pojazdów przeciążonych i niespełniających wymogów nośności obecnie istniejących nawierzchni. Miasto, oprócz przenośnej wagi, nie posiada obecnie

skutecznego narzędzia pozwalającego na bieżące weryfikowanie i karanie kierowców, których pojazdy przekraczają normy.

W rejonie Starego Miasta istnieją ograniczenia w ruchu dla pojazdów ciężarowych o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 3,5 t, a nawet 2,5 t. W przypadku dostaw oraz zaopatrzenia uwzględniono godziny w których dozwolone jest korzystanie lub wjazd na wyznaczone ulice np. zezwolenie dla pojazdów zaopatrzenia w godzinach 11 – 22 na dostęp do al. Najświętszej Maryi Panny.

Duże tereny przemysłowe, z potencjałem rozwojowym m.in. Częstochowskiego Parku Naukowo – Technologicznego, mogą być obsługiwane zarówno przez transport kolejowy - linia kolejowa nr 1 (Warszawa Centralna – Katowice) oraz drogowy połączenie z DK 1 oraz DK 46 poprzez system ulic.

Niezbędne pomiary

- natężenie ruchu samochodowego tranzytowego przez wybrane punkty,
- struktura rodzajowa ruchu na wybranych ciągach miasta.

Lista zadań do realizacji

- ✓ Wprowadzenie ograniczeń wjazdu do miasta samochodom ciężarowym po oddaniu obwodnicy Częstochowy,
- ✓ Racjonalizacja czasu dostępu prowadzenia dostaw do punktów usługowych (określone pory dnia),
- ✓ Promocja dostaw alternatywnymi środkami transportu, np. rowerowe przesyłki kurierskie,
- ✓ System ważenia pojazdów w ruchu po zbudowaniu obwodnicy,
- ✓ Wyznaczenie miejsc postoju dla pojazdów ciężarowych,
- ✓ Ograniczenie wjazdu pojazdów ciężarowych do historycznych obszarów miasta

Wizja celu

- Miasto wolne od ruchu tranzytowego,
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,



- Zwiększenie znaczenia dostaw alternatywnymi środkami transportu,

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Liczba mandatów wystawionych za nieuprawniony wjazd do strefy objętej zakazem ruchu pojazdów ciężarowych

Edukacja i promocja

Stan istniejący

Edukacja w zakresie transportu i mobilności to kluczowy punkt zapewniający powodzenie wdrażania w życie zadań, mających poprawić komfort poruszania się po mieście. Edukować powinno się wszystkie grupy wiekowe, zaczynając od dzieci, a kończąc na ludziach starszych. Bezwzględnie należy pamiętać, iż procesowi edukacji powinny podlegać również osoby o obniżonej mobilności. Podział na grupy wiekowe, społeczne, zawodowe sprzyja identyfikowaniu się osób z omawianą problematyką. Zaangażowanie społeczne jest niezbędne aby dostrzec istotę problemu i świadomie wybierać rozwiązania zrównoważone. Szczególnie istotna jest edukacja dzieci, których postawy i zaszczepiana wiedza wpłyną na postawę rodziców i dalszego otoczenia dorosłych.

Edukacja musi łączyć się z promocją zachowań propagujących zrównoważony transport. Wiedza i dobra praktyka musi być poparta działaniami zmieniającymi odbiór społeczny podróży transportem zbiorowym, rowerem czy pieszo. Zarówno bezpośrednia interakcja z mieszkańcami, jak i bardziej pośrednie formy, np. dystrybucja map, folderów tematycznych stanowiąc będzie zaczątek do dyskusji w gronie lokalnych społeczności. Udział w promocji powinny wziąć również lokalne media, wspierając działania realizowane przez jednostkę odpowiedzialną za mobilność w Częstochowie. Należy zwracać uwagę, aby przekaz był spójny, czytelny dla jak największej liczby mieszkańców.

Aktualnie prowadzone są akcje edukacyjno-promocyjne dla najmłodszych, organizowane przez Policję. Przedstawiciele odwiedzają szkoły i przedszkola ucząc bezpiecznych zachowań komunikacyjnych. Miasto Częstochowa przygotowało również platformę umożliwiającą wymianę informacji dotyczących transportu w mieście. Powinna być ona możliwie często aktualizowana, a informacje zebrane za jej pomocą w widoczny dla mieszkańców sposób wykorzystywane i przetwarzane.

Niezbędne pomiary

- Udział partycypacyjny mieszkańców w lokalne przedsięwzięcia,

- Popularność platformy komunikacji z mieszkańcami,
- Badania ankietowe preferencji transportowych mieszkańców

Lista zadań do realizacji

- ✓ Edukacja szkolna w zakresie zrównoważonego transportu,
- ✓ Edukacja osób dorosłych, w tym osób o ograniczonej mobilności, osób starszych,
- ✓ Wydawanie broszur informacyjnych odpowiadających aktualnym kampaniom,
- ✓ Organizacja imprez plenerowych o tematyce mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ Organizacja konkursów, gier, festiwali mobilności,
- ✓ Rozbudowanie platformy komunikacji z mieszkańcami,
- ✓ Publikowanie raportów o zmianach zachowań komunikacyjnych w mieście,
- ✓ Przygotowanie planera podróży uwzględniającego alternatywne sposoby odbywania podróży (również intermodalne)

Wizja celu

- Wpływanie na zachowania transportowe mieszkańców Częstochowy poprzez ich dzieci,
- Kapitał wiedzy i dobrych nawyków zaszczerpiiony w wieku szkolnym będzie owocował w okresie dorosłości,
- Zaangażowanie lokalnych społeczności w szerzenie idei zrównoważonej mobilności,
- Zaangażowanie lokalnych autorytetów,
- Dobry przykład dawany przez władze miasta, urzędników, pracowników jednostek miejskich,
- Zwiększenie partycypacji społecznej w lokalne projekty,
- Zwiększenie świadomości transportowej i ekologicznej mieszkańców,



- Zwiększenie dostępu do informacji,
- Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Liczba osób objętych działaniami edukacyjnymi,
- Liczba zrealizowanych działań edukacyjno-promocyjnych

Zarządzanie mobilnością

Stan istniejący

Mobilność można rozumieć jako zbiór zasad i zależności na poszczególnych szczeblach: miejskim i ograniczającym się do instytucji. Ostatnie nazywamy generatorami ruchu, a więc generatorem ruchu nazywamy obiekt, do którego każdego dnia muszą dostać się jego użytkownicy – urzędy, centra handlowe i biznesowe, szkoły, duże osiedla mieszkaniowe oraz zakłady pracy. To miasta w pigułce. Dlatego też plan zrównoważonej mobilności dla generatorów ruchu opiera się na założeniach zrównoważonych planów mobilności miejskiej – symbiozie wszystkich form przemieszczania się, korzystania z nich świadomie, w sposób zrównoważony, efektywny czasowo i kosztowo. Proces ten koncentruje się jednak na specyfice danego obiektu i jego użytkownikach. Ważnym punktem planu jest zaspokojenie potrzeb mobilności pracowników, mieszkańców, klientów i gości w zgodzie z postulatami lokalnych społeczności.

Plany mobilności dla generatorów ruchu służą zredukowaniu problemów komunikacyjnych, wywołanych przez funkcję generatora, a wpływających na warunki ruchu na znacznie większym obszarze. Dzięki planom następuje redukcja czasu i kosztów związanych z koniecznością dojazdu, które ponoszą użytkownicy obiektów, hałasu i zanieczyszczeń środowiska, zwiększa się natomiast dostępność obiektu, prestiż miejsc oraz stan zdrowia użytkowników. Powinny obejmować cały proces badań i wdrożenia, zaczynając od określenia profilu organizacji, przeprowadzenia audytu dostępności obiektu, badań ankietowych użytkowników, ich analizę, osadzenia danych w warunkach lokalnych, nakreślenia stanu istniejącego, poprzez wyznaczenie celów i wskaźników ich spełnienia, partycypacyjną strategię zmian, po elementy wdrożenia oraz monitoring i ocenę efektywności po zakończonym cyklu. Proces wdrożenia powinien zawierać rozłożone w czasie działania infrastrukturalne – twarde, i miękkie – między innymi edukacyjne i promocyjne, dobierane indywidualnie i określone szczegółowo po przeprowadzonym badaniu użytkowników oraz audycie dostępności.

Wszelkie działania powinny być zgodne z politykami wyższego szczebla oraz prawem lokalnym. Plan mobilności dla generatora ruchu powinien wpisywać się w założenia polityki parkingowej zorientowanej na równoważenie popytu na miejsca parkingowe, polityk: rowerowej oraz pieszej usprawniających jakość podróży niezmotoryzowanych. Ponadto, niezbędne jest prowadzenie działań konsultacyjnych i partycypacyjnych. Każdy plan mobilności dla generatora ruchu powinien uwzględniać dane o ruchu w jego otoczeniu oraz wykorzystywać wszelkie dostępne wyniki pomiarów, mogące wpłynąć na wybór środków równoważących mobilność użytkowników. Niezbędne jest wyznaczenie wewnętrznego lub zewnętrznego koordynatora odpowiedzialnego za kontakt ze wszystkimi grupami interesariuszy oraz odpowiadającego za kolejne etapy wdrożenia planu.

Generator ruchu spełnia funkcje wynikające z potrzeb mieszkańców, władz lokalnych, inwestorów. Generator każdego rodzaju generuje potoki ruchu stanowiące nierządki szkielet wszystkich odbywanych podróży. Lokalny generator powoduje globalne w skali miasta czy dzielnicy skutki zmieniające obraz najbliższego otoczenia obiektu, zmianę zachowań komunikacyjnych użytkowników jak utrata terenów pieszych i rowerowych na rzecz miejsc parkingowych, brak dogodnej infrastruktury transportu zbiorowego czy niedostosowanie jego oferty do potrzeb. Rosnący wskaźnik motoryzacji, przewaga inwestycji infrastrukturalnych wpływają na rosnące natężenia ruchu wewnątrz miast i obszaru funkcjonalnego. Działania dedykowane generatorom ruchu pozwalają wpłynąć na użytkowników bardziej indywidualnie, zmieniając charakter w zależności od lokalizacji generatora. Zaniechanie powyższych działań prowadzić będzie do utraty użytkowego i łatwo dostępnego charakteru opisywanych miejsc, a co za tym idzie ich negatywnego odbioru. Kumulowanie się lokalnych problemów komunikacyjnych wpływa na wzrost problemu w skali miasta.

Zarówno działania w skali mikro, opisane powyżej, jak i w skali całego miasta wymagają współpracy poszczególnych grup interesariuszy. Najefektywniejszym sposobem jest wyznaczenie przedstawicieli koordynujących działania w wybranych obszarach.

Niezbędne pomiary

- Odsetek generatorów ruchu posiadających plan mobilności w stosunku do wszystkich generatorów ruchu w mieście,
- Stan osiągnięcia wyznaczonych celów dla poszczególnych generatorów ruchu

Lista zadań do realizacji

- ✓ Stworzenie centrum mobilności,
- ✓ Wyznaczenie koordynatora ds. mobilności,
- ✓ Stworzenie planów mobilności dla generatorów ruchu,
- ✓ Nadzór nad planami mobilności dla generatorów ruchu,
- ✓ Promocja podróżowania poza godzinami szczytu komunikacyjnego.

Wizja celu

- Jasny podział kompetencji koordynatora ds. mobilności oraz zadań centrum mobilności,
- Racjonalizacja wykorzystanie infrastruktury transportowej poprzez promowanie podróży poza godzinami szczytu komunikacyjnego,
- Wspieranie działań zmieniających zachowania transportowe na poziomie zakładu pracy, szkoły itp.,
- Zwiększeniu udziału podróży alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego do generatorów ruchu,
- Prestiż miejsc objętych planami mobilności,
- Ograniczenie kosztów związanych z dojazdami do pracy i nauki,
- Ograniczenie kosztów związanych z utrzymaniem pojazdów służbowych,
- Poprawa jakości środowiska naturalnego,
- Poprawa zdrowia pracowników objętych planami mobilności,
- Zmniejszenie problemów komunikacyjnych w okolicach generatorów ruchu.



Na schemacie kolorystycznie przedstawiono dwie główne grupy użytkowników – w odcieniach koloru czerwonego na jednostki związane z miastem, szeroko pojętą organizacją transportu zbiorowego lub kwestiami związanymi z ruchem, natomiast w kolorze niebieskim grupy uczestników ruchu, którzy jednocześnie mają wpływ na kształtowanie mobilności w Częstochowie. Jako jednostkę integrującą i reprezentującą działania m.in. MZDiTu Częstochowa zaproponowano koordynatora ds. mobilności. Koordynator będzie odpowiadał za koordynację działań w jednostkach wykonawczych np. MPK Częstochowa czy MZDiT. sprawował nadzór nad poprawną realizacją związaną z procesem mobilności. PKP S.A. oraz PKS Częstochowa ujęto jako głównych partnerów w kontekście planowania i realizacji budowy węzłów integracyjnych na terenie Częstochowy. Grupa przewoźników reprezentuje wszelkie podmioty świadczące usługi przewozu osób odbywające się poza zakresem MPK Częstochowa.

Jednostkami reprezentującymi postulaty mieszkańców są bezpośrednio konsultanci do spraw komunikacji rowerowej i pieszej. Utworzenie tego ostatniego stanowiska postuluje się z uwagi na potrzebę kompleksowego zajęcia się kwestiami niechronionych uczestników ruchu.

Mieszkańcy będą mogli również realizować swoje postulaty poprzez reprezentantów np. rady dzielnic, osiedli itp. Oprócz nich grupę tzw. reprezentantów zasilą członkowie organizacji pozarządowych np. stowarzyszeń rowerowych, pieszych, miłośników komunikacji miejskiej. Ostatnią z grup zaklasyfikowaną jako reprezentanci będą przedstawiciele generatorów ruchu tj. szkół, uczelni wyższych – Politechnika Częstochowska, instytucji użyteczności publicznej – szpitale, urzędy oraz inwestorów czyli zakładów pracy.

Jako ostatnią z grup ujęto turystów, którzy głównie będą korzystać z działań przeprowadzonych w ramach procesu mobilności.

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Liczba generatorów ruchu objęta planami mobilności,
- Odsetek osób dojeżdżających do pracy z wykorzystaniem innego środka transportu niż własny samochód

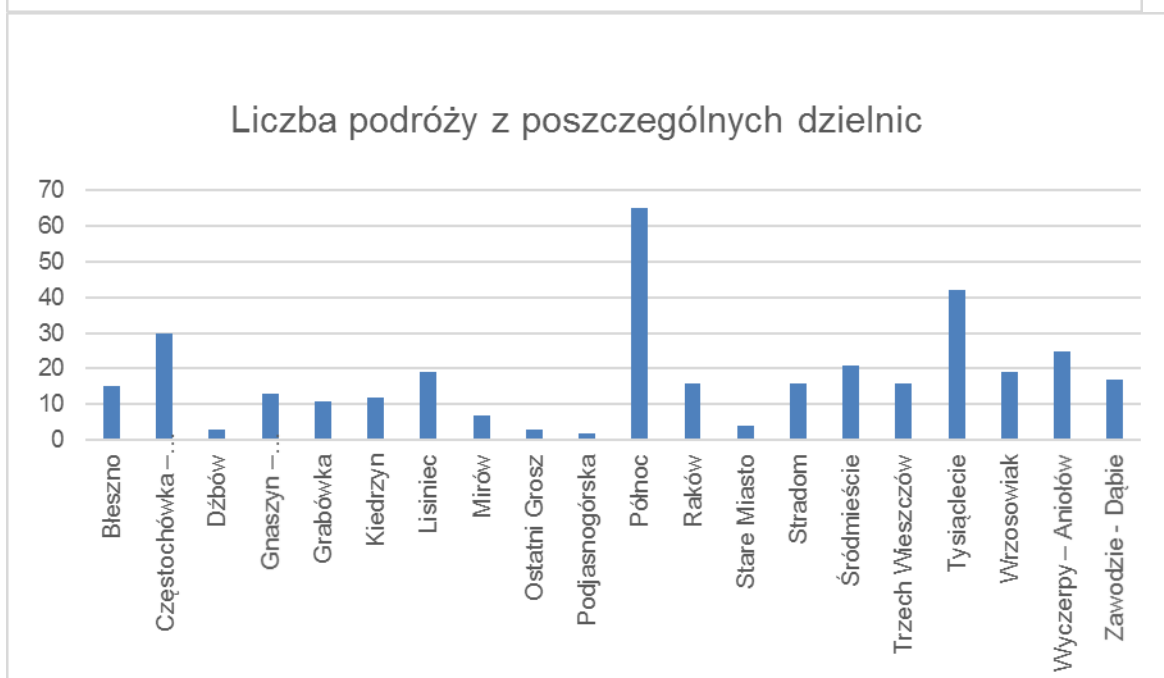
Miasto w ruchu

Stan istniejący

Miasto idealne to miasto zwarte, zapewniające dostępność do wszystkich jego punktów. Podróże pomiędzy tymi punktami powinny być komfortowe i możliwie krótkie. Stan ten jest coraz trudniejszy do osiągnięcia, z uwagi na rozrastanie się miasta oraz zwiększającą się mobilność jego mieszkańców. Powstają nowe osiedla mieszkaniowe powodujące wzrost zapotrzebowania na transport. Zwiększa to zużycie energii, koszty funkcjonowania miasta oraz degradowe środowisko naturalne. Im dalsze są cele podróży, tym rzadziej wybierany jest rower czy podróż piesza. Transport zbiorowy z punktu widzenia mieszkańców odległych dzielnic wydaje się być nieefektywny, co spowoduje wzrost podróży samochodami osobowymi. Wiele sytuacji można przewidzieć lub zacząć natychmiast przeciwdziałać, gdy tylko pojawią się pierwsze symptomy problemów. Aby to osiągnąć potrzebna jest baza wiedzy o mieście, mieszcząca w sobie wszelkie pomiary i współczynniki opisujące stan miasta. Na podstawie tych pomiarów, należy stworzyć modele miasta: makroskopowy i mikroskopowy. Modele ruchu tworzy się dla istniejącej infrastruktury transportowej, jednak uwzględniając trendy zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz planowane inwestycje rozwoju przestrzennego modelowanego obszaru i systemu transportowego mogą posłużyć do stworzenia prognoz ruchu oraz przewozów.

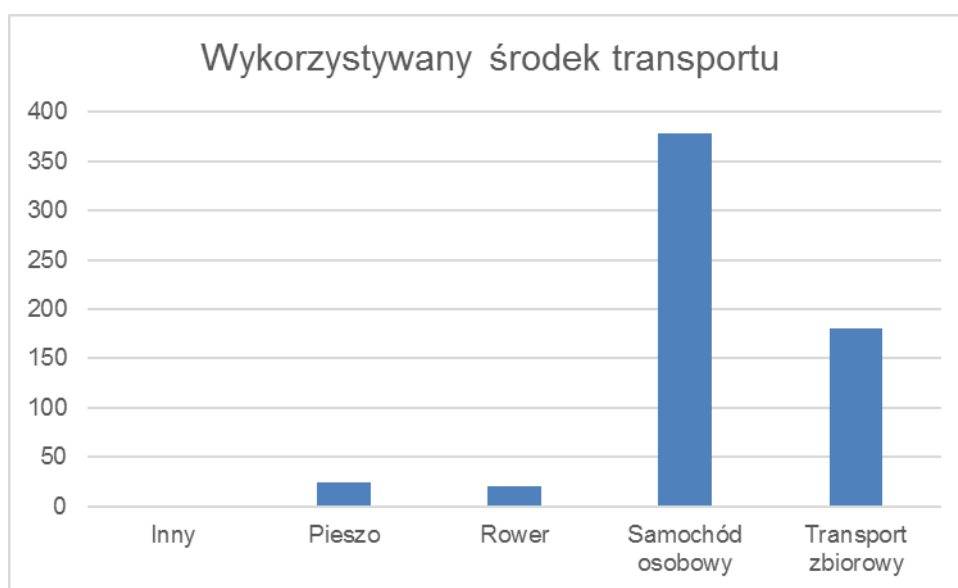
Wśród wybranych częstochowskich zakładów pracy przeprowadzono badanie zachowań transportowych związanych z dojazdem do pracy. Na pytania odnośnie sposobu, czasu oraz możliwych alternatyw dotarcia do pracy, odpowiedziało 605 osób. Niemal 40% respondentów pracuje w dzielnicy Zawodzie – Dąbie. Ponad połowa z nich podróżuje zazwyczaj samochodem osobowym. Najczęściej wskazywano, iż podróż taka trwa od 10 do 20 minut. Następnym w kolejności miejscem, do którego zmierzają mieszkańcy Częstochowy jest Stare Miasto i Tysiąclecie. Wspomniane dzielnice generują tym samym największy ruch w godzinach szczytu komunikacyjnego. Najmniej podróży motywowanych pracą odbywa się do dzielnic Grabówka i Kiedrzyń.

Liczba podróży z dzielnic źródłowych rozkłada się bardziej równomiernie. Najwięcej odpowiedzi udzielono z dzielnicy Północ.



Ponad połowa respondentów wykorzystuje w codziennych podróżach do pracy samochód osobowy. Transport zbiorowy wykorzystuje niemal co czwarty badany. Znikomy jest udział roweru i podróży pieszych czego upatrywać można w braku odpowiedniej infrastruktury oraz promocji tych środków transportu.

Częstochowę można nazwać miastem bliskim – większość podróży trwa nie dłużej niż 20 min. Co ciekawe, zapytani o alternatywę dla samochodu osobowego oraz czas potrzebny na wykonanie takiej podróży, większość z nich nie przekroczy 30 min. Niekorzystne z punktu widzenia promocji transportu zbiorowego jest znaczne wydłużenie czasu przejazdu względem samochodu osobowego. Jedynie 22 osoby nie wiedziały jak mogłyby zastąpić podróż samochodem osobowym. Świadczy to o dużej świadomości dostępnych alternatyw, co jednak nie idzie w parze z ich wyborem.



Częstochowa posiada aktualnie model makroskopowy, który jest możliwie najwierniejszym matematycznym odwzorowaniem procesów zachodzących w systemie transportowym. Umożliwia on i wspomaga nowoczesne zarządzanie rozwojem miasta w kwestiach podejmowania strategicznych decyzji związanych z rozwojem systemu transportowego oraz prowadzenia prac planistycznych. Model buduje się w oparciu o jak najaktualniejsze dane (pomiary ruchu, badania zachowań transportowych mieszkańców) jednak z czasem powinien być on aktualizowany w związku z ciągłą zmianą zachowań komunikacyjnych wynikających z ciągłego rozwoju ekonomicznego i przestrzennego modelowanego obszaru. Nadal brakuje jednak modelu do mikrosymulacji, dzięki któremu można analizować ruch pojazdów na poszczególnych skrzyżowaniach, a w ten sposób dopasować optymalny program sygnalizacji świetlnej czy przewidzieć lokalny efekt przebudowy, modernizacji, czy budowy nowego fragmentu infrastruktury.

Częstochowa zbiera dane o swoim mieście, jednak nie są one obecnie uporządkowane, nie wszystkie są też cyklicznie aktualizowane. Z uwagi na wartość mierzalnych danych o mieście, ich dostępność i kompletność stanowi podstawę wszelkich działań lub ich braku, zmierzających do realizacji celów opisanych w dokumencie, tym samym realizuje je zarówno w sposób pośredni jak i bezpośredni. Bezpośrednio może stanowić tabelę wskaźników efektywności działań i projektów, pośrednio natomiast być punktem bazowym, na którym opiera się motywacja działań. Gromadzenie i aktualizacja danych dotyczących sytuacji wpływającej na transport i mobilność decydować będzie o zasadności podejmowanych działań w kontekście szerszym niż gdyby analizę ograniczyć do zawężonej dziedziny lub grupy użytkowników. Zwiększy się racjonalność wykonywanych usprawnień oraz zoptymalizuje ich zakres. Dostęp do pełnych danych o sytuacji w mieście pozwoli na błyskawiczne postawienie diagnozy, umożliwi zapobiegnięcie niektórym zjawiskom, a tym samym zmniejszy koszty ich napraw.

Miasto przebadane i przeanalizowane to wstęp do poprawy warunków życia jego mieszkańców. Jednak aby osiągnąć zamierzone cele zmiany zachowań komunikacyjnych, otaczająca przestrzeń musi być estetyczna i funkcjonalna. Uporządkowana przestrzeń będzie przyciągała zarówno mieszkańców, jak i lokalny biznes. Wspólna przestrzeń, na której współistnieją kierowcy samochodów, piesi, rowerzyści, właściciele sklepów czy punktów usługowych, buduje lokalną więź. Strefy uspokojonego ruchu wyeliminują ruch tranzytowy, umożliwiając bezpieczne korzystanie ze strefy dzieciom i osobom starszym.

Śródmieście stanowi wizytówkę miasta – zlokalizowane niedaleko dworca PKP Częstochowa Główna, dworca PKS oraz licznych przystanków transportu zbiorowego, a w najbliższej przyszłości również stacji roweru miejskiego zachęca do odbywania podróży innych niż samochodem osobowym. W pobliżu znajdują się punkty usługowe i użyteczności publicznej. Piękne otoczenie zachęca do pozostania w tej przestrzeni na dłużej. Ten trend należy umacniać i promować, na przykład usuwając bariery dla pieszych i rowerzystów takie jak parkowanie na chodnikach. Uwolnienie przestrzeni, dotychczas przeznaczonej na miejsca parkingowe, wpłynie na estetykę Śródmieścia, przyciągnie mieszkańców i turystów – pozwoli rozkwitnąć tej części miasta. Zakaz parkowania w tej strefie należy zastąpić parkingiem przesiadkowym Park and Ride,

zlokalizowanym przy Dworcu PKP, będącym jednocześnie węzłem przesiadkowym. Rozwiązanie to pozwoli na dotarcie do Śródmieścia osobom, które pomimo dostępnych alternatyw, przyjadą do centrum miasta samochodami osobowymi, nie zabierając jednocześnie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Dostępność zarówno lokalnych jak i regionalnych środków transportu, pozwoli w sposób komfortowy kontynuować podróż.

Częstochowa konsultuje swoje projekty z mieszkańcami, jest to działanie pozytywne i wymagające kontynuacji. Partycypacja powinna angażować lokalne społeczności już na poziomie dzielnic, rozpoznając najbardziej elementarne problemy i sposoby ich rozwiązania. Im bardziej mieszkańcy angażują się w lokalne problemy swojego najbliższego otoczenia, tym większa jest społeczna akceptacja miejskich projektów.

Niezbędne pomiary

- ewidencji pasa drogowego
- zanieczyszczenie hałasem komunikacyjnym w wybranych punktach,
- zanieczyszczenie powietrza w wybranych punktach,
- badanie sposobów odbywania podróży z podziałem na środki transportu, źródło i cel, czas, motywację podróży.

Lista zadań do realizacji

- ✓ Identyfikacja obszarów monofunkcyjnych,
- ✓ Opracowanie planów miejscowych wskazujących preferowane sposoby wykorzystywania terenu oraz zasad jego obsługi komunikacyjnej,
- ✓ Inwentaryzacja pasa drogowego,
- ✓ Poprawa estetyki miasta,
- ✓ Wyznaczenie stref uspokojenia ruchu,
- ✓ Utrzymywanie modelu do makro i mikrosymulacji,
- ✓ Zwiększenie obszarów zielonych w mieście,

- ✓ Uporządkowanie przestrzeni parkingowej w Śródmieściu poprzez budowę parkingu Park and Ride przy dworcu PKP Częstochowa Osobowa.

Wizja celu

- Miasto zwarte, posiadające zwartą zabudowę oraz komfortowe przestrzenie publiczne – miasto krótkich odległości,
- Miasto oferujące mieszkańcom możliwości podróżowania różnymi środkami transportu w sposób efektywny czasowo i ekonomicznie,
- Odzyskanie przestrzeni publicznej zajmowanej przez samochody,
- Zwiększenie bezpieczeństwa,
- Poprawa czytelności i jednoznaczności – również znaków drogowych,
- Przestrzeń miejska zachęcająca do spędzania w niej czasu,
- Uporządkowanie parkowania w Śródmieściu.

Wskaźniki osiągnięcia celu

- Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej [MWh/rok],
- Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów [GJ/rok],
- Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂/rok],
- Długość ulic o uwspólnionej przestrzeni,
- Długość ulic o ruchu uspokojonym,
- Powierzchnia odzyskanej dla pieszych i rowerzystów przestrzeni w Śródmieściu,
- Powierzchnia odzyskanej przestrzeni przeznaczona na zieleni i małą architekturę w Śródmieściu.

Baza pomiarowa miasta

Rodzaj pomiaru	Wskaźnik	Rok pomiaru	Autor wykonania pomiaru	Okres ważności pomiaru	Dobra praktyka
Ruch pieszy					
Liczba wypadków z udziałem pieszych, w tym liczba rannych i zabitych					1 rok
Udział podróży pieszych we wszystkich podróżach wykonywanych na terenie miasta				10 lat	5 lat
Natężenie ruchu pieszego na wybranych przejściach dla pieszych					5 lat
Natężenie ruchu pieszego w wybranych przekrojach drogowych					5 lat
Liczba przejść dla pieszych, w tym wyposażonych w sygnalizację świetlną					1 rok
Długość ciągów pieszych					5 lat

Liczba wypadków z udziałem rowerzystów, w tym liczba rannych i zabitych					1 rok
Udział podróży rowerowych we wszystkich podróżach wykonywanych na terenie miasta				10 lat	5 lat
Liczba wypożyczeń rowerów w systemie roweru miejskiego				Rok, 8 miesięcy (sezon), zestawienia miesięczne, tygodniowe, dobowe	Dowolność – pełna automatyzacja
natężenie ruchu rowerowego na wybranych skrzyżowaniach i przejazdach rowerowych					1 rok
natężenie ruchu rowerowego w wybranych przekrojach drogowych				1 rok	1 rok
Liczba przejazdów rowerowych				1 rok	1 rok
Długość ciągów rowerowych				1 rok	1 rok
Napełnienia w pojazdach transportu zbiorowego na wybranych przystankach z rozróżnieniem na linie				1 rok	1 rok
Liczba pojazdów transportu zbiorowego (średni wiek, udział pojazdów niskopodłogowych/niskowejściowych)				1 rok	1 rok
Opóźnienia transportu zbiorowego na wybranych liniach i odcinkach				1 rok	1 rok
Liczba sprzedanych biletów				1 rok	1 rok

z rozróżnieniem na okresowe i jednorazowe					
Liczba przewożonych pasażerów środkami transportu zbiorowego				1 rok	1 rok
Praca przewozowa realizowana przez pojazdy transportu zbiorowego				1 rok	1 rok
Udział wydatków z budżetu gminy na lokalny transport zbiorowy				1 rok	1 rok
Rotacja na parkingach zlokalizowanych przy kluczowych obiektach w mieście					1 rok
Napełnienie na strategicznych parkingach					1 rok
Odsetek miejsc parkingowych w systemie P+R i B+R w stosunku do wszystkich miejsc parkingowych w mieście (na wydzielonych parkingach)					1 rok
Źródła i cele podróży użytkowników parkingów P+R i B+R				1 rok	1 rok
Odsetek wolnych miejsc w stosunku do wszystkich miejsc w pasie ulicznym				1 rok	1 rok
Odsetek pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo				1 rok	1 rok
Wskaźnik motoryzacji w mieście				1 rok	1 rok
Liczba wypadków w ruchu drogowym, w tym liczba rannych i zabitych					1 rok
Natężenie ruchu samochodowego w wybranych przekrojach drogowych					1 rok

Natężenie ruchu samochodowego na wybranych skrzyżowaniach					1 rok
Natężenie ruchu samochodowego tranzytowego przez wybrane punkty					1 rok
Natężenie ruchu samochodowego tranzytowego przez wybrane punkty					1 rok
Struktura rodzajowa ruchu na wybranych ciągach miasta					5 lat
Udział partycypacyjny mieszkańców w lokalne przedsięwzięcia				1 rok	1 rok
Popularność platformy komunikacji z mieszkańcami					1 miesiąc
Badania ankietowe preferencji transportowych mieszkańców					5 lat
Odsetek generatorów ruchu posiadających plan mobilności w stosunku do wszystkich generatorów ruchu w mieście					1 rok
Stan osiągnięcia wyznaczonych celów dla poszczególnych generatorów ruchu					2 lata
Ewidencja pasa drogowego				5 lat	2 lata
Zanieczyszczenie hałasem komunikacyjnym w wybranych punktach				5 lat	Stałe – mapa akustyczna
Zanieczyszczenie powietrza w wybranych punktach				1 rok	Stałe - indeks jakości

					powietrza
Sposoby odbywania podróży z podziałem na środki transportu, źródło i cel, czas, motywację podróży					5 lat

Zadania do realizacji

L.p.	Zadanie	Dział
Działania priorytetowe		
1.	Stworzenie i aktualizacja rankingu ulic wymagających zmian w organizacji przestrzeni, przebudowy, usunięcia barier architektonicznych i komunikacyjnych w infrastrukturze przeznaczonej dla ruchu pieszego, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch pieszcy
2.	Dostosowanie przejść dla pieszych, do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,	Ruch pieszcy
3.	Weryfikacja programów sygnalizacji świetlnej pod kątem pieszych użytkowników,	Ruch pieszcy
4.	Identyfikacja miejsc niebezpiecznych, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch pieszcy
5.	Udogodnienia dojść do przystanków transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch pieszcy
6.	Uchwalenie polityki pieszej wyznaczającej standardy projektowania, budowania, eksploatacji, jakości stosowanych materiałów, jakości wykonania,	Ruch pieszcy
7.	Mapa miasta wskazująca czas dotarcia pieszo między wybranymi punktami miasta,	Ruch pieszcy
8.	Wyznaczenie przestrzeni wspólnych na ulicach w centrum miasta, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch pieszcy
9.	Wprowadzenie stref TEMPO 30 oraz urządzeń uspokojenia ruchu w centrum i na terenie osiedli mieszkalnych. - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch pieszcy

L.p.	Zadanie	Dział
10.	Utworzenie systemu roweru miejskiego uzupełnionego w rowery specjalne (np. do przewozu towarów, dzieci, rowery dziecięce, rowery elektryczne), - Częstochowski Rower Miejski - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch rowerowy
11.	Utworzenie parkingów rowerowych przy węzłach przesiadkowych oraz przystankach transportu zbiorowego obsługujących największą liczbę podróżnych (B+R) wyposażonych w samoobsługowe stacje naprawcze, - Częstochowski Rower Miejski, - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch rowerowy
12.	Umożliwienie podróżowania z rowerem w środkach transportu zbiorowego, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch rowerowy
13.	Uzupełnienie sieci infrastruktury rowerowej – dróg, pasów i kontrapasów rowerowych, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch rowerowy
14.	Identyfikacja miejsc niebezpiecznych, - program "Lepsza komunikacja"	Ruch rowerowy
15.	Wyznaczenie przestrzeni wspólnych na ulicach w centrum miasta, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch rowerowy
16.	Wprowadzenie stref TEMPO 30 oraz urządzeń uspokojenia ruchu w centrum i na terenie osiedli mieszkalnych, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch rowerowy
17.	Poprawa dostępności, funkcjonalności, stanu technicznego i estetycznego dworców kolejowych, - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie	Transport zbiorowy

L.p.	Zadanie	Dział
18.	Utworzenie centrów przesiadkowych z infrastrukturą P+R, B+R, - Częstochowski Rower Miejski - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie	Transport zbiorowy
19.	Udostępnienie informacji o warunkach ruchu w mieście, - - program "Lepsza komunikacja" - portal "Rowery Częstochowa"	Transport zbiorowy
20.	Udostępnienie informacji o rzeczywistym czasie odjazdu pojazdów transportu zbiorowego na przystankach, - program "Lepsza komunikacja" - portal "Rowery Częstochowa"	Transport zbiorowy
21.	Analiza połączeń transportem zbiorowym wszystkich punktów miasta, - program "Lepsza Komunikacja"	Transport zbiorowy
22.	Analiza częstotliwości i regularności kursowania transportu zbiorowego, - program "Lepsza Komunikacja"	Transport zbiorowy
23.	Inwentaryzacja i badania miejsc postojowych, - program "Lepsza Komunikacja"	Parkowanie
24.	Edukacja mieszkańców, - program "Lepsza komunikacja" - portal "Rowery Częstochowa"	Parkowanie
25.	Wyznaczenie miejsc krótkiego postoju (do 2 godzin) dla autokarów turystycznych w rejonie śródmiejskim oraz miejsc dłuższego postoju przy centrach przesiadkowych, - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie - program "Lepsza Komunikacja"	Parkowanie
26.	Wydzielenie miejsc krótkiego postoju dla transportu indywidualnego (K+R), - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie - program "Lepsza Komunikacja"	Parkowanie

L.p.	Zadanie	Dział
27.	Wdrożenie systemów B+R i P+R, - Częstochowski Rower Miejski - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie - program "Lepsza Komunikacja"	Parkowanie
28.	Edukacja i zwiększenie świadomości mieszkańców poprzez akcje promocyjne, - program "Lepsza komunikacja" - portal "Rowery Częstochowa"	Ruch samochodowy
29.	Wyznaczenie stref o ograniczonej roli samochodu osobowego – uwspólnienie przestrzeni, - program "Lepsza Komunikacja"	Ruch samochodowy
30.	Zmniejszenie liczby miejsc postojowych w centrum miasta, udostępnienie ich na wyznaczonych parkingach, zwłaszcza przy centrach przesiadkowych, - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie	Ruch samochodowy
31.	Edukacja szkolna w zakresie zrównoważonego transportu, - program "Lepsza Komunikacja"	Edukacja i promocja
32.	Edukacja osób dorosłych, w tym osób o ograniczonej mobilności, osób starszych, - program "Lepsza komunikacja" - portal "Rowery Częstochowa"	Edukacja i promocja
33.	Wydawanie broszur informacyjnych odpowiadających aktualnym kampaniom, - program "Lepsza Komunikacja"	Edukacja i promocja
34.	Rozbudowanie platformy komunikacji z mieszkańcami, - program "Lepsza komunikacja" - portal "Rowery Częstochowa"	Edukacja i promocja
35.	Przygotowanie planera podróży uwzględniającego alternatywne sposoby odbywania podróży (również intermodalne) - program "Lepsza Komunikacja"	Edukacja i promocja

L.p.	Zadanie	Dział
36.	Wyznaczenie koordynatora ds. mobilności, - program "Lepsza Komunikacja"	Zarządzanie mobilnością
37.	Identyfikacja obszarów monofunkcyjnych,	Miasto w ruchu
38.	Opracowanie planów miejscowych wskazujących preferowane sposoby wykorzystywania terenu oraz zasad jego obsługi komunikacyjnej, - program "Lepsza Komunikacja"	Miasto w ruchu
39.	Inwentaryzacja pasa drogowego,	Miasto w ruchu
40.	Uporządkowanie przestrzeni parkingowej w Śródmieściu poprzez budowę parkingu Park and Ride przy dworcu PKP Częstochowa Osobowa - budowa węzłów przesiadkowych w Częstochowie	Miasto w ruchu
41.	Przebudowa istniejącego torowiska na odcinkach: -odcinek od pętli tramwajowej przy ul Fieldorfa –Nila (wraz z pętlą) do Alei Jana Pawła II, -odcinek od Al. Jana Pawła II do Ronda Mickiewicza -węzeł wjazdowo-wyjazdowy na teren MPK w Częstochowie, -odcinek od Al. Wojska Polskiego do pętli tramwajowej przy Al. Pokoju (wraz z pętlą tramwajową), -odcinek od pętli tramwajowej przy Al. Pokoju do pętli tramwajowej Kucelin (z wyłączeniem odcinka torowiska na wiadukcie kolejowym w Al. Pokoju do ul. Gilowej).	Miasto w ruchu
42.	<i>Zakup 15 niskopodłogowych składów tramwajowych</i>	Miasto w ruchu
43.	Przebudowywanie lub budowanie nowych połączeń drogowych, które umożliwią wyprowadzenie tranzytu z centrum miasta, ruchu ciężkiego (w tym towarowego) przy jednoczesnym stworzeniu możliwości dla mieszkańców i przyjezdnych z poza granic miasta na sprawne dotarcie do celu przy użyciu środków komunikacji zbiorowej (drogi krajowe, wojewódzkie,	Ruch samochodowy

L.p.	Zadanie	Dział
	powiatowe, gminne).	
Działania uzupełniające		
40.	Upowszechnienie „pieszego autobusu” dla szkolnych dzieci,	Ruch pieszy
41.	Oświetlenie ciągów pieszych i przestrzeni dla nich przeznaczonych,	Ruch pieszy
42.	Dostosowanie skrzyżowań do ruchu rowerowego – budowa słuz, dostosowanie sygnalizacji świetlnej,	Ruch rowerowy
43.	Poprawa jakości istniejących dróg rowerowych,	Ruch rowerowy
44.	Zapewnienie zadaszonych miejsc postojowych pod budynkami użyteczności publicznej,	Ruch rowerowy
45.	Wyznaczanie przejazdów rowerowych i stosowanie na nich udogodnień jak obniżenie krawężników, poręcze,	Ruch rowerowy
46.	Mapa miasta wskazująca czas dojazdu rowerem między wybranymi punktami miasta,	Ruch rowerowy
47.	Udostępnienie map z drogami rowerowymi na terenie miasta oraz szlakami turystycznymi,	Ruch rowerowy
48.	Działania edukacyjne dla różnych grup społecznych.	Ruch rowerowy
49.	Poprawa infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej,	Transport zbiorowy
50.	Nadanie priorytetu pojazdom transportu zbiorowego na ciągach o największym natężeniu ruchu,	Transport zbiorowy
51.	Akcje promocyjne	Transport zbiorowy
52.	Uchwalenie zasad polityki parkingowej regulującej poprawność wyznaczania miejsc parkingowych, ich ilość, zakładaną rotację,	Parkowanie
53.	Zwiększenie znaczenia parkingów wydzielonych,	Parkowanie
54.	Wprowadzenie udogodnień dla użytkowników B+R i P+R,	Parkowanie
55.	Zmniejszenie przepustowości ulic i skrzyżowań w strefie śródmiejskiej – uspokojenie ruchu, wyznaczenie pasów rowerowych i buspasów, zwężenia szerokości jezdni,	Ruch samochodowy

L.p.	Zadanie	Dział
	wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych,	
56.	Przystosowanie sygnalizacji świetlnej strefy śródmiejskiej dla potrzeb transportu zbiorowego, pieszych i rowerzystów,	Ruch samochodowy
57.	Dystrybucja mapy obszarów ograniczonego dostępu oraz parkingów strategicznych,	Ruch samochodowy
58.	Racjonalizacja czasu dostępu prowadzenia dostaw do punktów usługowych (określone pory dnia),	Transport towarów
59.	Promocja dostaw alternatywnymi środkami transportu, np. rowerowe przesyłki kurierskie,	Transport towarów
60.	Wyznaczenie miejsc postoju dla pojazdów ciężarowych,	Transport towarów
61.	Ograniczenie wjazdu pojazdów ciężarowych do historycznych obszarów miasta	Transport towarów
62.	Organizacja imprez plenerowych o tematyce mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego,	Edukacja i promocja
63.	Organizacja konkursów, gier, festiwali mobilności,	Edukacja i promocja
64.	Stworzenie centrum mobilności,	Zarządzanie mobilnością
65.	Stworzenie planów mobilności dla generatorów ruchu,	Zarządzanie mobilnością
66.	ü Promocja podróżowania poza godzinami szczytu komunikacyjnego.	Zarządzanie mobilnością
67.	Utrzymywanie modelu do makro i mikrosymulacji,	Miasto w ruchu
Działania odsunięte w czasie		
68.	Aktualizacja polityki rowerowej wyznaczającej standardy projektowania, budowania, eksploatacji, jakości stosowanych materiałów, jakości wykonania,	Ruch rowerowy
69.	System zachęt do korzystania z roweru w codziennych podróżach,	Ruch rowerowy

L.p.	Zadanie	Dział
70.	Kontynuacja zmiany floty transportu zbiorowego na bardziej ekologiczną,	Transport zbiorowy
71.	Uwzględnienie w polityce parkingowej standardów wyznaczania miejsc w okolicy przystanków transportu zbiorowego,	Transport zbiorowy
72.	Ograniczenie możliwości parkowania na terenie Śródmieścia,	Parkowanie
73.	Uruchomienie systemu prowadzenia na wolne miejsca postojowe na parkingach strategicznych,	Parkowanie
74.	Wyznaczenie miejsc dla użytkowników systemów car sharing i carpooling.	Parkowanie
75.	Wyznaczenie stref swobodnego dostępu dla samochodów indywidualnych,	Ruch samochodowy
76.	Stworzenie platformy ułatwiającej korzystanie z carpoolingu,	Ruch samochodowy
77.	Wyznaczenie stref wolnych od ruchu samochodowego,	Ruch samochodowy
78.	Uptynnienie ruchu – systemy ITS,	Ruch samochodowy
79.	Wdrożenie systemu wykrywania zdarzeń drogowych.	Ruch samochodowy
80.	Wprowadzenie ograniczeń wjazdu do miasta samochodom ciężarowym po oddaniu obwodnicy Częstochowy,	Transport towarów
81.	System ważenia pojazdów w ruchu po zbudowaniu obwodnicy,	Transport towarów
82.	Publikowanie raportów o zmianach zachowań komunikacyjnych w mieście,	Edukacja i promocja
83.	Nadzór nad planami mobilności dla generatorów ruchu,	Zarządzanie mobilnością
84.	Zwiększenie obszarów zielonych w mieście	Miasto w ruchu
85.	Poprawa estetyki miasta,	Miasto w ruchu



Lista załączników:

1. Wyniki ankiety wśród pracowników kluczowych firm w Częstochowie.docx

Załącznik nr 7 do protokołu

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyn, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r. poz. 559 z późn. zm.) oraz art. 14 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (jt. Dz. U. z 2022 r. poz. 503)

Rada Miasta Częstochowy uchwała:

§ 1. Przystąpić do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyn, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej.

§ 2. Granice obszaru objętego projektem planu określono na mapie topograficznej w skali 1:5 000, stanowiącej załącznik graficzny do niniejszej uchwały.

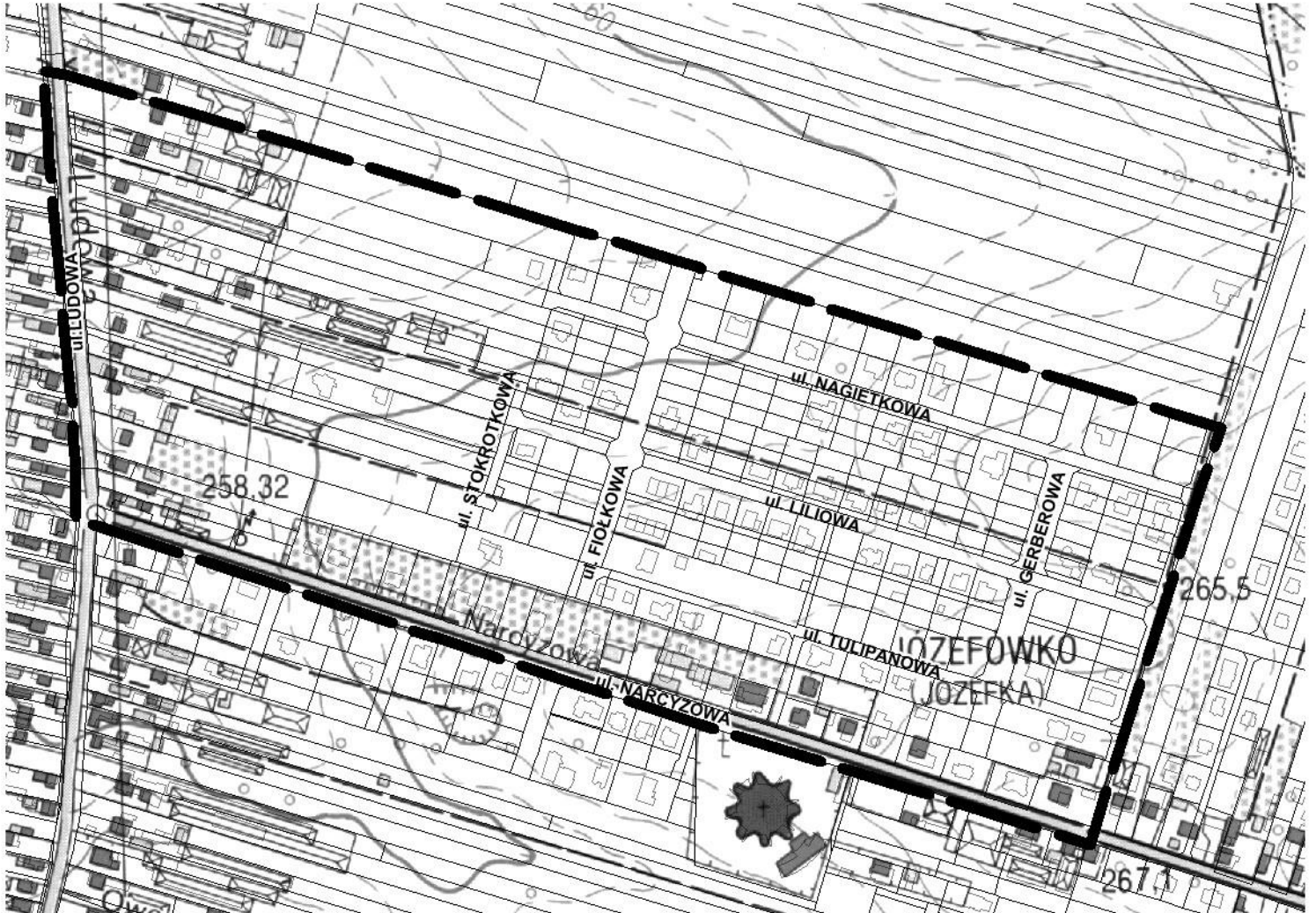
§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik do uchwały Nr
Rady Miasta Częstochowy
z dnia 2022 r.



GRANICE OBSZARU OBJĘTEGO PROJEKTEM PLANU
SKALA 1: 5 000



Uzasadnienie

Projekt uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dotyczy obszaru o powierzchni około 27,8 ha położonego w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyń, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej.

W obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy przyjętym Uchwałą Nr 263.XX.2019 Rady miasta Częstochowy z dnia 21 listopada 2019r. obszar wskazany do objęcia planem miejscowym w większości stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN oraz obszary zabudowy usługowej i mieszkaniowej UMN.

Celem opracowania planu miejscowego jest określenie szczegółowych zasad zagospodarowania i warunków jego zabudowy, zgodnie z kierunkami przeznaczenia wyznaczonymi w studium.

Granica obszaru, którego dotyczy projekt niniejszej uchwały, obejmuje nieruchomości zlokalizowane w pasie wzdłuż ulicy Ludowej, w granicach których funkcjonuje zabudowa mieszkaniowo-usługowa oraz tereny osiedla zabudowy jednorodzinnej, zlokalizowane po północnej stronie ulicy Narcyzowej. Obsługa terenów mieszkaniowych odbywa się poprzez fragmentarycznie zrealizowany układ drogowy bazujący na ulicach: Fiołkowej, Liliowej, Nagietkowej i Tulipanowej, którego włączenie w ulicę Narcyzową odbywa się poprzez skrzyżowanie z ulicą Fiołkową.

Sporządzenie planu miejscowego wiązać się będzie z koniecznością rozwiązań komunikacyjnych mających na celu domknięcie układu drogowego, zapoczątkowanego przez fragmentaryczne wydzielenie i realizację odcinków dróg dojazdowych. Układ ten bazuje na nieruchomościach stanowiących tylko w części własność Gminy i pociągać będzie za sobą koszty w postaci wykupu nieruchomości dla celów drogowych, w tym nieruchomości zabudowanych budynkami mieszkalnymi.

Objęcie planem miejscowym wskazanego obszaru będzie miało wpływ na finanse gminy w zakresie obciążeń finansowych związanych z wykupem nieruchomości dla realizacji celów publicznych, a w dłuższej perspektywie w zakresie konieczności realizacji lub finansowania przez gminę inwestycji z zakresu infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, które należą do zadań własnych gminy. Szacunkowe skutki finansowe dla gminy, w tym wynikające z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, mogą zostać wskazane dopiero na etapie opracowania prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, zgodnie z art. 17 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (jt. Dz. U. z 2022r. Poz. 503), która zostanie sporządzona po opracowaniu projektu planu.

Projekt planu zostanie opracowany przez zespół Miejskiej Pracowni Urbanistyczno-Planistycznej.

Mając na uwadze powyższe uzasadnienie Prezydent Miasta Częstochowy wnosi o podjęcie przedkładanego projektu uchwały.

Załącznik nr 8 do protokołu

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Sobuczynie

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r. poz. 559, poz. 1005, poz. 1079, poz. 1561), art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (jt. Dz. U. z 2021 r. poz. 679)

Rada Miasta Częstochowy uchwała:

§ 1. Uchwala się ceny za zagospodarowanie odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa w Częstochowskim Przedsiębiorstwie Komunalnym Sp. z o.o. w Sobuczynie na okres od 19 września 2022 roku do dnia 31 grudnia 2022 roku w wysokości określonej w tabelach nr 1 i 2 stanowiących załączniki do niniejszej uchwały.

§ 2. Do cen określonych w tabelach, o których mowa w § 1 należy doliczyć podatek VAT w aktualnie obowiązującej stawce.

§ 3. Traci moc Uchwała NR 693.L.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 28 października 2021 r. w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o w Sobuczynie.

§ 4. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

§ 5. 1. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

2. Uchwała wchodzi w życie z dniem 19 września 2022 r.

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr Rady

Miasta Częstochowy

z dnia 2022 r.

Tabela opłat za przyjęcie odpadów do przetwarzania

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Cena netto [zł/Mg] od 19.09.2022r.
1.	02 01 03	Odpadowa masa roślinna	350,00
2.	02 01 07	Odpady z gospodarki leśnej	350,00
3.	02 03 04	Surowce i produkty nienadające się do spożycia i przetwórstwa	350,00
4.	02 03 80	Wytłoki, osady i inne odpady z przetwórstwa produktów roślinnych (z wyłączeniem 02 03 81)	350,00
5.	02 04 80	Wysłodki	350,00
6.	03 01 01	Odpady kory i korka	350,00
7.	03 01 05	Trociny, wióry, ścinki, drewno, płyta wiórowa i fornir inne niż wymienione w 03 01 04	350,00
8.	03 03 01	Odpady z kory i drewna	350,00
9.	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	45,00
10.	17 01 02	Gruz ceglany	350,00
11.	17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	350,00
12.	17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	350,00
13.	17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	350,00
14.	17 01 82	Inne niewymienione odpady	350,00
15.	17 02 01	Drewno	350,00
16.	17 02 02	Szkło	210,00
17.	17 02 03	Tworzywa sztuczne	220,00
18.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	350,00

19.	17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	350,00
20.	17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	200,00
21.	17 08 02	Materiały konstrukcyjne zawierające gips	350,00

Strona 1

		inne niż wymienione w 17 08 01	
22.	17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	200,00
23.	20 01 08	Odpady kuchenne ulegające biodegradacji	420,00
24.	20 01 38	Drewno inne niż wymienione w 20 01 37	350,00
25.	20 01 99	Inne niewymienione frakcje zbierane w sposób selektywny (popiół)	450,00
26.	20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	420,00
27.	20 02 02	Gleba i ziemia, w tym kamienie	350,00
28.	20 02 03	Inne odpady nieulegające biodegradacji	200,00
29.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	400,00
30.	20 03 02	Odpady z targowisk	390,00
31.	20 03 07	Odpady wielkogabarytowe	700,00
32.	ex 20 03 99	Odpady komunalne niewymienione w innych podgrupach	300,00

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr Rady

Miasta Częstochowy

z dnia 2022 r.

Tabela opłat za przyjęcie odpadów do odzysku

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Cena netto [zł/Mg] od 19.09.2022 r.
1.	07 02 13	Odpady tworzyw sztucznych	390,00
2.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	390,00
3.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	390,00
4.	15 01 03	Opakowania z drewna	530,00
5.	15 01 04	Opakowania z metali	20,00
6.	15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	530,00
7.	15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	390,00
8.	15 01 07	Opakowania ze szkła	20,00
9.	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	45,00
10.	17 01 02	Gruz ceglany	45,00
11.	17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	45,00
12.	17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	20,00
13.	17 04 02	Aluminium	20,00
14.	17 04 03	Ołów	20,00
15.	17 04 04	Cynk	20,00
16.	17 04 05	Żelazo i stal	20,00
17.	17 04 06	Cyna	20,00
18.	17 04 07	Mieszanki metali	20,00
19.	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	20,00
20.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	45,00
21.	20 01 01	Papier i tektura	390,00
22.	20 01 02	Szkło	20,00
23.	20 01 39	Tworzywa sztuczne	390,00
24.	20 01 40	Metale	20,00

Uzasadnienie

Działania Zarządu CzPK sp .o.o. doprowadziły do poprawy sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. W związku z czym postanowiono przeliczyć koszty zagospodarowania odpadów trafiających z terenu Gminy Miasta Częstochowa do przetworzenia w instalacji komunalnej Częstochowskiego Przedsiębiorstwa Komunalnego Sp. z o.o. w Sobuczynie.

W wyniku przeprowadzonej analizy proponuje się czasowe obniżenie cen za przyjęcie odpadów zgodnie z wartościami zaproponowanymi w Załączniku nr 1 oraz nr 2 do Uchwały.

Czynniki wpływające na obniżenie ceny za przyjęcie odpadów do Instalacji Komunalnej w Sobuczynie:

- 1.Wzrost zainteresowania surowcami wtórnymi wysegregowanymi ze strumienia odpadów komunalnych.
- 2.Oszczędności w zakresie wynagrodzeń i ich pochodnych.
- 3.Działania Zarządu CzPK sp. z o.o. skutkujące poprawą sytuacji finansowej spółki.

Wszystkie wskazane powyżej czynniki wpłynęły na decyzję o czasowym obniżeniu cen za przyjęcie odpadów do instalacji komunalnej w Sobuczynie.

Podjęcie uchwały powoduje skutki finansowe, tj. spadek wydatków w miejskim systemie gospodarowania odpadami komunalnym.

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

**w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa,
położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 9 lit. a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz. U. z 2022 r. poz. 559 z późn. zm.)

Rada Miasta Częstochowy uchwała:

§ 1. Wyraża się zgodę na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego, oznaczonej w obrębie 84 jako działka nr 42/14 o powierzchni 0,1309 ha.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Z up. Prezydenta Miasta

(-) Ryszard Stefaniak
Zastępca Prezydenta
Miasta Częstochowy

Uzasadnienie

do projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy

Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego

Gmina jest właścicielem nieruchomości położonej w dzielnicy Częstochówka-Parkitka, przy ul. gen. Leopolda Okulickiego, oznaczonej w obrębie 84 jako działka nr 42/14 o powierzchni 0,1309 ha. Działka jest objęta w części ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, przyjętego uchwałą nr 727/XLVII/2005 Rady Miasta Częstochowy z dnia 27 czerwca 2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy (Dz. Urz. Woj. Śląskiego nr 97, poz. 2654) i leży na terenie oznaczonym symbolem U o przeznaczeniu podstawowym: zabudowa usługowa. Pozostała część nieobjęta planem miejscowym leży, zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, na terenie oznaczonym symbolem UMN – zabudowa usługowa i mieszkaniowa.

Zgodnie z zasadami określonymi w uchwale nr 729.XLVIII.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 22 grudnia 2017 r. w sprawie zasad gospodarowania nieruchomościami miasta Częstochowy, prezydent miasta może samodzielnie zbywać nieruchomości do wartości 250 000 zł. Ponieważ wartość nieruchomości przekracza tę kwotę, konieczne jest uzyskanie zgody rady.

Uznając propozycję przeznaczenia nieruchomości do zbycia za zgodną z zasadami prawidłowej gospodarki, wnoszę o podjęcie uchwały.

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 2022 r.

**w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Miejskiemu Szpitalowi Zespolonemu z siedzibą przy
ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie**

Na podstawie art. 18 ust.2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jt. Dz.U. z 2022 r. poz. 559, 583,1005, 1079), art. 92 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (jt. Dz. U. z 2022 r. poz. 528, 583) oraz art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (jt. Dz. U. z 2022 r., poz.633, 655, 974, 1079)

Rada Miasta Częstochowy uchwała:

§ 1. W statucie Miejskiego Szpitala Zespolonego z siedzibą przy ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie stanowiącym załącznik do Uchwały Nr 380/XXII/2012 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24 maja 2012r. (jednolity tekst Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2016r. poz. 382), zmienionym uchwałą Nr 281.XXIII.2016 Rady Miasta Częstochowy z dnia 31 marca 2016r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2016r. poz.2086), uchwałą Nr 382.XXIX.2016 Rady Miasta Częstochowy z dnia 22 września 2016r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2016r. poz.4868), uchwałą Nr 564.XLI.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 25 maja 2017 (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2017r. poz. 3311), uchwałą Nr 703.XLVI.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 16 listopada.2017r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2017r. poz. 6245), uchwałą Nr 731.XLVIII.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 22 grudnia 2017r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2018r. poz.86), uchwałą Nr 820.LVI.2018 Rady Miasta Częstochowy z dnia 21 czerwca 2018r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2018r. poz. 4170), uchwałą Nr 80.VI.2019 Rady Miasta Częstochowy z dnia 28 lutego 2019 r (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2019r. poz.1933), uchwałą Nr 167.XIII.2019 Rady Miasta Częstochowy z dnia 18 czerwca 2019r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2019r. poz.4659),uchwałą Nr 268.XX.2019 Rady Miasta Częstochowy z dnia 21 listopada 2019r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2019r. poz.7854),uchwałą Nr 636.XLVI.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24 czerwca 2021 roku (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021r. Poz. 4548), uchwałą Nr 744.LII.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 16 grudnia 2021 r. (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021r. poz. 8581)– wprowadza się następującą zmianę:

w załączniku Nr 1 do statutu w pkt 3 dodaje się ppkt 21 o brzmieniu: „21) poradnia geriatryczna”.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Częstochowy.

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

Uzasadnienie

Projekt uchwały został przygotowany w związku z planowanym rozszerzeniem działalności Szpitala w zakresie świadczeń geriatrycznych.

Posiadanie poradni geriatrycznej w strukturze Szpitala umożliwi podmiotowi przystąpienie do postępowania konkursowego ogłaszanego przez Narodowy Fundusz Zdrowia w zakresie świadczenia usług geriatryi.

Rozszerzenie działalności wpłynie na atrakcyjność świadczonych usług przez Szpital. Aktualnie dla pacjentów w wieku podeszłym zamieszkujących miasto Częstochowa występuje ograniczony dostęp do świadczeń z zakresu geriatryi.

Rada Społeczna Miejskiego Szpitala Zespólnego pozytywnie zaopiniowała ww. zmianę.

W związku z powyższym przygotowano projekt uchwały w przedmiotowej sprawie.

Z up. Prezydenta Miasta

(-) Ryszard Stefaniak
Zastępca Prezydenta
Miasta Częstochowy

Załącznik nr 11 do protokołu

Rada Miasta Częstochowy

Radni - Sesja

Raport z głosowań

LXIII Sesja w dniu 16 sierpnia 2022

Przeprowadzone głosowania

1. Głosowanie w sprawie **Wniosek o wprowadzenie do porządku obrad projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Częstochowskiemu Centrum Świadczeń** - czas głosowania:

16 sierpnia 2022, godz. 13:02, wyniki: ZA: 21, PRZECIW: 1, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 3, BRAK GŁOSU: 3, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (BRAK GŁOSU), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (BRAK GŁOSU), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (ZA), Katarzyna Jastrzębska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Piotr Kaliszewski (PRZECIW), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (ZA), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (ZA), Paweł Ruksza (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (ZA), Iwona Zbrojkiewicz (BRAK GŁOSU)

2. Głosowanie w sprawie **Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków**. - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:03, wyniki: ZA: 22, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 4, BRAK GŁOSU: 2, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (BRAK GŁOSU), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (ZA), Katarzyna Jastrzębska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Piotr Kaliszewski (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (ZA), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (ZA), Paweł Ruksza (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (ZA), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Iwona Zbrojkiewicz (BRAK GŁOSU)

3. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Częstochowy na lata 2022-2038. (BR.1.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:11, wyniki: ZA: 20, PRZECIW: 1, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 7, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Katarzyna Jastrzębska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Piotr Kaliszewski (PRZECIW), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Paweł Ruksza (WSTRZYMUJĘ SIĘ),

Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

4. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie zmian w budżecie miasta Częstochowy na rok 2022. (BR.2.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:18, wyniki: ZA: 20, PRZECIW: 1, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 7, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Katarzyna Jastrzębska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Piotr Kaliszewski (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Paweł Ruksza (PRZECIW), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

5. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”. (BR.3.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:19, wyniki: ZA: 25, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 2, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (BRAK GŁOSU), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Katarzyna Jastrzębska (ZA), Piotr Kaliszewski (ZA), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (ZA), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (ZA), Paweł Ruksza (ZA), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (ZA), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

6. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar położony w Częstochowie, w dzielnicy Kiedrzyń, w rejonie ulic Narcyzowej i Ludowej. (BR.4.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:20, wyniki: ZA: 27, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 1, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Katarzyna Jastrzębska (ZA), Piotr Kaliszewski (ZA), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (ZA), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (ZA), Paweł Ruksza (ZA), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (ZA), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (ZA), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

7. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie ustalenia cen za świadczenie usług komunalnych związanych z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z terenu Gminy Miasto Częstochowa przez Częstochowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Sobuczynie. (BR.5.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:29, wyniki: ZA: 18, PRZECIW: 1, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 7, BRAK GŁOSU: 2, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (BRAK GŁOSU), Barbara Gieroń (BRAK GŁOSU), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (PRZECIW), Katarzyna Jastrzębska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Piotr Kaliszewski (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Paweł Ruksza (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

8. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości stanowiącej własność Gminy Miasto Częstochowa, położonej w Częstochowie przy ul. gen. Leopolda Okulickiego. (BR.6.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:31, wyniki: ZA: 18, PRZECIW: 6, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 3, BRAK GŁOSU: 1, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (BRAK GŁOSU), Katarzyna Jastrzębska (PRZECIW), Piotr Kaliszewski (PRZECIW), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (PRZECIW), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Monika Pohorecka (PRZECIW), Paweł Ruksza (PRZECIW), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (PRZECIW), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

9. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu Miejskiemu Szpitalowi Zespolonemu z siedzibą przy ul. Mirowskiej 15 w Częstochowie. (BR.7.LXIII.22)** - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:32, wyniki: ZA: 26, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 2, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (ZA), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Katarzyna Jastrzębska (ZA), Piotr Kaliszewski (ZA), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (ZA), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (ZA), Paweł Ruksza (ZA), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (ZA), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

10. Głosowanie w sprawie **Podjęcie uchwały w sprawie zmiany uchwały w sprawie nadania statutu**

Częstochowskiemu Centrum Świadczeń. - czas głosowania: 16 sierpnia 2022, godz. 13:33, wyniki: ZA: 24, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 1, BRAK GŁOSU: 3, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne: Łukasz Banaś (ZA), Tomasz Blukacz (ZA), Artur Gawroński (ZA), Barbara Gieroń (BRAK GŁOSU), Małgorzata Iżyńska (ZA), Konrad Jarzyński (BRAK GŁOSU), Katarzyna Jastrzębska (BRAK GŁOSU), Piotr Kaliszewski (WSTRZYMUJĘ SIĘ), Dariusz Kapinos (ZA), Łukasz Kot (ZA), Jacek Krawczyk (ZA), Ewa Lewandowska (ZA), Michał Lewandowski (ZA), Dorota Majer (ZA), Zbigniew Niesmaczny (ZA), Agata Pawłowska (ZA), Monika Pohorecka (ZA), Paweł Ruksza (ZA), Emilia Skrzypczyńska (ZA), Andrzej Sowa (ZA), Krystyna Stefańska (ZA), Beata Struzik (ZA), Ryszard Szczuka (ZA), SebasAan Trzeszkowski (ZA), Tomasz Tyl (ZA), Jolanta Urbańska (ZA), Piotr Wrona (ZA), Iwona Zbrojkiewicz (ZA)

Uczestnictwo w głosowaniach

1. Banaś Łukasz: **9/10**
2. Blukacz Tomasz: **9/10**
3. Gawroński Artur: **8/10**
4. Gieroń Barbara: **7/10**
5. Iżyńska Małgorzata: **10/10**
6. Jarzyński Konrad: **8/10**
7. Jastrzębska Katarzyna: **9/10**
8. Kaliszewski Piotr: **10/10**
9. Kapinos Dariusz: **10/10**
10. Kot Łukasz: **10/10**
11. Krawczyk Jacek: **10/10**
12. Lewandowska Ewa: **10/10**
13. Lewandowski Michał: **10/10**
14. Majer Dorota: **10/10**
15. Niesmaczny Zbigniew: **10/10**
16. Pawłowska Agata: **10/10**
17. Pohorecka Monika: **10/10**
18. Ruksza Paweł: **10/10**
19. Skrzypczyńska Emilia: **10/10**
20. Sowa Andrzej: **10/10**
21. Stefańska Krystyna: **10/10**
22. Struzik Beata: **10/10**
23. Szczuka Ryszard: **10/10**
24. Trzeszkowski SebasAan: **10/10**
25. Tyl Tomasz: **10/10**
26. Urbańska Jolanta: **10/10**
27. Wrona Piotr: **10/10**

28.Zbrojkiewicz Iwona: **8/10**

Przygotował(a): Administrator Systemu

Przygotowano przy pomocy programu eSesja.pl