

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 poz. 713) **z w o ł u j ę XX. Sesję VIII. kadencji Rady Miasta**

**Rawa Mazowiecka na dzień 25 czerwca 2020 r. o godz. 14<sup>00</sup>** w sali widowiskowej Miejskiego Domu Kultury w Rawie Mazowieckiej z proponowanym porządkiem obrad.

1. Otwarcie posiedzenia i stwierdzenie quorum.
2. Przyjęcie porządku obrad.
3. Przyjęcie protokołu z obrad XIX Sesji Rady Miasta.
4. Wyrażenie zgody na odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy nieruchomości.
5. Wyrażenie zgody na nabycie nieruchomości w drodze darowizny.
6. Nadanie nazwy drodze wewnętrznej.
7. Przystąpienie do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Rawa Mazowiecka obręb ewidencyjny nr 2.
8. Zmiana uchwały w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2020-2023.
9. Zmiana budżetu Miasta Rawa Mazowiecka na 2020 r.
10. Zmiana uchwały w sprawie „Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2017-2021”.
11. Przyjęcie „Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Rawa Mazowiecka”.
12. Przyjęcie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczaną opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi.
13. Określenie wzoru deklaracji o wysokości opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi dla nieruchomości zamieszkałych.
14. Przyjęcie programu „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”
15. Przyjęcie Samorządowej Karty Praw Rodzin.
16. Sprawozdanie z realizacji programu współpracy Miasta Rawa Mazowiecka z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami, o których mowa w art.3 ust.3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie za rok 2019.
17. Sprawozdanie Burmistrza Miasta o jego pracy między sesjami.
18. Interpelacje, zapytania.
19. Zakończenie obrad.

## **Posiedzenia komisji Rady Miasta**

### **23 czerwca ( wtorek )**

- godz. 11<sup>00</sup> - Komisja Oświaty
- godz. 13<sup>00</sup> - Komisja Prawa  
i Porządku Publicznego
- godz. 15<sup>00</sup> - Komisja Komunalna

### **24 czerwca ( środa )**

- godz. 14<sup>00</sup> - Komisja Budżetu

**U C H W A Ł A** Nr ...../2020  
**Rady Miasta Rawa Mazowiecka**  
z dnia ..... 2020 roku

**w sprawie wyrażenia zgody na odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy nieruchomości**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 713), art. 37 ust. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku *o gospodarce nieruchomościami* (Dz. U. z 2020 r. poz. 65 i poz. 284) oraz § 9 pkt 1 uchwały Nr XXXVIII/303/09 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 2 września 2009 r. w sprawie zasad gospodarowania nieruchomościami stanowiącymi własność Gminy Miasta Rawa Mazowiecka (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego z 2009 r., Nr 306, poz. 2569, z 2011 r. Nr 279, poz. 2837) **Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwała, co następuje:**

**§ 1.** Wyraża się zgodę na odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy na czas nieoznaczony nieruchomości gruntowych stanowiących własność Miasta Rawa Mazowiecka:

- 1) nieruchomości położonej w obrębie 4 miasta Rawa Mazowiecka przy ul. Mickiewicza 28, oznaczonej numerem ewidencyjnym 445/11 o pow. 0,0130 ha;
- 2) nieruchomości położonej w obrębie 4 miasta Rawa Mazowiecka przy ul. Mickiewicza 28, oznaczonej numerem ewidencyjnym 444/5 o pow. 0,3157 ha;
- 3) części nieruchomości położonej w obrębie 4 miasta Rawa Mazowiecka przy ul. Mickiewicza 28, oznaczonej numerem ewidencyjnym 445/9 o pow. 0,0024 ha;
- 4) nieruchomości położonej w obrębie 4 miasta Rawa Mazowiecka przy ul. Mickiewicza 28, oznaczonej numerem ewidencyjnym 446/6 o pow. 0,0278 ha.

**§ 2.** Uchyła się uchwałę Nr XXVIII/209/17 z dnia 27 kwietnia 2017 roku w sprawie wyrażenia zgody na odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy nieruchomości.

**§ 3.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

**§ 4.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## UZASADNIENIE

### **do uchwały w sprawie wyrażenia zgody na odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy nieruchomości**

Przedmiotem uchwały jest wyrażenie zgody na odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy nieruchomości miejskich, na których zlokalizowane jest targowisko miejskie położone przy ul. Mickiewicza 28 w Rawie Mazowieckiej.

Obecny dzierżawca terenu targowiska włada obszarem o pow. 0,3319 ha. Po przebudowie targowiska miejskiego, które spowodowało wyznaczenie miejsc do handlu, zmieniła się powierzchnia możliwa do wydzierżawienia.

W związku z koniecznością prawidłowego uregulowania władania przez dotychczasowego dzierżawcę terenem targowiska miejskiego po jego przebudowie, niezbędne jest podjęcie przedmiotowej uchwały i wydzierżawienie terenu o łącznej pow. 0,3589 ha.

Zgodnie bowiem z art. 37 ust. 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* oraz § 9 pkt 1 uchwały Nr XXXVIII/303/09 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 2 września 2009 r. *w sprawie zasad gospodarowania nieruchomościami stanowiącymi własność Gminy Miasta Rawa Mazowiecka* odstąpienie od obowiązku przetargowego trybu zawarcia umowy dzierżawy na czas nieoznaczony, wymaga zgody Rady Miasta.

Rawa Mazowiecka, dnia 17 czerwca 2020 r.



## PROJEKT

**Uchwała Nr ...../2020  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia .....2020 r.**

**w sprawie wyrażenia zgody na nabycie nieruchomości w drodze darowizny**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 9 lit. a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz § 6 pkt 2 uchwały Nr XXXVIII/303/09 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 2 września 2009 r. w sprawie zasad gospodarowania nieruchomościami stanowiącymi własność Gminy Miasta Rawa Mazowiecka (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego Nr 306, poz. 2569 oraz z 2011 r. Nr 279, poz. 2837 ) **Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwala, co następuje:**

**§1.** Wyraża się zgodę na nabycie przez Gminę Miasto Rawa Mazowiecka, w drodze darowizny, nieruchomości stanowiącej własność osób fizycznych, położonej w obrębie 7 miasta Rawa Mazowiecka, oznaczonej numerem ewidencyjnym 18/16 o pow. 0,0602 ha.

**§2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

**§3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## **Uzasadnienie**

### **do uchwały w sprawie nabycia nieruchomości w drodze darowizny**

Przedmiotem projektu uchwały jest wyrażenie zgody na nabycie w drodze darowizny nieruchomości stanowiącej własność osób fizycznych, położonej w obrębie 7 miasta Rawa Mazowiecka, oznaczonej numerem ewidencyjnym 18/16 o pow. 0,0602 ha.

Wnioskiem z dnia 3 czerwca 2020 r. współwłaściciele ww. działki wystąpili z propozycją przekazania na rzecz Miasta Rawa Mazowiecka przedmiotowych nieruchomości w drodze darowizny.

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka działka nr 18/16 położona jest na terenie o symbolu 7.2.4..KD-D przeznaczonym pod tereny dróg publicznych – ulica dojazdowa.

Nabycie prawa własności działki pozwoli Miastu Rawa Mazowiecka na swobodne zarządzanie i planowanie inwestycji na tym obszarze.

Stosownie do dyspozycji § 6 pkt 2 uchwały Nr XXXVIII/303/09 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 2 września 2009 r. w sprawie zasad gospodarowania nieruchomościami stanowiącymi własność Gminy Miasta Rawa Mazowiecka (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego Nr 306, poz. 2569) - zgoda organu stanowiącego Gminy Miasta Rawa Mazowiecka jest wymagana w razie nabycia lub zbycia nieruchomości w drodze darowizny, niezależnie od jej wartości.

W związku z powyższym podjęcie uchwały uważa się za zasadne.

Rawa Mazowiecka, 15 czerwca 2020 r.

**U C H W A Ł A Nr ...../2020  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia ..... 2020 r.**

**w sprawie nadania nazwy drodze wewnętrznej**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 13 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz art. 8 ust. 1a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470) **Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwala, co następuje:**

**§ 1.1.** Drodze wewnętrznej, biegnącej na wschód od ulicy Tomaszowskiej w Rawie Mazowieckiej, obejmującej działki, oznaczone numerami ewidencyjnymi 1405/3 i 1406, obręb 4 miasta Rawa Mazowiecka nadaje się nazwę ulica Wspólna.

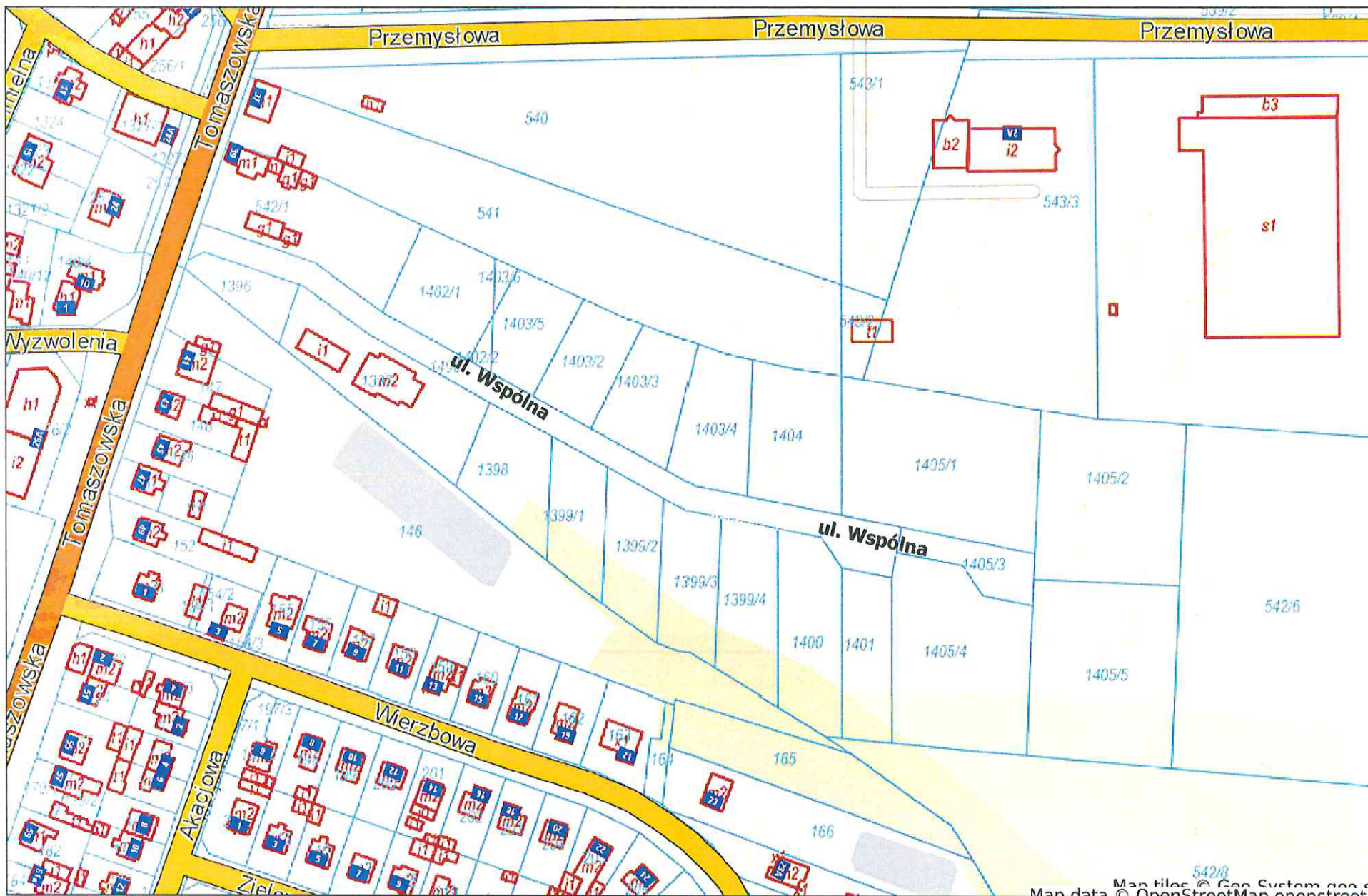
2. Przebieg i granice ulicy, o której mowa w ust. 1 oznaczono na mapie stanowiącej załącznik do uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

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



Załącznik do Uchwały Nr .....  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 25 czerwca 2020 r.  
skala 1 : 2000



## **UZASADNIENIE**

### **do uchwały w sprawie nadania nazwy drodze wewnętrznej**

Przedmiotem uchwały jest nadanie nazwy drodze wewnętrznej biegnącej na wschód od ulicy Tomaszowskiej w Rawie Mazowieckiej, obejmującej działki, oznaczone numerami ewidencyjnymi 1405/3 i 1406, obręb 4 miasta Rawa Mazowiecka.

Art.18. ust.2 pkt 13 ustawy z dnia 8 marca 1990r.o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) stanowi, że „Do wyłącznej własności rady gminy należy podejmowanie uchwał w sprawach herbu gminy, nazw ulic i placów będących drogami publicznymi lub nazw dróg wewnętrznych w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a także wznoszenia pomników”.

Art. 8 ust.1a. Ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470) stanowi, że „Podjęcie przez radę gminy uchwały w sprawie nadania nazwy drodze wewnętrznej wymaga uzyskania pisemnej zgody właścicieli terenów, na których jest ona zlokalizowana.”

Wnioskami z dnia 1 czerwca 2020 roku współwłaściciele działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi 1405/3 i 1406, obręb 4 miasta Rawa Mazowiecka zwrócili się o nadanie nazwy ulica Wspólna drodze wewnętrznej, stanowiącej ich współwłasność.

Ustalenie nowej nazwy ulicy, będącej przedmiotem niniejszej uchwały wiąże się z potrzebą zapewnienia prawidłowej i czytelnej numeracji porządkowej, położonych w jej sąsiedztwie nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę, zgodnie z zasadami wynikającymi z Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 9 stycznia 2012 r. w sprawie ewidencji miejscowości, ulic i adresów (Dz. U. z 2012 r., poz. 125).

Rawa Mazowiecka, dnia 10 czerwca 2020 r.

**Uchwała Nr ...../20  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia ..... 2020 r.**

w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka, obręb ewidencyjny Nr 2

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o *samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz art. 14 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 293) Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwala, co następuje:

**§ 1.** Przystępuje się do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka, obręb ewidencyjny Nr 2.

**§ 2.** Granice obszaru objętego planem, o którym mowa w § 1 wskazane są na załączniku graficznym do uchwały i pokrywają się z zewnętrznymi granicami obrębu ewidencyjnego Nr 2 miasta Rawa Mazowiecka.

**§ 3.** Traci moc uchwała Nr XIV/108/19 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany uchwały Nr XXVI/216/08 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 29 października 2008 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rawy Mazowieckiej, obszar położony w rejonie ulicy Kazimierza Wielkiego (za kolejką wąskotorową).

**§ 4.** Traci moc uchwała Nr XV/120/20 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XIV/108/19 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany uchwały Nr XXVI/216/08 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 29 października 2008 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rawy Mazowieckiej, obszar położony w rejonie ulicy Kazimierza Wielkiego (za kolejką wąskotorową).

**§ 5.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

**§ 6.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## **UZASADNIENIE**

podjęcia uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka, obręb ewidencyjny Nr 2.

Przedmiotem uchwały jest przystąpienie do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka, obręb ewidencyjny Nr 2.

Na podstawie przepisów art. 32 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Rada Miasta Rawa Mazowiecka podjęła uchwałę Nr VII/50/19 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z obszaru miasta Rawa Mazowiecka. Uchwała została podjęta w oparciu o opracowanie „Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Miasta Rawa Mazowiecka lata 2006– 2018”. W ww. uchwale zakłada się sporządzenie planów miejscowych na obszarach wskazanych ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego do rozwoju przestrzennego zabudowy oraz dla obszarów, na których obowiązujące plany miejscowe nie spełniają wymogów określonych przepisami prawa.

Celem sporządzenia nowego planu miejscowego dla obrębu Nr 2 będzie:

- opracowanie nowego jednolitego planu dla całego obrębu ewidencyjnego (tekstu i rysunku) w obszarze, na którym obowiązuje kilkanaście odrębnych uchwał w sprawie planu i zmian planu miejscowego z kilkunastoma załącznikami graficznymi do tych uchwał,
- uwzględnienie wniosków zakwalifikowanych do zmiany planu.

Ustalenia nowego planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego dla obrębu Nr 2 :

- nie naruszają ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- nie wywołają skutków finansowych dla samorządu lub skutki te będą niewielkie,
- nie naruszają ładu przestrzennego obszaru.

Rawa Mazowiecka, dnia 15 czerwca 2020 r.

## Projekt

Uchwała Nr /20

Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia czerwca 2020 roku

zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2020–2023.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym ( Dz. U. z 2020 r., poz. 713) oraz art.226, art. 227, art. 231 ust.1, art.243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz.869, poz.1649, Dz.U z 2020 r. poz.284, poz. 374 i poz.568) Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwała, co następuje:

§ 1. W uchwale Nr XV/116/20 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 30 stycznia 2020 roku w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2020–2023 i prognozy długu wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik Nr 1 do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 1 do niniejszej uchwały;
- 2) do załącznika Nr 2 do uchwały dodaje się objaśnienia w brzmieniu określonym w załączniku Nr 2 do niniejszej uchwały;
- 3) załącznik Nr 3 do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku Nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



# Wieloletnia prognoza finansowa jednostki samorządu terytorialnego <sup>1)</sup>

Załącznik Nr 1  
do uchwały Nr /20  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia czerwca 2020 r.

Wyszczególnienie	Dochody ogółem <sup>x</sup>	Dochody bieżące <sup>x</sup>	z tego:						Dochody majątkowe <sup>x</sup>	w tym:	
			z tego:							ze sprzedaży majątku	z tytułu dotacji oraz środków przeznaczonych na inwestycje
			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 <sup>x 3)</sup>	pozostałe dochody bieżące <sup>4)</sup>	w tym:			
1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.1.5.1	z podatku od nieruchomości	1.2.1	1.2.2			
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
2020	106 212 989,55	94 388 069,55	27 376 336,00	1 900 000,00	13 395 322,00	26 644 756,55	25 071 655,00	13 500 000,00	11 824 920,00	1 400 000,00	10 149 920,00
2021	101 876 800,00	95 650 000,00	28 900 000,00	2 100 000,00	13 950 000,00	25 800 000,00	24 900 000,00	13 100 000,00	6 226 800,00	700 000,00	5 526 800,00
2022	99 823 000,00	99 123 000,00	30 630 000,00	2 226 000,00	14 299 000,00	26 445 000,00	25 523 000,00	13 428 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2023	103 315 000,00	102 615 000,00	32 401 000,00	2 355 000,00	14 643 000,00	27 080 000,00	26 136 000,00	13 751 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2024	106 884 000,00	106 184 000,00	34 208 000,00	2 487 000,00	14 995 000,00	27 730 000,00	26 764 000,00	14 082 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2025	110 670 000,00	109 970 000,00	36 116 000,00	2 626 000,00	15 370 000,00	28 424 000,00	27 434 000,00	14 435 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2026	114 613 000,00	113 913 000,00	38 130 000,00	2 773 000,00	15 755 000,00	29 135 000,00	28 120 000,00	14 796 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2027	118 720 000,00	118 020 000,00	40 256 000,00	2 928 000,00	16 149 000,00	29 864 000,00	28 823 000,00	15 166 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2028	122 957 000,00	122 257 000,00	42 460 000,00	3 089 000,00	16 553 000,00	30 611 000,00	29 544 000,00	15 546 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2029	127 323 000,00	126 623 000,00	44 741 000,00	3 255 000,00	16 967 000,00	31 377 000,00	30 283 000,00	15 935 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2030	131 820 000,00	131 120 000,00	47 098 000,00	3 427 000,00	17 392 000,00	32 162 000,00	31 041 000,00	16 334 000,00	700 000,00	700 000,00	0,00
2031	135 799 000,00	135 799 000,00	49 579 000,00	3 608 000,00	17 827 000,00	32 967 000,00	31 818 000,00	16 743 000,00	0,00	0,00	0,00
2032	140 614 000,00	140 614 000,00	52 140 000,00	3 795 000,00	18 273 000,00	33 792 000,00	32 614 000,00	17 162 000,00	0,00	0,00	0,00
2033	145 565 000,00	145 565 000,00	54 780 000,00	3 988 000,00	18 730 000,00	34 637 000,00	33 430 000,00	17 592 000,00	0,00	0,00	0,00

2034	150 652 000,00	150 652 000,00	57 498 000,00	4 186 000,00	19 199 000,00	35 503 000,00	34 266 000,00	18 032 000,00	0,00	0,00	0,00
2035	155 874 000,00	155 874 000,00	60 291 000,00	4 390 000,00	19 679 000,00	36 391 000,00	35 123 000,00	18 483 000,00	0,00	0,00	0,00
2036	161 231 000,00	161 231 000,00	63 158 000,00	4 599 000,00	20 171 000,00	37 301 000,00	36 002 000,00	18 946 000,00	0,00	0,00	0,00

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

<sup>2)</sup> Zgodnie z art. 227 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, 1622 i 1649), 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.

<sup>3)</sup> 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.

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

Wyszczególnienie	Wydatki ogółem <sup>x</sup>	z tego:										
		Wydatki bieżące <sup>x</sup>	w tym:						Wydatki majątkowe <sup>x</sup>	w tym:		
			na wynagrodzenia i składki od nich naliczane	z tytułu poręczeń i gwarancji <sup>x</sup>	w tym:		wydatki na obsługę długu <sup>x</sup>	w tym:		Inwestycje i zakupy inwestycyjne, o których mowa w art. 236 ust. 4 pkt 1 ustawy	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 <sup>x</sup>			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) <sup>x</sup>				odsetki i dyskonto podlegające wyłączeniu z limitu spłaty zobowiązań, o którym mowa w art. 243 ustawy, z tytułu zobowiązań zaciągniętych na wkład krajowy <sup>x</sup>
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	2.2	2.2.1	2.2.1.1	
2020	114 714 469,55	91 184 469,55	38 383 612,00	98 500,00	0,00	1 289 000,00	0,00	0,00	23 530 000,00	23 530 000,00	0,00	
2021	108 790 000,00	90 583 700,00	38 600 000,00	92 700,00	0,00	1 583 700,00	0,00	0,00	18 206 300,00	0,00	0,00	
2022	100 413 000,00	92 943 200,00	39 565 000,00	94 300,00	0,00	1 718 900,00	0,00	0,00	7 469 800,00	0,00	0,00	
2023	102 344 656,00	95 580 400,00	40 959 000,00	95 900,00	0,00	1 722 500,00	0,00	0,00	6 764 256,00	0,00	0,00	
2024	103 484 000,00	98 182 000,00	42 384 000,00	97 600,00	0,00	1 629 400,00	0,00	0,00	5 302 000,00	0,00	0,00	
2025	106 470 000,00	101 535 210,00	43 896 000,00	99 210,00	0,00	1 541 000,00	0,00	0,00	4 934 790,00	0,00	0,00	
2026	110 963 000,00	104 989 303,00	45 470 000,00	100 903,00	0,00	1 411 400,00	0,00	0,00	5 973 697,00	0,00	0,00	
2027	115 070 000,00	108 596 930,00	47 110 000,00	102 630,00	0,00	1 285 300,00	0,00	0,00	6 473 070,00	0,00	0,00	
2028	119 155 520,00	112 326 200,00	48 802 000,00	104 400,00	0,00	1 162 800,00	0,00	0,00	6 829 320,00	0,00	0,00	
2029	122 923 000,00	116 103 280,00	50 545 000,00	106 180,00	0,00	971 100,00	0,00	0,00	6 819 720,00	0,00	0,00	
2030	127 279 085,15	120 033 400,00	52 341 000,00	107 000,00	0,00	813 400,00	0,00	0,00	7 245 685,15	0,00	0,00	
2031	130 599 000,00	124 007 100,00	54 209 000,00	0,00	0,00	643 100,00	0,00	0,00	6 591 900,00	0,00	0,00	
2032	135 214 000,00	128 197 600,00	56 132 000,00	0,00	0,00	457 600,00	0,00	0,00	7 016 400,00	0,00	0,00	
2033	139 965 000,00	132 504 100,00	58 109 000,00	0,00	0,00	265 100,00	0,00	0,00	7 460 900,00	0,00	0,00	
2034	145 878 800,00	136 944 500,00	60 140 000,00	0,00	0,00	83 500,00	0,00	0,00	8 934 300,00	0,00	0,00	
2035	155 874 000,00	141 606 000,00	62 225 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 268 000,00	0,00	0,00	
2036	161 231 000,00	146 474 000,00	64 364 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 757 000,00	0,00	0,00	

Wyszczególnienie	Wynik budżetu <sup>x</sup>	w tym:		z tego:						
		Kwota prognozowanej nadwyżki budżetu przeznaczana na spłatę kredytów, pożyczek i wykup papierów wartościowych <sup>5)</sup>	Przychody budżetu <sup>x</sup>	Kredyty, pożyczki, emisja papierów wartościowych <sup>x</sup>	w tym:		Nadwyżka budżetowa z lat ubiegłych <sup>x 6)</sup>	w tym:		Wolne środki, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy <sup>x</sup>
					na pokrycie deficytu budżetu <sup>x</sup>	na pokrycie deficytu budżetu <sup>x</sup>		na pokrycie deficytu budżetu <sup>x</sup>	na pokrycie deficytu budżetu <sup>x</sup>	
Lp	3	3.1	4	4.1	4.1.1	4.2	4.2.1	4.3	4.3.1	
2020	-8 501 480,00	0,00	15 601 480,00	15 601 480,00	8 501 480,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2021	-6 913 200,00	0,00	9 623 200,00	9 623 200,00	6 913 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2022	-590 000,00	0,00	2 850 000,00	2 850 000,00	590 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2023	970 344,00	970 344,00	1 300 000,00	1 300 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2024	3 400 000,00	3 400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2025	4 200 000,00	4 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2026	3 650 000,00	3 650 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2027	3 650 000,00	3 650 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2028	3 801 480,00	3 801 480,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2029	4 400 000,00	4 400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2030	4 540 914,85	4 540 914,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2031	5 200 000,00	5 200 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2032	5 400 000,00	5 400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2033	5 600 000,00	5 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2034	4 773 200,00	4 773 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

<sup>5)</sup> Inne przeznaczenie nadwyżki budżetowej wymaga określenia w objaśnieniach do wieloletniej prognozy finansowej.

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

Wyszczególnienie	z tego:				Rozchody budżetu x	z tego:			
	Spłaty udzielonych pożyczek w latach ubiegłych <sup>x</sup>	w tym:	Inne przychody niezwiązane z zaciąganiem długu <sup>x 7)</sup>	w tym:		Spłaty rat kapitałowych kredytów i pożyczek oraz wykup papierów wartościowych <sup>x</sup>	w tym:		
		na pokrycie deficytu budżetu <sup>x</sup>		na pokrycie deficytu budżetu <sup>x</sup>			łączna kwota przypadających na dany rok kwot ustawowych wyłączeń z limitu spłaty zobowiązań <sup>x</sup>	w tym:	
								kwota przypadających na dany rok kwot wyłączeń określonych w art. 243 ust. 3 ustawy <sup>x</sup>	kwota przypadających na dany rok kwot wyłączeń określonych w art. 243 ust. 3a ustawy <sup>x</sup>
Lp	4.4	4.4.1	4.5	4.5.1	5	5.1	5.1.1	5.1.1.1	5.1.1.2
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	7 100 000,00	7 100 000,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	2 710 000,00	2 710 000,00	0,00	0,00	0,00
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	2 260 000,00	2 260 000,00	0,00	0,00	0,00
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	2 270 344,00	2 270 344,00	0,00	0,00	0,00
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	3 400 000,00	3 400 000,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	4 200 000,00	4 200 000,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	3 650 000,00	3 650 000,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	3 650 000,00	3 650 000,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	3 801 480,00	3 801 480,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	4 400 000,00	4 400 000,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	4 540 914,85	4 540 914,85	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	5 200 000,00	5 200 000,00	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	5 400 000,00	5 400 000,00	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	5 600 000,00	5 600 000,00	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	4 773 200,00	4 773 200,00	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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

Wyszczególnienie	Rozchody budżetu, z tego:					Inne rozchody niezwiązane ze spłatą długu	Kwota długu <sup>x</sup>	Relacja zrównoważenia wydatków bieżących, o której mowa w art. 242 ustawy		
	łączna kwota przypadających na dany rok kwot ustawowych wyłączeń z limitu spłaty zobowiązań, w tym:				z tego:			w tym:	Różnica między dochodami bieżącymi a wydatkami bieżącymi	
	kwota wyłączeń z tytułu wcześniejszej spłaty zobowiązań, określonych w art. 243 ust. 3b ustawy	środkami nowego zobowiązania	wolnymi środkami, o których mowa w art. 217 ust. 2 pkt 6 ustawy	innymi środkami					kwota długu, którego planowana spłata dokona się z wydatków <sup>x</sup>	Różnica między dochodami bieżącymi a wydatkami bieżącymi
Lp	5.1.1.3	5.1.1.3.1	5.1.1.3.2	5.1.1.3.3	5.2	6	6.1	7.1	7.2	
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42 082 738,85	0,00	3 203 600,00	3 203 600,00	
2021	x	x	x	x	0,00	48 995 938,85	0,00	5 066 300,00	5 066 300,00	
2022	x	x	x	x	0,00	49 585 938,85	0,00	6 179 800,00	6 179 800,00	
2023	x	x	x	x	0,00	48 615 594,85	0,00	7 034 600,00	7 034 600,00	
2024	x	x	x	x	0,00	45 215 594,85	0,00	8 002 000,00	8 002 000,00	
2025	x	x	x	x	0,00	41 015 594,85	0,00	8 434 790,00	8 434 790,00	
2026	x	x	x	x	0,00	37 365 594,85	0,00	8 923 697,00	8 923 697,00	
2027	x	x	x	x	0,00	33 715 594,85	0,00	9 423 070,00	9 423 070,00	
2028	x	x	x	x	0,00	29 914 114,85	0,00	9 930 800,00	9 930 800,00	
2029	x	x	x	x	0,00	25 514 114,85	0,00	10 519 720,00	10 519 720,00	
2030	x	x	x	x	0,00	20 973 200,00	0,00	11 086 600,00	11 086 600,00	
2031	x	x	x	x	0,00	15 773 200,00	0,00	11 791 900,00	11 791 900,00	
2032	x	x	x	x	0,00	10 373 200,00	0,00	12 416 400,00	12 416 400,00	
2033	x	x	x	x	0,00	4 773 200,00	0,00	13 060 900,00	13 060 900,00	
2034	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	13 707 500,00	13 707 500,00	
2035	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	14 268 000,00	14 268 000,00	
2036	x	x	x	x	0,00	0,00	0,00	14 757 000,00	14 757 000,00	

<sup>8)</sup> Skorygowanie o środki dotyczy określonego w art. 242 ustawy powiększenia w szczególności o przychody określone w art. 217 ust. 2 pkt 5 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) <sup>x</sup>	Relacja określona po prawej stronie nierówności we wzorze, o którym mowa w art. 243 ust. 1 ustawy, ustalona dla danego roku (wskaźnik jednoroczny) <sup>x</sup>		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) <sup>x</sup>	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) <sup>x</sup>	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 <sup>x</sup>	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 <sup>x</sup>
Lp	8.1	8.2		8.3	8.3.1	8.4	8.4.1
2020	12,53%	5,36%	7,43%	12,29%	12,78%	NIE	TAK
2021	6,28%	9,52%	10,52%	10,50%	10,99%	TAK	TAK
2022	5,60%	10,87%	11,83%	9,30%	9,80%	TAK	TAK
2023	5,41%	11,59%	12,52%	9,93%	9,93%	TAK	TAK
2024	6,54%	12,28%	13,17%	11,62%	11,62%	TAK	TAK
2025	7,16%	12,23%	x	12,51%	12,51%	TAK	TAK
2026	6,09%	12,19%	x	9,95%	10,43%	TAK	TAK
2027	5,71%	12,15%	x	10,58%	10,58%	TAK	TAK
2028	5,53%	12,10%	x	11,55%	11,55%	TAK	TAK
2029	5,75%	12,06%	x	11,92%	11,92%	TAK	TAK
2030	5,52%	12,03%	x	12,09%	12,09%	TAK	TAK
2031	5,68%	12,09%	x	12,15%	12,15%	TAK	TAK
2032	5,48%	12,05%	x	12,12%	12,12%	TAK	TAK
2033	5,29%	12,01%	x	12,10%	12,10%	TAK	TAK
2034	4,22%	11,98%	x	12,07%	12,07%	TAK	TAK
2035	0,00%	11,94%	x	12,05%	12,05%	TAK	TAK
2036	0,00%	11,91%	x	12,02%	12,02%	TAK	TAK

Wyszczególnienie	Finansowanie programów, projektów lub zadań realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy									
	Dochody bieżące na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	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	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 <sup>x</sup>	w tym:		środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy	Dochody majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 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 <sup>x</sup>	w tym:
			środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy					środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy		środkami określonymi w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy
Lp	9.1	9.1.1	9.1.1.1	9.2	9.2.1	9.2.1.1	9.3	9.3.1	9.3.1.1	
2020	860 611,00	860 611,00	860 611,00	8 308 000,00	8 308 000,00	8 308 000,00	349 224,00	0,00	0,00	
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	155 591,02	0,00	0,00	
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	



Wyszczególnienie	Informacje uzupełniające o wybranych kategoriach finansowych									
	Wydatki majątkowe na programy, projekty lub zadania finansowane z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy	w tym:		Wydatki objęte limitem, o którym mowa w art. 226 ust. 3 pkt 4 ustawy	z tego:		Wydatki bieżące na pokrycie ujemnego wyniku finansowego samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej	Wydatki na spłatę zobowiązań przejmowanych w związku z likwidacją lub przekształceniem samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej	Kwota zobowiązań związku współtworzonego przez jednostkę samorządu terytorialnego przypadających do spłaty w danym roku budżetowym, podlegająca doliczeniu zgodnie z art. 244 ustawy <sup>x</sup>	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
2020	10 820 000,00	10 820 000,00	0,00	13 105 604,00	335 604,00	12 770 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	11 130 000,00	11 130 000,00	0,00	17 485 591,02	155 591,02	17 330 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2036	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 <sup>x</sup>	Wydatki zmniejszające dług <sup>x</sup>	w tym:				wyплаты z tytułu wymagalnych poręczeń i gwarancji <sup>x</sup>	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
			spłata zobowiązań wymagalnych z lat poprzednich, innych niż w poz. 10.7.3 <sup>x</sup>	spłata zobowiązań zaliczanych do tytułu dłużnego – kredyt i pożyczka <sup>x</sup>	w tym:				
					zobowiązań zaciągniętych po dniu 1 stycznia 2019 r. <sup>x</sup>	dokonywana w formie wydatku bieżącego <sup>x</sup>			
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
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2030	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2035	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	x

\* 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.

<sup>x</sup> - 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.

Załącznik Nr 2

Do uchwały Nr /20

Rady Miasta Rawa Mazowiecka

z dnia lutego 2020 r.

Objaśnienia przyjętych wartości do Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2020-23.

Dane zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej dotyczące 2020 roku muszą być zgodne

z danymi zawartymi w uchwale zmieniającej budżet miasta Rawa Mazowiecka

w zakresie wyniku budżetu, wielkości przychodów i rozchodów oraz prognozowanej kwoty długu budżetu miasta.

W wykazie przedsięwzięć zawierającym wykaz zadań wieloletnich wprowadza się zmiany w wysokości limitu wydatków w 2020 roku na projekt realizowany z środków budżetu Unii Europejskiej „Szkoła twórczych umysłów” w Szkole Podstawowej Nr 2. Zwiększa się limit wydatków na tym projekcie o środki niewykorzystane w 2019 roku. W związku z tym limit wydatków w 2020 roku na tym projekcie po zmianie wynosi 620 945 zł.

# Wykaz przedsięwzięć do WPF

Załącznik Nr 3  
do uchwały Nr / 20  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia czerwca 2020 r.

kwoty w zł

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2020	Limit 2021	Limit 2022	Limit 2023	Limit 2024
			Od	Do						
1	Wydatki na przedsięwzięcia-ogółem (1.1+1.2+1.3)				31 692 306,02	13 426 321,00	17 485 591,02	0,00	0,00	0,00
1.a	- wydatki bieżące				1 242 306,02	656 321,00	155 591,02	0,00	0,00	0,00
1.b	- wydatki majątkowe				30 450 000,00	12 770 000,00	17 330 000,00	0,00	0,00	0,00
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:				23 102 306,02	11 066 321,00	11 285 591,02	0,00	0,00	0,00
1.1.1	- wydatki bieżące				1 242 306,02	656 321,00	155 591,02	0,00	0,00	0,00
1.1.1.1	Dział 801, Rozdział 80195. Europejski Fundusz Społeczny, Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego. - Szkoła twórczych umysłów - rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy w Szkole Podstawowej Nr 2 w Rawie Mazowieckiej.	SP NR 2	2019	2021	1 141 339,02	620 945,00	90 000,02	0,00	0,00	0,00
1.1.1.2	Dział 801, Rozdział 80195. Program Operacyjny Wiedza Edukacja Rozwój, priorytet - Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji. - Działanie 2.14 Rozwój narzędzi dla uczenia się przez całe życie, finansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego."Lokalne Ośrodki Wiedzy i Edukacji na rzecz aktywizacji edukacyjnej osób dorosłych 2".	RAWA MAZOWIECKA	2020	2021	100 967,00	35 376,00	65 591,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2	- wydatki majątkowe				21 860 000,00	10 410 000,00	11 130 000,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2.1	Rewitalizacja miasta Rawa Mazowiecka - Dział 921, Rozdział 92195. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej Rynku Starego Miasta oraz obszaru staromiejskiego	URZĄD MIASTA	2019	2021	18 800 000,00	10 000 000,00	8 800 000,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2.2	Rewitalizacja miasta Rawa Mazowiecka - Dział 921, Rozdział 92195. Zarządzanie projektem, promocja i jego obsługa	URZĄD MIASTA	2017	2021	1 060 000,00	410 000,00	330 000,00	0,00	0,00	0,00
1.1.2.3	Rewitalizacja miasta Rawa Mazowiecka - Dział 921, Rozdział 92195. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej Rynku Starego Miasta oraz obszaru staromiejskiego - przebudowa ul. Krakowskiej	URZĄD MIASTA	2020	2021	2 000 000,00	0,00	2 000 000,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z umowami partnerstwa publiczno-prywatnego, z tego:				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.1	- wydatki bieżące				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2.2	- wydatki majątkowe				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Wydatki na programy, projekty lub zadania pozostałe (inne niż wymienione w pkt 1.1 i 1.2),z tego				8 590 000,00	2 360 000,00	6 200 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.1	- wydatki bieżące				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2	- wydatki majątkowe				8 590 000,00	2 360 000,00	6 200 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.1	Dział 600, Rozdział 60016 - Przebudowa ulic: Mickiewicza, Miłej, Warszawskiej, Kościuszki, Kilińskiego, Krzywe Koło, Zatylniej, Ks. Skorpupki, Łowickiej, Polnej	URZĄD MIASTA	2020	2021	5 400 000,00	0,00	5 400 000,00	0,00	0,00	0,00

L.p.	Limit 2025	Limit 2026	Limit 2027	Limit 2028	Limit 2029	Limit 2030	Limit 2031	Limit 2032	Limit 2033	Limit 2034	Limit 2035	Limit 2036	Limit zobowiązań
1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9 149 193,00
1.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	531 361,00
1.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	8 617 832,00
1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2 335 361,00
1.1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	531 361,00
1.1.1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	430 394,00
1.1.1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100 967,00
1.1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 804 000,00
1.1.2.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 200 000,00
1.1.2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	374 000,00
1.1.2.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	230 000,00
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
1.2.1	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
1.2.2	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
1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 813 832,00
1.3.1	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
1.3.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6 813 832,00
1.3.2.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5 400 000,00

L.p.	Nazwa i cel	Jednostka odpowiedzialna lub koordynująca	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe	Limit 2020	Limit 2021	Limit 2022	Limit 2023	Limit 2024
			Od	Do						
1.3.2.2	Dział 926, Rozdział 92695 - Poprawa efektywności energetycznej budynku użyteczności publicznej - hali sportowej w Rawie Mazowieckiej - termomodernizacja budynku hali sportowej przy ul. Tatar	URZĄD MIASTA	2019	2021	840 000,00	410 000,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00
1.3.2.3	Dział 600, Rozdział 60016 - Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wraz z terenami zieleni i bazą dydaktyczną na odcinku od ulicy Łowickiej do ulicy Jana III Sobieskiego w Rawie Mazowieckiej".	URZĄD MIASTA	2020	2021	2 350 000,00	1 950 000,00	400 000,00	0,00	0,00	0,00

L.p.	Limit 2025	Limit 2026	Limit 2027	Limit 2028	Limit 2029	Limit 2030	Limit 2031	Limit 2032	Limit 2033	Limit 2034	Limit 2035	Limit 2036	Limit zobowiązań
1.3.2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	810 000,00
1.3.2.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	603 832,00



## Uzasadnienie

W Wieloletniej Prognozie Finansowej dokonuje się zmian szczegółowo opisanych w objaśnieniach zawartych w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały.

UCHWAŁA NR /20

Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia czerwca 2020 roku

w sprawie zmiany budżetu Miasta Rawa Mazowiecka na 2020 rok.

Na podstawie art.18 ust.2 pkt 4 i art.51 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym ( Dz. U. z 2020 r., poz. 713) oraz art. 211, 212 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz.869, poz.1649, Dz.U z 2020 r. poz.284, poz. 374 i poz.568) Miasta Rawa Mazowiecka uchwała, co następuje:

**§ 1.**Dochody budżetu Miasta zmniejsza się o kwotę 261 020 zł i zwiększa się o kwotę 864 968 zł , zgodnie z załącznikiem nr 1 do uchwały.

**§ 2.**Wydatki budżetu Miasta zwiększa się o kwotę 603 948 zł, zgodnie z załącznikiem nr 2 do uchwały.

**§ 3.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

**§ 4.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu.

<b>Dział</b>	<b>§</b>	<b>Nazwa</b>	<b>Kwota zmniejszenia</b>	<b>Kwota zwiększenia</b>
<b>700</b>		<b>Gospodarka mieszkaniowa</b>		<b>127 000</b>
	0760	Wpływy z tytułu przekształcenia prawa użytkowania wieczystego...		125 000
	0920	Odsetki		2 000
<b>756</b>		<b>Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych...</b>	<b>6 165</b>	<b>10 000</b>
	0010	Wpływy z podatku dochodowego od osób fizycznych	6 165	
	0330	Podatek leśny		4 000
	0640	Wpływy z tytułu kosztów egzekucyjnych...		2 000
	0690	Wpływy z różnych opłat		2 000
	0920	Pozostałe odsetki		2 000
<b>758</b>		<b>Różne rozliczenia</b>	<b>254 855</b>	<b>23 500</b>
	2950	Wpływy za zwrotu niewykorzystanych dotacji		23 500
	2920	Subwencje ogólne z budżetu państwa	254 855	
<b>801</b>		<b>Oświata i wychowanie</b>		<b>336 303</b>
	0970	wpływy z różnych dochodów		2 000
	2051	Dotacje celowe w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich ...		13 586
	2007	Dotacje celowe w ramach programów finansowanych		320 717

		z udziałem środków europejskich		
<b>852</b>		<b>Pomoc społeczna</b>		<b>6 000</b>
	0970	wpływy z różnych dochodów		6 000
<b>855</b>		<b>Rodzina</b>		<b>12 000</b>
	0970	wpływy z różnych dochodów		10 000
	0920	Pozostałe odsetki		2 000
<b>900</b>		<b>Gospodarka komunalna</b>		<b>350 165</b>
	0690	Wpływy z różnych opłat		350 165
		<b>Ogółem</b>	<b>261 020</b>	<b>864 968</b>
		w tym:		
		dochody bieżące	261 020	739 968
		dochody majątkowe		125 000

Załącznik nr 2

Do Uchwały Nr /20

Rady Miasta z dnia czerwca 2020 r.

Dz.	Rozdział	Nazwa	Kwota zmniejszenia	Kwota zwiększenia
<b>758</b>		<b>Różne rozliczenia</b>		<b>259 645</b>
	75818	Rezerwy ogólne i celowe		259 645
		Wydatki bieżące z tego:		259 645
		wydatki jednostek budżetowych z tego:		259 645
		wydatki związane z realizacją zadań statutowych jednostki		259 645
<b>801</b>		<b>Oświata i wychowanie</b>		<b>334 303</b>
	80195	Pozostała działalność		334 303
		Wydatki bieżące z tego:		334 303
		Wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3		334 303
<b>855</b>		<b>Rodzina</b>		<b>10 000</b>
	85501	Świadczenie wychowawcze		5 000
		Wydatki bieżące z tego:		5 000
		wydatki jednostek budżetowych z tego:		5 000
		wydatki związane z realizacją zadań statutowych jednostki		5 000
	85502	Świadczenia rodzinne, świadczenie z funduszu alimentacyjnego oraz składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe		5 000
		Wydatki bieżące z tego:		5 000
		wydatki jednostek budżetowych z tego:		5 000
		wydatki związane z realizacją zadań statutowych jednostki		5 000
		<b>Ogółem</b>		<b>603 948</b>
		w tym:		
		wydatki bieżące		603 948
		wydatki majątkowe		520 000

## Uzasadnienie

Przedłożony Wysokiej Radzie projekt zmiany budżetu Miasta na 2020 rok obejmuje:

### *I. Zmiany w planie dochodów.*

#### *1/ Dział 700 – Gospodarka mieszkaniowa.*

- zwiększa się o kwotę 125 000 zł w § 0760 planowane dochody z opłat za przekształcenie prawa użytkowania wieczystego w prawo własności,
- zwiększa się o kwotę 2 000 zł wysokość planowanych dochodów z odsetek od nieterminowo wnoszonych opłat.

#### *1/ Dział 756 – Dochody z podatków.*

- zmniejsza się o kwotę 6 165 zł wysokość planowanych w br. dochodów z podatku PIT, zgodnie z informacją Ministra Finansów przesłaną do Burmistrza Miasta,
- zwiększa się o kwotę 4 000 zł planowane dochody z podatku leśnego,
- zwiększa się o kwotę 2 000 zł planowane dochody z opłat tytułu kosztów egzekucyjnych,
- zwiększa się o kwotę 2 000 zł planowane dochody z opłat za upomnienia,
- zwiększa się o kwotę 2 000 zł planowane dochody z odsetek od nieterminowo wnoszonych opłat.

#### *1/ Dział 758 – Różne rozliczenia.*

- zwiększa się o kwotę 23 500 zł planowane dochody ze zwrotu niewykorzystanych dotacji w ubiegłym roku,
- zmniejsza się o kwotę 254 855 zł wysokość subwencji oświatowej z budżetu państwa. Zmniejszenie wysokości subwencji wynika z informacji Ministra Finansów przesłanej do Burmistrza Miasta w kwietniu br.

#### *1/ Dział 801- Oświata i wychowanie.*

- zwiększa się o kwotę 2 000 zł planowane dochody z dochodów różnych w placówkach oświatowych,
- w § 2051 wprowadza się do planu dochodów dotację z budżetu Unii Europejskiej w wysokości 13 586 zł, na realizację projektu z grantów ERASMUS w Szkole Podstawowej Nr 2,
- w § 2057 wprowadza się do planu dochodów dotację z budżetu Unii Europejskiej z Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja i Rozwój w wysokości 320 717 zł na realizację projektu „Szkoła twórczych umysłów” w Szkole Podstawowej Nr 2, zgodnie z umową.

#### *4/ Dział 852 – Pomoc społeczna.*

W § 0970 w kwocie 6 000 zł to planowane dochody z tytułu wpłaty – zwrotu do budżetu zasiłków pobranych nienależnie lub w nadmiernej wysokości.

#### *2/ Dział 855 – Rodzina.*

W § 0970 w kwocie 10 000 zł to planowane dochody z tytułu wpłaty – zwrotu do budżetu zasiłków pobranych nienależnie lub w nadmiernej wysokości.

3/ Dział 900 – Gospodarka komunalna i ochrona środowiska.

- w § 0690 zwiększenie planowanych dochodów w kwocie 350 165 zł z opłat związanych z realizacją zadań wynikających z ustawy Prawo ochrony środowiska.

## *II. Zmiany w planie wydatków.*

1/Dział 758 – Różne rozliczenia.

- zwiększa się o kwotę 259 645 zł wysokość rezerwy ogólnej budżetu.

2/ Dział 801 – Oświata i wychowanie.

- rozdział 80195 – wprowadza się do planu wydatków kwotę 13 586 zł z grantów Unii Europejskiej ERASMUS, na projekt realizowany przez Szkołę Podstawowej Nr 2.

- rozdział 80195 – wprowadza się do planu wydatków kwotę 320 717 zł z grantów Unii Europejskiej na realizację projektu „Szkoła twórczych umysłów” w Szkole Podstawowej Nr 2, zgodnie z umową.

3/Dział 855 – Rodzina.

- rozdział 85501 i rozdział 85502 – wprowadzone zwiększenie wydatków w tych rozdziałach w wysokości 5 000 zł każdy, wydatki dotyczą zwrotu do budżetu państwa świadczeń – zasiłków pobranych nienależnie.

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY MIASTA RAWA MAZOWIECKA**

z dnia ..... 2020 r.

**zmieniająca uchwałę Nr XXIII/169/16 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia „Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2017 – 2021”.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15) oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz art. 21 ust. 1 pkt. 1 i ust. 2 z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu Cywilnego (Dz. U. z 2020 poz. 611), Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwala co następuje:

**§1.** W wieloletnim programie gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2017 – 2021, stanowiącym załącznik do uchwały Nr XXIII/169/16 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 29 grudnia 2016 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego z 19 stycznia 2017 r. poz. 509) wprowadza się następujące zmiany:

1) §2 otrzymuje brzmienie:

§2. „Uchwała niniejsza określa Wieloletni Program Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2017-2021, który stanowią wyłącznie lokale socjalne”.

2) §3 ust. 1 pkt. 2) otrzymuje brzmienie:

§3 ust. 1 pkt. 2) „mieszkaniowym zasobie Miasta – należy przez to rozumieć lokale komunalne i socjalne stanowiące własność Miasta Rawa Mazowiecka”.

1) §4 otrzymuje brzmienie:

§4. „W skład mieszkaniowego zasobu Miasta Rawa Mazowiecka wchodzi:

- Lokale komunalne, wymienione w tabeli nr 1:

Tabela nr 1

<b>L.p.</b>	<b>Lokalizacja obiektu</b>	<b>Ilość mieszkań</b>
<b>1.</b>	J. Słowackiego 29	1
<b>Razem</b>		<b>1</b>



- Lokale socjalne, wymienione w tabeli nr 2:

Tabela nr 2

L.p.	Lokalizacja obiektu	Ilość mieszkań
1.	Warszawska 2	5
2.	Ks. Skorupki	15
3.	Łowicka 10	4
4.	1-go Maja 1	6
5.	Przechodnia 1	2
6.	Przechodnia 2	10
7.	Pl. Piłsudskiego 7	21
8.	Słowackiego 32	4
9.	Słowackiego 72	6
10.	Tatar 1	14
11.	Tatar 4a	19
12.	Warszawska 3	11
13.	Zamkowa Wola 22A	2
14.	Skierniewicka 6	8
15.	Katowicka 26	34
16.	Reymonta 11	3
17.	Mszczonowska 41a	40
<b>Razem</b>		<b>204</b>

2) §5 pkt. 1) otrzymuje brzmienie:

§5 pkt. 1) „Budowę dwóch bloków socjalnych. Budowa pierwszego bloku została zakończona w 2018 roku, natomiast zakończenie inwestycji w przypadku drugiego bloku, zaplanowane jest na przełomie 2020/2021 roku. W każdym bloku przewidziane jest po 40 lokali socjalnych”.

3) §6 otrzymuje brzmienie:

§6. „Stan techniczny wymienionych w §4 lokali mieszkalnych przedstawia tabela nr 1 i tabela nr 2. Wiele z budynków mieszkalnych wymaga remontów i modernizacji (naprawa pokryć dachowych, naprawa rynien i rur spustowych, naprawa instalacji elektrycznej, częściowa wymiana stolarki drzwiowej i okiennej, odnowa elewacji budynków), które będą przeprowadzane w ramach posiadanych środków finansowych. Realizacja ww. remontów i modernizacji ma na celu utrzymanie zasobu mieszkaniowego w stanie nie pogorszonym.

Tabela nr 1

<b>L.p.</b>	<b>Lokalizacja obiektu</b>	<b>Ogólna ocena stanu technicznego</b>
1.	J. Słowackiego	bardzo dobry

Tabela nr 2

<b>L.p.</b>	<b>Lokalizacja obiektu</b>	<b>Ogólna ocena stanu technicznego</b>
1.	Warszawska 2	średni
2.	Ks. Skorupki 1	średni
3.	Łowicka 10	średni
4.	1-go Maja 1	średni
5.	Przechodnia 1	średni
6.	Przechodnia 2	średni
7.	Pl. Piłsudskiego 7	średni
8.	Słowackiego 32	średni
9.	Słowackiego 72	dobry
10.	Tatar 1	dostateczny
11.	Tatar 4a	średni
12.	Warszawska 3	średni
13.	Zamkowa Wola 22a	średni
14.	Skierniewicka 6	dobry
15.	Katowicka 26	średni
16.	Reymonta 11	zły
17.	Mszczonowska 41a	bardzo dobry

4) §8 otrzymuje brzmienie:

§8 „Miasto Rawa Mazowiecka nie planuje sprzedaży lokali mieszkalnych w okresie realizacji niniejszego programu”.

5) §10 ust. 1 pkt. 2) otrzymuje brzmienie:

§10 ust. 1 pkt. 2) ”przydzielanie lokali komunalnych i socjalnych będących w dyspozycji Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka”.

**§2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

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

## **Uzasadnienie**

do uchwały Nr .....  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia ..... 2020 r.

W dniu 29 grudnia 2016 r. Rada Miasta Rawa Mazowiecka podjęła uchwałę Nr XXIII/169/16 w sprawie uchwalenia „Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2017 – 2021”.

W związku z planowaną zmianą sposobu użytkowania lokali mieszkalnych usytuowanych przy Placu Marszałka J. Piłsudskiego 4 na lokale użytkowe, zachodzi konieczność wyłączenia ich z mieszkaniowego zasobu Miasta Rawa Mazowiecka. Ponadto zarządzeniem Nr 151/2019 z dnia 31 grudnia 2019 r. Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka wyraził zgodę na zawarcie umowy najmu socjalnego 3 lokali przy ul. Reymonta 11, które dotychczas stanowiły lokale komunalne, w związku z tym należy je zaliczyć do lokali socjalnych. Mając na uwadze powyższe zmianie uległa liczba lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Miasta Rawa Mazowiecka, o której mowa jest w §4 załącznika do ww. uchwały.

Jednocześnie ww. uchwale należało zaktualizować i ujednoczyć zapisy dotyczące mieszkaniowego zasobu Miasta Rawa Mazowiecka, który to stanowią lokale komunalne jak i lokale socjalne.

Mając na uwadze powyższe zasadne jest podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę Nr XXIII/169/16 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia „Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2017 – 2021”.

**UCHWAŁA NR .....2020 r.**  
**RADY MIASTA RAWA MAZOWIECKA**  
**z dnia .....r.**

**w sprawie przyjęcia „Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Rawa Mazowiecka”**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15, ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020r., poz. 713) i oraz art. 4 ust. 1, 2 i 2a pkt. 1 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2019r. poz. 2010, z roku 2020 poz.1579, poz.150, poz. 284, poz. 875), po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rawie Mazowieckiej, Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwała, co następuje:

**§ 1.** Uchwala się Regulamin utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Rawa Mazowiecka w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

**§ 3.** Traci moc uchwała Nr XXXVI/255/17 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 23 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia „Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie Miasta Rawa Mazowiecka” (Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego z 2017 r. poz. 5340).

**§ 4** Uchwała wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

## **REGULAMIN UTRZYMANIA CZYSTOŚCI I PORZĄDKU NA TERENIE MIASTA RAWA MAZOWIECKA**

### **Rozdział I**

#### **Postanowienia ogólne**

**§ 1.** Niniejszy Regulamin, zwany dalej regulaminem, określa szczegółowe zasady utrzymania czystości i porządku na terenie Miasta Rawa Mazowiecka.

**§ 2.** Ilekroć w regulaminie jest mowa o:

- 1.** Punkcie selektywnego zbierania odpadów komunalnych, zwanym dalej PSZOK – należy przez to rozumieć punkt selektywnego zbierania odpadów komunalnych w Pukininie.

### **Rozdział 2.**

**Wymagania w zakresie selektywnego zbierania im odbierania odpadów komunalnych na terenie nieruchomości.**

**§ 2.1.** Ustanawia się prowadzenie selektywnego zbierania oraz odbierania lub przyjmowania od właścicieli nieruchomości następujących rodzajów odpadów komunalnych:

- 1) papier,
- 2) szkło;
- 3) tworzywa sztuczne;
- 4) metale;
- 5) odpady opakowaniowe wielomateriałowe
- 6) bioodpady.
- 7) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny;
- 8) meble i inne odpady wielkogabarytowe;
- 9) zużyte opony;

2. Punkt selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych prowadzi selektywną zbiórkę odpadów komunalnych zapewniając przyjmowanie odpadów komunalnych, o których mowa w § 2.1 i ponadto:

1. odpadów niebezpiecznych,
2. przeterminowanych leków i chemikaliów,
3. odpady niekwalifikujące się do odpadów medycznych powstałych w gospodarstwie domowym w wyniku przyjmowania produktów leczniczych w formie iniekcji i prowadzenia monitoringu poziomu substancji we krwi w szczególności igły i strzykawki.
4. zużytych baterii i akumulatorów ,
5. odpadów budowlanych i rozbiórkowych,

6. odpadów tekstyliów i odzieży.
7. odpadów niebezpiecznych.
2. Właściciel nieruchomości udostępnia zebrane odpady komunalne wymienione w § 2 ust. 1 oraz niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne pozostałe z procesu segregacji, podmiotowi uprawnionemu do ich odbioru.
3. Właściciel nieruchomości przekazuje selektywnie zebrane odpady komunalne wymienione w § 2 ust. 1 i 2 do Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów w miejscowości Pukinin.
4. Punkt Selektywnego zbierania Odpadów zbiera odpady komunalne przez 6 dni w tygodniu, w tym: od poniedziałku do piątku w godzinach od 7:00 do 18:00, w sobotę w godzinach od 7:00 do godz. 17:00.
5. Odpady ulegające biodegradacji mogą być poddawane procesowi kompostowania w celu uzyskania kompostu na potrzeby własne właścicieli nieruchomości.

### **Rozdział 3.**

#### **Uprzątnięcie błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z części nieruchomości służących do użytku publicznego.**

§ 3.1. Obowiązek właścicieli nieruchomości uprzątnięcia błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z części nieruchomości służących do użytku publicznego oraz z chodników położonych wzdłuż nieruchomości winien być realizowany w miarę możliwości na bieżąco, poprzez:

- 1) zamiatanie, zbieranie, zmywanie, itp.,
- 2) odgarnięcie śniegu i błota pośniegowego w miejsce nie powodujące zakłóceń w ruchu,
- 3) usuwanie śliskości z zachowaniem wymagań określonych w przepisach dotyczących rodzajów i warunków stosowania środków, które mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach,
- 4) uprzątnięcie z chodnika piasku lub kruszywa użytego do likwidacji śliskości niezwłocznie po ustaniu przyczyn jego stosowania.

2. Wykonanie obowiązków wymienionych w ust.1 powinno odbywać się systematycznie w miarę występujących potrzeb.

### **Rozdział 4.**

#### **Mycie i naprawy pojazdów samochodowych poza myjniami i warsztatami naprawczymi**

§ 4.1. Mycie pojazdów samochodowych poza myjniami dopuszcza się jedynie, kiedy prowadzone jest w miejscach nieprzeznaczonych do użytku publicznego o utwardzonym, szczelnym podłożu, a powstające ścieki nie są odprowadzane bezpośrednio do zbiorników wodnych lub do gleby.

2. Naprawy pojazdów samochodowych poza warsztatami naprawczymi mogą być przeprowadzane w obrębie nieruchomości, jeżeli nie spowodują zanieczyszczenia środowiska, a zużyte części i materiały eksploatacyjne będą gromadzone zgodnie z przepisami prawa.

## Rozdział 5.

**Rodzaj i minimalnej pojemności pojemników lub worków przeznaczonych do zbierania odpadów komunalnych na terenie nieruchomości w tym na terenach przeznaczonych do użytku publicznego oraz na drogach publicznych , warunków rozmieszczania tych pojemników i worków oraz utrzymania pojemników w odpowiednim stanie sanitarnym , porządkowym i technicznym przy uwzględnieniu:**

- a) **średniej ilości odpadów komunalnych wytwarzanych w gospodarstwach domowych bądź w innych źródłach,**
- b) **liczby osób korzystających z tych pojemników lub worków.**

§ 5.1. Do zbierania odpadów komunalnych na nieruchomościach w tym na terenach przeznaczonych do użytku publicznego należy stosować pojemniki znormalizowane i przystosowane do opróżniania przez pojazdy służące do odbioru odpadów komunalnych.

2. Pojemniki oraz worki zapewniają zabezpieczenie odpadów przed pogorszeniem jakości zbieranej frakcji odpadów dla przyszłych procesów ich przetwarzania.

3. Frakcje odpadów odbierane bezpośrednio od właścicieli nieruchomości zamieszkałych, wskazane w § 2.1 zbiera się w pojemnikach i workach oznaczonych odpowiednimi kolorami w stosunku do rodzaju odpadu zbieranego selektywnie i tak frakcje:

- 1) **papier** i tektury w tym odpady z tektury oraz odpady opakowaniowe z tektury zbiera się w pojemnikach/workach koloru niebieskiego oznaczonych napisem „Papier”;
- 2) **szkło w tym** odpady opakowaniowe ze szkła zbiera się w pojemnikach/workach koloru **zielonego** oznaczonych napisem „Szkło”;
- 3) **metale i tworzywa sztuczne**, w których skład wchodzi odpady metali w tym odpady opakowaniowe z metali, odpady z tworzyw sztucznych, w tym odpady opakowaniowe tworzyw sztucznych, oraz odpady opakowaniowe wielomateriałowe zbiera się w pojemnikach/workach koloru żółtego oznaczonych napisem „Metale i tworzywa sztuczne”;
- 4) **bioodpady** zbiera się w pojemnikach/workach koloru **brązowego** oznaczonych napisem „Bio”;

4. W przypadku, gdy pojemniki, o których mowa w ust. 3 obniżą walory estetyczne przestrzeni publicznej, w której się znajdują, w szczególności w miejscach o znaczeniu historycznym lub przyrodniczym, dopuszcza się, aby pojemniki były pokryte odpowiednim kolorem, o którym mowa w ust. 3, tylko w części, jednak nie mniejszej niż 30% zewnętrznej, całkowitej powierzchni pojemnika, w sposób widoczny dla korzystających z pojemników.

5. Ilość i pojemność pojemników do gromadzenia odpadów, w które zostanie wyposażona nieruchomość zamieszkała musi być dostosowana do liczby mieszkańców korzystających z pojemników.

6. Ustala się minimalną pojemność pojemników/worków przeznaczonych do zbierania odpadów komunalnych na terenie nieruchomości oraz na drogach publicznych:

- 1) worki na odpady o pojemności od 80 l do 120 l;
- 2) pojemniki/worki z tworzyw sztucznych o pojemności od 120 do 240 l;
- 3) kosze uliczne na odpady o pojemności co najmniej 30 l;



- 4) pojemniki z tworzyw sztucznych lub metalowe (siatkowe) o poj. od 770 l, do 2500 l.
- 5) kontenery KP5, o pojemności 5 m<sup>3</sup>.
7. W zabudowie jednorodzinnej określa się minimalną pojemników/worka do zbierania na terenie nieruchomości odpadów komunalnych:
  - 1) nieruchomości zamieszkałe przez 1 – 5 osób – pojemnik 120 l,
  - 2) nieruchomości zamieszkałe przez 6 i więcej osób – pojemnik 240 l lub 2 x 120 l.
8. Właściciele nieruchomości jednorodzinnych otrzymują wraz z pojemnikiem na niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne worki do segregacji odpadów komunalnych o minimalnej pojemności 80 l, w następujących kolorach: niebieski, żółty, zielony i brązowy.
9. W zabudowie wielorodzinnej określa się następujące rodzaje pojemników:
  - 1) pojemniki na odpady niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne o minimalnej pojemności od 770 l do 1100 l;
  - 2) pojemniki typu dzwon na odpady selektywnie zbierane (papier i tekturę, tworzywa sztuczne i metale, opakowania wielomateriałowe, szkło opakowaniowe) przypadających 2 sztuki na jedną altankę śmietnikową lub jeden/ kilka budynków wielorodzinnych - o minimalnej pojemności 1500 l;
  - 3) dopuszcza się pojemniki siatkowe o pojemności 2500 l;
  - 4) pojemniki na odpady biodegradowalne „BIO” o minimalnej pojemności 240 l przypadający na jedną altankę śmietnikową lub jeden/ kilka budynków wielorodzinnych.
10. Na obszarach skoncentrowanej zabudowy wielorodzinnej dopuszcza się korzystanie z jednego pojemnika przez kilku właścicieli, z tym, że należy dostosować pojemność pojemników do liczby mieszkańców i częstotliwości wywozu.
11. Właściciele nieruchomości niezamieszkałych zobowiązani są do wyposażenia nieruchomości w pojemniki na odpady komunalne dostosowując ich pojemność do swych indywidualnych potrzeb przy uwzględnieniu następujących normatyw:
  - 1) dla szkół wszelkiego typu – 3 l na każdego ucznia, studenta i pracownika;
  - 2) żłobków i przedszkoli – 3 l na każde dziecko i pracownika;
  - 3) dla lokali handlowych – 50 l na każde 10 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, jednak co najmniej jeden pojemnik o pojemności 120 l na lokal;
  - 4) dla punktów handlowych (poza lokalem) – 50 l na każdego zatrudnionego, jednak co najmniej jeden pojemnik o pojemności 120 l – na każdy punkt;
  - 5) dla lokali i punktów gastronomicznych pojemnik o pojemności 20 l – na jedno miejsce konsumpcyjne dotyczy to także miejsc w tzw. ogródkach zlokalizowanych na zewnątrz lokalu, jednak co najmniej jeden pojemnik 120 l na każdy lokal/punkt;
  - 6) dla zakładów rzemieślniczych, usługowych i produkcyjnych w odniesieniu do pomieszczeń biurowych i socjalnych – pojemnik 120 l na każdych 10 pracowników;
  - 7) dla domów opieki, szpitali, internatów, hoteli, itp. – pojemnik o pojemności 20 l na jedno łóżko;
  - 8) dla ogródków działkowych co najmniej jeden kontener KP 5 o pojemności 5 m<sup>3</sup> lub równoważna liczba pojemników o pojemności 1100 l na każdy ogród działkowy w sezonie, tj. od 1 marca do 31 października.
  - 9) dla nieruchomości, na których znajdują się domki letniskowe, lub innych nieruchomości wykorzystywanych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe, wykorzystywanych jedynie przez

część roku, dopuszcza się stosowanie worków na odpady biodegradowalne oraz innych worków na niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne, pojemnik co najmniej 120l oraz worki na odpady zbierane w sposób selektywny o minimalnej pojemności 80l.

**12.** Z obowiązku wymienionego w § 5 ust. 2 zwalnia się właścicieli niezabudowanych działek budowlanych do czasu rozpoczęcia budowy.

**13.** Tereny przeznaczone do użytku publicznego, w szczególności takie jak: drogi publiczne (chodniki), przystanki komunikacyjne, parki, place zabaw, tereny sportowo – rekreacyjne itp. muszą być wyposażone przez właścicieli nieruchomości w kosze uliczne o pojemności co najmniej 30 litrów.

## **Rozdział 6**

### **Warunki utrzymania miejsc przeznaczonych do gromadzenia odpadów komunalnych w odpowiednim stanie sanitarnym i porządkowym.**

**§ 6. 1.** Właściciele nieruchomości utrzymują miejsca do gromadzenia odpadów komunalnych w należyтым stanie sanitarnym i porządkowym poprzez zapewnienie odpowiedniej wielkości pojemników, aby nie dochodziło do ich przepełnienia oraz instruowanie użytkowników nieruchomości o sposobie korzystania z pojemnika.

**2.** Właściciele nieruchomości utrzymują pojemniki w należyтым stanie technicznym poprzez dokonywanie bieżących przeglądów oraz wymiany w przypadku ich uszkodzenia lub zniszczenia uniemożliwiającego dalsze użytkowanie.

**3.** Pojemniki na odpady komunalne powinny być poddawane czyszczeniu i myciu w miarę potrzeb, nie rzadziej niż jeden raz na pół roku oraz naprawie lub konserwacji – nie rzadziej niż raz na rok.

## **Rozdział 7**

### **Warunki rozmieszczania pojemników**

**§ 7. 1.** Pojemniki na odpady komunalne powinny być ustawiane w miejscach łatwo dostępnych zarówno dla ich użytkowników jak i dla pracowników odbiorcy odpadów oraz w sposób niepowodujący utrudnień dla mieszkańców nieruchomości lub osób trzecich.

**2.** Kosze w miejscach użyteczności publicznej, o których mowa w § 5 ust.13, rozmieszcza się w szczególności przy oznakowanych przejściach dla pieszych, przystankach komunikacyjnych, miejscach postojowych, oraz w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszego, w sposób niepowodujący zakłóceń w ruchu w ilościach uzależnionych od natężenia ruchu pieszego.

## **Rozdział 8**

### **Częstotliwość i sposób pozbywania się odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych z terenu nieruchomości oraz z terenów przeznaczonych do użytku publicznego.**

**§ 8.1.** Ustala się minimalną częstotliwość pozbywania się odpadów niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych:

- 1) z obszarów zabudowy budynkami jednorodziennymi i wielolokalowymi do siedmiu lokali – nie rzadziej niż jeden raz na dwa tygodnie,
  - 2) z obszarów zabudowy budynkami wielolokalowymi (powyżej 7 lokali) – nie rzadziej niż dwa razy w tygodniu.
2. Ustala się minimalną częstotliwość pozbywania się selektywnie zbieranych odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości:
- 1) w zabudowie jednorodzinnej i wielolokalowej do siedmiu lokali :
    - a) szkło – nie rzadziej niż jeden raz na cztery tygodnie,
    - b) papier i tektury – nie rzadziej niż jeden raz na cztery tygodnie,
    - c) bioodpady:
      - w okresie od 1 kwietnia do 30 września - nie rzadziej niż jeden raz w tygodniu,
      - w okresie od 1 października do 31 marca - nie rzadziej niż jeden raz na dwa tygodnie,
    - d) tworzywa sztuczne i metale oraz opakowania wielomateriałowe – nie rzadziej niż jeden raz na dwa tygodnie;
  - 2) z obszarów zabudowy budynkami wielolokalowymi powyżej siedmiu lokali :
    - a) szkło – nie rzadziej niż jeden raz na osiem tygodni,
    - b) papier i tektura – nie rzadziej niż jeden raz na cztery tygodnie,
    - c) bioodpady:
      - w okresie od 1 kwietnia do 30 września - nie rzadziej niż jeden raz w tygodniu,
      - w okresie od 1 października do 31 marca - nie rzadziej niż jeden raz na dwa tygodnie,
    - d) tworzywa sztuczne i metale – nie rzadziej niż jeden raz na dwa tygodnie,
3. Ustala się następującą częstotliwość i sposób pozbywania się pozostałych odpadów:
- 1) przeterminowane leki – w wyznaczonych aptekach – w godzinach ich pracy;
  - 2) baterie i akumulatory – w punktach ich sprzedaży – w godzinach ich pracy;
  - 3) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny – w punktach ich sprzedaży i PSZOK – w godzinach pracy oraz dwa razy do roku z terenów nieruchomości;
  - 3) meble i odpady wielkogabarytowe – dwa razy do roku z terenów nieruchomości i PSZOK w godzinach pracy;
  - 5) odpady budowlane i rozbiórkowe pochodzące z prowadzenia drobnych prac niewymagających pozwolenia na budowę, zgłoszenia zamiaru budowy lub wykonania robót – na zasadzie zgłoszenia zapotrzebowania na worki na gruz i PSZOK w godzinach pracy;
  - 6) chemikalia – w punktach ich sprzedaży w godzinach pracy;
  - 7) zużyte opony – w punktach ich sprzedaży i PSZOK – w godzinach pracy;
4. Odbieranie odpadów wielkogabarytowych, zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego oraz zużytych opon odbywać się może w systemie akcyjnym przynajmniej dwa razy w roku, zgodnie z podanym harmonogramem na stronie Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka.
5. Kosze uliczne należy opróżniać z częstotliwością zapewniającą niedopuszczenie do ich przepełnienia, nie rzadziej niż 5 razy w tygodniu do godz. 10:00.
6. Właściciele nieruchomości, na których odbywają się imprezy masowe mają obowiązek zapewnienia wystarczającej – w stosunku do osób w niej uczestniczących – liczby

pojemników lub kontenerów do gromadzenia odpadów oraz szaleatów, a także niezwłocznego posprzątania terenu imprezy wraz z terenem przyległym, każdorazowo określanym przez wydającego decyzje administracyjną zezwalającą na organizację imprezy.

7. Właściciele nieruchomości obowiązani są do opróżniania bezodpływowych zbiorników z częstotliwością dostosowaną do ilości ścieków i pojemności zbiorników tak, aby nie dopuścić do przepełnienia zbiornika. Odbiór nieczystości ciekłych odbywa się przez uprawnionego przedsiębiorcę w ramach zawartej z nim umowy.

8. Wyliczenie ilości nieczystości płynnych dla danej nieruchomości dokonuje się w oparciu o normy zużycia wody przypadające na 1 mieszkańca na miesiąc wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 roku w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. Nr 8 poz. 70). Odbiór nieczystości ciekłych odbywa się przez uprawnionego przedsiębiorcę w ramach zawartej z nim umowy.

9. Odpady niebezpieczne oraz odpady nie kwalifikujące się do odpadów medycznych powstałych w gospodarstwie domowym w wyniku przyjmowania produktów leczniczych w formie iniekcji i prowadzenia monitoringu poziomu substancji we krwi, w szczególności igły i strzykawki oraz odpady niebezpieczne winny być przekazywane do punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych.

10. Właściciel nieruchomości obowiązany jest do pozbywania się osadów ściekowych ze zbiorników przydomowych oczyszczalni zgodnie z instrukcją eksploatacji, jednak nie rzadziej niż jeden raz w roku.

## **Rozdział 9**

### **Inne wymagania wynikające z Wojewódzkiego Planu Gospodarki Odpadami**

§ 9.1 W oparciu o wojewódzki plan gospodarki odpadami podejmowane będą następujące działania obejmujące:

- 1) zapobieganie powstawania odpadów;
- 2) prowadzenie akcji edukacyjnych i informacyjnych w zakresie prawidłowego gospodarowania odpadami komunalnymi, w szczególności promowanie i wspieranie systemu selektywnego zbierania odpadów komunalnych;
- 3) w celu ograniczenia masy odpadów komunalnych ulegających biodegradacji przekazanych do składowania dopuszcza się ich kompostowanie przez właścicieli nieruchomości we własnym zakresie i na własne potrzeby.

## **Rozdział 10**

### **Obowiązki osób utrzymujących zwierzęta domowe**

§ 10. 1. Osoby utrzymujące psy lub inne zwierzęta domowe są zobowiązane do zachowania środków ostrożności, mających na celu ochronę zdrowia i życia ludzi, a także dołożenia starań, by zwierzęta te były jak najmniej uciążliwe dla otoczenia.

2. Do obowiązków osób utrzymujących psy lub inne zwierzęta domowe należy:

- 1) stały i skuteczny dozór nad psami i innymi zwierzętami domowymi; zwolnienie z tego obowiązku może nastąpić tylko wówczas, gdy zwierzęta te znajdują się na terenie ogrodzonym, w sposób uniemożliwiający jego opuszczenie;
- 2) prowadzenie psów na uwięzi w miejscach publicznych;

- 3) prowadzenie psów agresywnych – w tym wszystkich psów ras wymienionych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie wykazu ras psów uznawanych za agresywne (Dz. U. Nr 77, poz. 687) oraz mieszkańców z tymi rasami– wyłącznie na uwięzi oraz w założonych kagańcach;
- 4) podczas wyprowadzania psów w miejscach, gdzie nie stwarza to zagrożenia oraz gdy opiekun psa ma możliwość sprawowania bezpośredniej kontroli nad jego zachowaniem, dopuszcza się czasowe uwolnienie psa z uwięzi, lecz w założonym kagańcu, wyjątek ten nie dotyczy psów wymienionych w pkt. 3; - na wezwanie funkcjonariusza Straży Miejskiej w Rawie Mazowieckiej opiekun psa zobowiązany jest do założenia psu uwięzi;
- 5) niezwłoczne usuwanie zanieczyszczeń spowodowanych przez zwierzęta na terenach publicznych oraz częściach nieruchomości przeznaczonych do użytku publicznego oraz gromadzenia zebranych zanieczyszczeń w specjalnie oznakowanych koszach lub koszach ulicznych, pod warunkiem, że są one wyłożone workiem z tworzyw sztucznych;
- 6) posiadanie w niezbędnej ilości torebek, łopatek lub innych urządzeń służących do zbierania odchodów.

## **Rozdział 11**

### **Wymagania utrzymywania zwierząt gospodarskich na terenach wyłączonych z produkcji rolniczej**

**§ 11. 1.** Zwierzęta gospodarskie mogą być utrzymywane na terenach wyłączonych z produkcji rolniczej w miejscach do tego przeznaczonych, jeżeli nie mają możliwości wydostania się na tereny publiczne.

**2.** Zakazuje się chowu i utrzymania zwierząt gospodarskich na terenach zabudowy wielorodzinnej i zwartej zabudowy jednorodzinnej na terenach miejskich.

**3.** Właściciele zwierząt gospodarskich zobowiązani są do gromadzenia i usuwania odpadów związanych z chowem zwierząt w sposób niepowodujący zanieczyszczenia terenu nieruchomości oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

**4.** Właściciele zwierząt gospodarskich mają obowiązek usuwania odchodów zwierzęcych, pozostałości karmy lub ściółki pozostawionych na ulicach, placach i innych miejscach publicznych.

## **Rozdział 12**

### **Obszary podlegające obowiązkowej deratyzacji i terminy jej przeprowadzania**

**§ 12. 1.** Obowiązkowej deratyzacji podlegają obszary:

- 1) zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej;
- 2) placówek gastronomicznych i związanych z prowadzeniem handlu artykułami spożywczymi;
- 3) zabudowane obiektami i magazynami wykorzystywanymi odpowiednio do przetwórstwa bądź przechowywania lub składowania produktów rolno-spożywczych i gospodarki odpadami.

2. Przeprowadzający deratyzację zapewnia usunięcie padłych gryzoni wraz z resztkami truczyn oraz ich unieszkodliwienie przez przedsiębiorców prowadzących działalność w tym zakresie.
3. Deratyzację, o której mowa w ust. 1, należy przeprowadzić w terminach: od 1 do 15 kwietnia oraz od 1 do 15 października.
4. Deratyzację przeprowadza się również w przypadku pojawienia się zwiększonej ilości gryzoni.

### **Rozdział 13**

#### **Wymagania dotyczące kompostowania bioodpadów stanowiących odpady komunalne w kompostownikach przydomowych oraz zwolnienia właścicieli z obowiązku posiadania pojemnika lub worka na te odpady**

- § 13. 1.** Na terenie nieruchomości zabudowanych budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi można bioodpady stanowiące odpady komunalne kompostować w kompostownikach przydomowych.
2. Kompostowanie bioodpadów powinno odbywać się w taki sposób aby poddane kompostowaniu odpady nie powodowały uciążliwości sanitarnych dla otoczenia ani też prowadziły do zwiększenia populacji gryzoni.
  3. Wysokość zwolnienia w części z opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi właścicieli nieruchomości zabudowanych budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi kompostujących bioodpady stanowiące odpady komunalne w kompostowniku przydomowym zostanie określona zgodnie z § 6k ust.4a ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach w odrębnej uchwale.
  4. Właściciele nieruchomości zabudowanych budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi pozbywający się bioodpadów przez poddanie ich kompostowaniu w przydomowych kompostownikach zwolnieni są w całości z obowiązku posiadania pojemnika lub worka na te odpady.

### Uzasadnienie

Zgodnie z art. 4 ust. 1, 2 i 2a pkt. 1 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, po zasięgnięciu opinii powiatowego inspektora sanitarnego rada gminy w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego jest zobowiązana uchwalić regulamin utrzymania czystości i porządku na terenie gminy.

W związku z nowelizacją ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1579), która weszła w życie z dniem 6 września 2019r., wprowadzony jest obowiązek:

– selektywnego zbierania odpadów komunalnych przez wszystkich właścicieli nieruchomości  
Ustawodawca zobowiązał gminy do dostosowania regulaminu w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Przygotowany projekt Regulaminu określa obowiązki i wymagania, jakie powinien spełniać właściciel nieruchomości w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz postępowania z odpadami komunalnymi, zawiera również obowiązki osób utrzymujących zwierzęta domowe i wymagania dotyczące utrzymywania zwierząt gospodarskich na terenach wyłączonych z produkcji rolnej.

W celu realizacji obowiązku ustawowego jakim jest dostosowanie regulaminu utrzymania czystości i porządku zasadne jest przyjęcie przedmiotowej uchwały.

**BURMISTRZ MIASTA**  
*Irla*  
mgr inż. Piotr Irla

## Projekt

### UCHWAŁA Nr ...../...../20 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia .....2020r.

w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczaną opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020r. poz. 713) oraz art. 6r ust. 3 ustawy z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. z 2019r. poz. 2010, z 2020r. poz. 1579, poz.150, poz.284, poz.875), po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rawie Mazowieckiej, Rada Miasta w Rawie Mazowieckiej ustala, co następuje:

§ 1. Określa się szczegółowy sposób i zakres świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów od właścicieli nieruchomości zamieszkałych i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi, w tym

- 1) rodzaje i ilość odpadów komunalnych odbieranych od właścicieli nieruchomości;
- 2) częstotliwość odbierania odpadów komunalnych;
- 3) sposób świadczenia usług przez Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych, zwany dalej „PSZOK”;
- 4) sposób zagospodarowania odpadów komunalnych w odniesieniu do nieruchomości zamieszkałych;
- 5) tryb i sposób zgłaszania przez właścicieli nieruchomości lub przez prowadzącego punkt selektywnego zbierania odpadów.

§ 2. 1. W zamian za opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi od właścicieli nieruchomości zamieszkałych wnoszoną do Miasta Rawa Mazowiecka będą odbierane z terenu nieruchomości w każdej ilości następujące rodzaje odpadów komunalnych:

- 1) zebrane w pojemnikach niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne;
- 2) zebrane selektywnie w oznakowanych pojemnikach lub workach następujące frakcje odpadów:
  - a) szkło;
  - b) papier i tektura (w tym opakowania);
  - c) metale, odpady opakowaniowe wielomateriałowe, tworzywa sztuczne;
  - d) bioodpady;
- 3) pozostałe odpady zbierane selektywnie
  - a) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny;
  - b) odpady wielkogabarytowe, meble i inne odpady wielkogabarytowe;
  - c) zużyte opony z wyłączeniem opon pochodzących z działalności rolniczej oraz z pojazdów większych niż pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 tony;



- d) odpady budowlane i rozbiórkowe wytwarzane w ramach remontów prowadzonych we własnym zakresie, niewymagających pozwolenia na budowę lub zgłoszenia zamiaru wykonania robót;
- e) odpady tekstylne i odzież;
- f) popioły z palenisk i żużel z domowych instalacji grzewczych.

§3. W zamian za uiszczoną opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi, nieruchomości w zabudowie jednorodzinnej i wielorodzinnej zostaną wyposażone w worki oraz pojemniki, służące do selektywnego zbierania odpadów komunalnych w ramach usługi świadczonej przez wybraną firmę w postępowaniu przetargowym w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zgodnie z uwzględnieniem wymogów określonych w regulaminie utrzymania czystości i porządku dla Miasta Rawa Mazowiecka.

§ 4.1. Ustala się następującą częstotliwość odbierania odpadów komunalnych z terenu nieruchomości:

- 1) w zabudowie jednorodzinnej i wielorodzinnej o liczbie do siedmiu lokali mieszkalnych:
    - a) niesegregowane (zmieszane) – nie rzadziej niż co dwa tygodnie;
    - b) bioodpady:
      - w okresie od 1 kwietnia do 30 września - nie rzadziej niż raz na tydzień;
      - w okresie od 1 października do 31 marca – nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie;
    - c) papier i tektura – nie rzadziej niż co cztery tygodnie;
    - d) szkło – nie rzadziej niż raz na cztery tygodnie
    - e) tworzywa sztuczne i metale oraz opakowania wielomateriałowe – nie rzadziej niż raz na cztery tygodnie.
  - 2) z obszarów zabudowy budynkami wielolokalowymi innymi niż wymienione w pkt. 1 (powyżej siedmiu lokali):
    - a) niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne – nie rzadziej niż dwa razy w tygodniu;
    - b) papier, tektura – nie rzadziej niż raz na cztery tygodnie;
    - c) szkło – nie rzadziej niż raz na cztery tygodnie;
    - d) tworzywa sztuczne i metale – nie rzadziej co dwa tygodnie
2. Ustala się następującą częstotliwość odbierania pozostałych odpadów selektywnie:
- 1) przeterminowane leki – w punkcie selektywnego zbierania odpadów oraz wyznaczonych aptekach – godzinach ich pracy;
  - 2) baterie i akumulatory – w punkcie selektywnego zbierania odpadów oraz punktach ich sprzedaży – w godzinach ich pracy;
  - 3) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny – w punkcie selektywnego zbierania odpadów oraz w punktach ich sprzedaży – w godzinach ich pracy oraz dwa razy w roku bezpośrednio sprzed terenu nieruchomości;
  - 4) meble i odpady wielkogabarytowe – w punkcie selektywnego zbierania odpadów oraz dwa razy w roku bezpośrednio sprzed terenu nieruchomości;
  - 5) odpady budowlane i rozbiórkowe pochodzące z prowadzenia drobnych prac niewymagających pozwolenia na budowę zgłoszenia zamiaru budowy lub wykonania robót- pobranie od podmiotu odbierającego odpady komunalne pojemnika i ustalenie terminu odbioru;
  - 6) chemikalia – w punkcie selektywnego zbierania odpadów oraz w punkcie ich sprzedaży – w godzinach ich otwarcia;

- 7) zużyte opony – w punkcie selektywnego zbierania odpadów – 4 sztuki opon w danym roku kalendarzowym od każdego mieszkańca Miasta Rawa Mazowiecka będącego właścicielem samochodu osobowego zarejestrowanego na terenie Miasta oraz w punktach ich sprzedaży – w godzinach pracy;
- 8) tekstylia i odzież – w punkcie selektywnego zbierania odpadów.

§ 5.1. Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów świadczyć będzie usługi od poniedziałku do soboty – w godzinach jego otwarcia.

2. Uzupełniającymi punktami selektywnego zbierania odpadów komunalnych są punkty skupu surowców wtórnych zajmujące się skupem wyselekcjonowanych odpadów komunalnych.

3. Do punktu selektywnego zbierania odpadów komunalnych przyjmowane są nieodpłatnie odpady komunalne posegregowane w sposób określony w § 2 ust. 1, w ilościach Nielimitowanych, z zastrzeżeniem odpadów budowlanych i rozbiórkowych, odebrane w ilości nie większej niż 300 kg w ciągu roku od właściciela nieruchomości, a w przypadku budynków wielorodzinnych jednego lokalu oraz zużyte opony samochodowe do 3,5 tony w ilości 4 szt. na rok.

4. Punkt selektywnego zbierania odpadów komunalnych nie przyjmuje odpadów z działalności gospodarczej, w stosunku, do których obowiązują odrębne przepisy gospodarowania odpadami.

5. Operator PSZOK może odmówić przyjęcia odpadów, jeżeli ich rodzaj i ilość wskazują na to, że nie powstały one na nieruchomościach, na której zamieszkują mieszkańcy.

§ 6. Odpady komunalne odebrane od właścicieli nieruchomości w ramach gminnego systemu gospodarki odpadami przekazywane są uprawnionym podmiotom w celu poddania procesom odzysku, recyklingu i unieszkodliwiania zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa.

§ 7.1. Określa się tryb i sposób zgłaszania przez właścicieli nieruchomości i przypadków niewłaściwego świadczenia usług przez przedsiębiorcę odbierającego odpady komunalne od właścicieli nieruchomości lub przez prowadzącego punkt selektywnej zbierania odpadów komunalnych:

1) Uwagi i zastrzeżenia w przypadku niewłaściwego świadczenia usług przez przedsiębiorcę odbierającego odpady komunalne od właścicieli nieruchomości i PSZOK właściciel nieruchomości zgłasza do Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka, pl. Piłsudskiego 4 w ciągu 24 godzin od chwili zaistnienia sytuacji niewykonania bądź nienależytego wykonania zadania osobiście, telefonicznie, elektronicznie lub na piśmie na adres e-mail:

[um@rawamazowiecka.pl](mailto:um@rawamazowiecka.pl). W zgłoszeniu należy podać: adres nieruchomości, datę wystąpienia nieprawidłowości, przedmiot zdarzenia.

2) Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka udziela pisemnej odpowiedzi na zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1 pkt. 1 nie później niż w terminie 7 dni od dnia, w którym zgłoszenie wpłynęło do Urzędu Miasta.

§8. Odpady komunalne powstałe na nieruchomości, posegregowane niezgodnie z zasadami określonymi w regulaminie utrzymania czystości i porządku publicznego na terenie miasta Rawa Mazowiecka będą traktowane jako niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne i nie będą odbierane w dniu zbiórki odpadów selektywnie zebranych. Sposób zagospodarowania poszczególnych rodzajów odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości określają przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012r, o odpadach( Dz.U. z 2020r. poz. 797),

§ 9. Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka podaje do publicznej wiadomości harmonogram określający terminy odbioru poszczególnych rodzajów odpadów komunalnych oraz

zbieranych w sposób objazdowy poprzez wystawkę odpadów wielkogabarytowych oraz sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

§ 10. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka

§ 11. Traci moc uchwała Nr XXII/171/12 z dnia 28 listopada 2012r. Rady Miasta Rawa Mazowiecka w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z dnia 20 maja 2015r. poz.2161, Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2013r., poz. 1118 i poz. 3149).

§ 12. Uchwała wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, w Dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

## UZASADNIENIE

Uchwała dostosowuje szczegółowy sposób i zakres świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od nieruchomości zamieszkałych i zagospodarowanie tych odpadów do przepisów ustawy z dnia 19 lipca 2019r. o zmianie ustawy o czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw , opublikowanej w dniu 22 sierpnia 2019r. (Dz.U pozycja 1579).

W projekcie uchwały określono częstotliwość odbioru odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zamieszkałych, wprowadzono nowe frakcje rodzajów odpadów, uwzględniając przepisy znowelizowanej ustawy o utrzymaniu czystości i porządku oraz Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie Miasta Rawa Mazowiecka. Uchwała została zaopiniowana przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rawie Mazowieckiej w zakresie częstotliwości odbierania odpadów komunalnych.

Projekt

UCHWAŁA NR ...../...../20  
RADY MIASTA RAWA MAZOWIECKA  
z dnia .....

w sprawie określenia wzoru deklaracji o wysokości opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi dla nieruchomości zamieszkałych

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz.U.z 2020r., poz. 713) i art. 6n ust. 1 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. z 2019r. , poz. 2010, z 2020r. poz.1579,poz. 150, poz. 284, poz. 875) Rada Miasta w Rawie Mazowieckiej uchwala, co następuje:

§ 1. Określa się wzór deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi, składanej przez właścicieli nieruchomości zamieszkałych stanowiący załącznik nr 1 do uchwały.

§ 2. 1. Deklarację, o której mowa w § 1 można składać za pomocą środków komunikacji elektronicznej w jednym z wymienionych powszechnie odczytywanych plikach binarnych: \*pdf, \*jpg, \*jpeg, \*xsl.

2. Deklaracja, o której mowa w ust. 1 może być złożona:

- 1) osobiście w Urzędzie Miasta w Rawie Mazowieckiej
- 2) za pośrednictwem poczty;
- 3) za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres [um@rawamazowiecka.pl](mailto:um@rawamazowiecka.pl) – podpisana bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym certyfikatem kwalifikowanym (podpisem kwalifikowanym);
- 4) poprzez elektroniczną platformę usług administracji publicznej (ePUAP) – podpisana profilem zaufanym lub bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym certyfikatem kwalifikowanym (podpisem kwalifikowanym).

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

§ 4. Traci moc uchwała Nr XIII/96/16 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 28 stycznia 2016r. w sprawie określenia wzoru deklaracji o wysokości opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi(Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego z 2016r. poz. 633).

§ 5. Uchwała wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w dzienniku Urzędowym Województwa Łódzkiego.

Załącznik do Uchwały Nr...../...../20  
Rady Miasta w Rawie Mazowieckiej z dnia .....

<b>DEKLARACJA O WYSOKOŚCI OPŁATY ZA GOSPODAROWANIE ODPADAMI KOMUNALNYMI DLA NIERUCHOMOŚCI ZAMIESZKAŁEJ, NA KTÓREJ POWSTAJĄ ODPADY KOMUNALNE NA TERENIE MIASTA RAWA MAZOWIECKA</b>	
Podstawa prawna:	Ustawa z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. z 2019r. poz. 2020)
Zobowiązany do złożenia deklaracji:	Deklarację zobowiązaniu są złożyć: 1) właściciele nieruchomości na których zamieszkują mieszkańcy, 2) właściciele nieruchomości, która w części stanowi nieruchomość, na której zamieszkują mieszkańcy oraz w części, na której nie zamieszkują mieszkańcy a powstają odpady komunalne(mieszane); 3) deklarację może złożyć także współwłaściciel, użytkownik wieczysty, osoba posiadająca nieruchomość w zarządzie, użytkowaniu lub osoba faktycznie władająca daną nieruchomością.
Termin składania deklaracji:	W terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym nastąpiła zmiana w przypadku zmiany danych będących podstawą ustalenia wysokości należnej opłaty.
Organ właściwy do złożenia deklaracji:	Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka
Nazwa i adres siedziby organu, do którego należy złożyć deklarację:	Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej, 96-200 Rawa Mazowiecka, Plac Marsz. J. Piłsudskiego 5
<b>1) OKOLICZNOŚCI POWODUJĄCE OBOWIĄZEK ZŁOŻENIA DEKLARACJI (zaznaczyć właściwe)</b>	

- Pierwsza deklaracja – (należy podać datę zamieszkania na nieruchomości pierwszego mieszkańca )
  - Zmiana danych – (należy podać datę zmiany danych będących podstawą ustalenia wysokości należnej opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi)
  - Korekta deklaracji - (należy złożyć w przypadku popełnienia błędu w poprzednio złożonej deklaracji)
- Data powstania obowiązku, nastąpienia zmiany -----

**2) SKŁADAJĄCY DEKLARACJĘ  
(zaznaczyć właściwe)**

- 1. Właściciel, użytkownik, posiadacz
  - 2. Współwłaściciel, współużytkownik, współposiadacz
  - 3. Zarządca, zarząd wspólnoty mieszkaniowej lub zasobów spółdzielczych
  - 4. Inny podmiot władający nieruchomością .....
- (określić sposób władania)

**C.1. DANE SKŁADAJĄCEGO DEKLARACJĘ  
(zaznaczyć właściwy kwadrat)**

- 1. Osoba fizyczna    2. Osoba prawna    3. Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą
- Jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej
- Osoba upoważniona do reprezentowania (wypełnić pole C.2.)

Imię (dot. osób fizycznych oraz osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą)

Nazwisko (dot. osób fizycznych oraz osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą)

PESEL (dot. osób fizycznych oraz osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą)

Pełna nazwa (dot. osób prawnych i jednostek nieposiadających osobowości prawnej)

NIP (dot. osób prawnych i jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą)

Adres zamieszkania / Adres siedziby składającego deklarację

<b>Kraj</b>	
<b>Województwo</b>	
<b>Powiat</b>	
<b>Gmina</b>	
<b>Ulica</b>	
<b>Nr domu/ lokalu</b>	
<b>Miejscowość</b>	
<b>Kod pocztowy</b>	
<b>Nr telefonu</b>	
<b>Adres poczty elektronicznej (e-mail)</b>	

**C.2. DANE OSOBY UPOWAŻNIONEJ DO REPREZENTOWANIA\***

.....  
.....  
.....

**SPOSÓB REPREZENTACJI\*\***

.....  
.....

**OSOBY UPOWAŻNIONE DO REPREZENTOWANIA:**

\*Należy wpisać imię i nazwisko, adres zamieszkania, nr telefonu oraz serię i nr dowodu osobistego osoby upoważnionej oraz podstawę prawną umocowania tj. pełnomocnictwo, umowa spółki, KRS itp. Do deklaracji należy dołączyć dokument potwierdzający pełnomocnictwo. W przypadku pełnomocnictwa ogólnego lub szczególnego, pełnomocnictwo powinno być udzielone na piśmie i złożone z niniejszą deklaracją w oryginale lub w formie uwierzytelnionego odpisu, wraz z załączonym dowodem opłaty skarbowej (17 zł) zgodnie z ustawą z 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej(tj. Dz.U. z 2019r. poz. 1000 ze zm.).

\*\* Należy wpisać, czy pełnomocnicy mogą działać samodzielnie, czy też posiadają pełnomocnictwo łączne.

**C.3. Adres do korespondencji- podać adres na który ma być wysyłana korespondencja (wypełniamy jeżeli jest inny niż w punkcie C.1)**

<b>Kraj</b>	
<b>Województwo</b>	
<b>Ulica</b>	
<b>Nr domu/lokalu</b>	
<b>Miejscowość</b>	
<b>Kod pocztowy</b>	

**D.1. dane o nieruchomości, na której powstają odpady komunalne**

<b>Gmina</b>	
<b>Miejscowość</b>	
<b>Ulica</b>	
<b>Nr domu/lokalu</b>	
<b>Kod pocztowy</b>	
Nieruchomość, na której powstają odpady komunalne jest (zaznaczyć właściwe)	



- zamieszkała       w części zamieszkała, w części niezamieszkała (mieszana)

**D.2. OŚWIADCZENIE WŁAŚCICIELA NIERUCHOMOŚCI ZABUDOWANEJ BUDYNKIEM MIESZKALNYM JEDNORODZINNYM**

1. Posiadam kompostownik przydomowy i deklaruje, że będę w nim kompostować bioodpady stanowiące odpady komunalne (jednocześnie rezygnuje z odbioru bioodpadów).  
 2. Nie posiadam kompostownia przydomowego.

**E. OBLICZANIE OPŁATY**

**E.1. DLA WŁAŚCICIELSA NIERUCHOMOŚCI, NA KTÓREJ ZAMIESZKUJĄ MIESZKAŃCY**

**Obliczenie miesięcznej opłaty**  
(obliczonej zgodnie z uchwałami Rady Miasta Rawa Mazowiecka)

..... X ..... zł/osobę = .....zł  
(liczba mieszkańców) (stawka opłaty) (wysokość opłaty miesięcznej)

**E.2. DLA WŁAŚCICIELA NIERUCHOMOŚCI, NA KTÓREJ ZAMIESZKUJĄ MIESZKAŃCY, Z UWZGLĘDNIENIEM CZĘŚCIOWEGO ZWOLNIENIA Z OPŁATY DLA RODZIN WIELOLETNICH**

Wysokość opłaty miesięcznej po wyliczeniu kwoty zwolnienia:

..... - ..... = .....  
miesięczna opłata(przed wyliczeniem zwolnienia) (kwota zwolnienia) miesięczna opłata(po zwolnieniach)

**E.3. DLA WŁAŚCICIELA NIERUCHOMOŚCI, NA KTÓREJ ZAMIESZKUJĄ MIESZKANCY, Z UWZGLĘDNIENIEM CZĘŚCIOWEGO ZWOLNIENIA Z TYTUŁU KOMPOSTOWANIA BIOODPADÓW W KOMPOSTOWNIKACH PRZYDOMOWYCH**

Wysokość opłaty miesięcznej po wyliczeniu kwoty zwolnienia

..... - ..... = .....  
miesięczna opłata(przed wyliczeniem zwolnienia lub po uwzględnieniu zwolnienia wynikającego z pkt E.2. kwota zwolnienia miesięczna opłata(po wyliczeniu zwolnienia)

**E.4 OŚWIADCZENIE WŁAŚCICIELA NIERUCHOMOŚCI, KTÓRA W CZĘŚCI**

**STANOWI NIERUCHOMOŚĆ NA KTÓREJ ZAMIESZKUJĄ MIESZKAŃCY,  
A POWSTAJĄ ODPADY KOMUNALNE**

**Wysokość opłaty miesięcznej (suma kwot w poz. E.1/E.2/E.3+E.4**

Miesięczna stawka opłaty E.1/E.2/E.3	+	Miesięczna stawka opłaty E.4	=	Miesięczna wysokość opłaty E.1/E.2/E.3+E.4
.....zł		.....zł		.....zł

**F. ZAŁĄCZNIKI (proszę zaznaczyć właściwy kwadrat)**

pełnomocnictwo w przypadku reprezentowania właściciela nieruchomości przez pełnomocnika

**G. OŚWIADCZENIE I PODPIS OSOBY SKŁADAJĄCEJ DEKLARACJĘ**

.....  
(miejsowość i data)

.....  
(czytelny podpis składającego deklarację)

**I. ADNOTACJE ORGANU WERYFIKUJĄCEGO**

Uwagi:

Data weryfikacji

.....

Podpis weryfikującego formularz

.....

**Pouczenie:**

W przypadku nie dokonania wpłaty w terminach określonych uchwałą Rady Miasta Rawa Mazowiecka kwoty w wysokości należnej opłaty lub dokonania wpłaty w niepełnej wysokości, niniejszej deklaracja stanowi podstawę do wystawienia tytułu wykonawczego, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966r. O postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. Z 2019rr, poz.1438 ze zm.).

W przypadku nie złożenia deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi albo uzasadnionych wątpliwości, co do danych zawartych w deklaracji Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka określa w drodze decyzji wysokość opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi, biorąc pod uwagę uzasadnione szacunki, w tym średnia ilość odpadów komunalnych powstających na nieruchomościach o podobnym charakterze.

## KLAUZULA INFORMACYJNA

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE. L. z 2016 r. Nr 119, str. 1) – dalej RODO informuję, iż:

1. Administratorem przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest:

Miasto Rawa Mazowiecka reprezentowana przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka, Plac Marszałka. Józefa Piłsudskiego 5, 96-200 Rawa Mazowiecka. Z Administratorem skontaktować się można poprzez adres e-mail: [um@rawamazowiecka.pl](mailto:um@rawamazowiecka.pl) lub pisemnie na adres siedziby.

2. Administrator powołał Inspektora Ochrony Danych, z którym można się skontaktować pod numerem telefonu: 46 814 47 11, adresem e-mail: [iod@miastorawa.pl](mailto:iod@miastorawa.pl) lub pisemnie na adres siedziby.

3. Pani/Pana dane osobowe przetwarzane są na podstawie art. 6 ust. c RODO celem spełnienia wymogów prawnych.

4. Obowiązek podania danych wynika z:

4) ustaw z dnia 13 września 1996 roku o utrzymaniu porządku i czystości w gminie (Dz. U. 2018 poz. 1454),

5) ordynacji podatkowej (Dz.U. Z 2019r., poz. 900 ze zm.), w celu realizacji zadań Gminy w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi, w tym:

a) odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości zamieszkałych,

b) ustalenia wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi.

5. Pani/ Pana dane osobowe nie będą przekazywane do państwa trzeciego/organizacji międzynarodowej.

6. Państwa dane osobowe mogą być udostępniane zgodnie z odrębnymi przepisami służbom, organom administracji publicznej, prokuraturze oraz innym podmiotom, jeżeli wykażą w tym interes prawny w otrzymaniu danych.

7. Pani/Pana dane będą przechowywane przez 5 lat zgodnie z instrukcją kancelaryjną i jednolitym rzeczowym wykazem akt.

8. Posiada Pani/Pan prawo dostępu do treści swoich danych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo do wniesienia sprzeciwu, prawo do cofnięcia zgody w dowolnym momencie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania (jeżeli przetwarzanie odbywa się na podstawie zgody), którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem.

9. Ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego, gdy uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016r.

10. Podanie przez Panią/Pana danych osobowych jest wymogiem ustawowym. Wynika z obowiązków wynikających z przepisów prawa.

11. Podane przez Pana/Panią dane osobowe nie będą podlegać profilowaniu.

## UZASADNIENIE

Na podstawie art. 6n ustawy z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. z 2019r. ze zm.) , Rada Miasta , w drodze uchwały określa m.in. wzory deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi na terenach zamieszkałych, a także warunki i tryb składania deklaracji za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Uchwalenie nowego wzoru deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi na terenach zamieszkałych wynika z dostosowania go do zmienionych przepisów powyższej ustawy, m.in. brak wyboru sposobu metody gromadzenia odpadów-obowiązek segregacji, zmiana terminu zgłaszania zmian w deklaracjach (było 14 dni , jest do 10 dnia następnego miesiąca) , dodano w deklaracji klauzule RODO.

Uchwała nr ...../2020  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia .....czerwca 2020 roku  
w sprawie przyjęcia programu pn.

PROJEKT

„Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 i pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwała, co następuje:

§ 1

Uchwała się i przyjmuje do realizacji program pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

# **Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030**

**Rawa Mazowiecka 2020**

**Niniejszy materiał został sfinansowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej.**

**Za jego treść odpowiada wyłącznie Miasto Rawa Mazowiecka.**

**Dokument przygotowany przez:**

**Centrum Funduszy UE Sp. z o.o. Spółka komandytowa**

**Ul. Batorego 46/52, 87-100 Toruń**

**[www.centrumfunduszyue.pl](http://www.centrumfunduszyue.pl)**

## SPIS TREŚCI

1. Wstęp.....	6
1.1 cele i zakres strategii.....	6
1.2 Źródła prawa.....	7
1.3 Cele rozwojowe i strategie jednostki samorządu terytorialnego.....	9
1.4 Charakterystyka jednostki samorządu terytorialnego.....	11
1.5 Wnioski wynikające z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego.....	18
2. Stan jakości powietrza.....	19
2.1 metodologia obliczania wskaźników.....	19
2.1.1 Metodologia obliczania wskaźników zanieczyszczeń dla transportu.....	19
2.2 Czynniki wpływające na emisję zanieczyszczeń.....	20
2.2.1 Czynniki wpływające na jakość powietrza spowodowane niską emisją nie pochodzącą ze źródeł transportowych.....	21
2.2.2 Czynniki wpływające na emisję w transporcie.....	22
2.3 obecny stan jakości powietrza- podsumowanie inwentaryzacji.....	25
2.3.1 Emisje z systemu transportowego.....	31
2.3.2 Emisje transportu lokalnego.....	32
2.3.3 Emisje spowodowane przez tranzyt, Drogę S8 oraz drogi wojewódzkie.....	33
2.3.4 Podsumowanie emisji z transportu.....	34
2.4 planowany efekt ekologiczny związany z wdrażaniem strategii rozwoju elektromobilności.....	35
2.5 monitoring jakości powietrza.....	36
3. stan obecny systemu komunikacyjnego w Rawie mazowieckiej.....	36
3.1 Struktura Organizacyjna.....	37
3.2 Transport publiczny i komunalny.....	37
3.3 transport prywatny.....	40
pojazdy o napędzie spalinowym.....	41
pojazdy napędzane gazem ziemnym lub innymi biopaliwami.....	42



pojazdy o napędzie elektrycznym.....	43
ogólnodostępna publiczna infrastruktura ładowania.....	44
3.4 Istniejący system zarządzania.....	45
3.5 parametry ilościowe i jakościowe istniejącego systemu transportu.....	45
3.5.1 Drogi na terenie gminy.....	45
3.5.2 Ruch wewnętrzny.....	49
3.6 Opis niedoborów i zakres inwestycji niezbędnych do zniwelowania niedoborów jakościowych i ilościowych systemu, w tym inwestycji odtworzeniowych .....	54
4.opis istniejącego systemu energetycznego jednostki samorządu terytorialnego.....	63
4.1 Ocena bezpieczeństwa energetycznego jednostki samorządu terytorialnego oraz prognozowane zapotrzebowanie na energię do roku 2025.....	63
4.1.1 Energia elektryczna.....	63
4.1.1.1 Wariantowa prognoza zapotrzebowania w energię elektryczną do roku 2025.....	65
4.1.2 Gaz ziemny.....	68
4.1.2.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA W gaz ziemny DO ROKU 2025.....	68
5.startegia rozwoju elektromobilności w jednostce samorządu terytorialnego.....	69
5.1 podsumowanie i diagnoza stanu obecnego.....	69
5.1.1.Zidentyfikowane problemy oraz potrzeby sektora komunikacyjnego.....	69
5.2 screening powiązanych dokumentów strategicznych .....	72
5.3 priorytety rozwojowe w zakresie wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności.....	74
adekwatność zaproponowanych działań do problemów oraz potrzeb.....	76
6.plan wdrożenia elektromobilności w jednostce samorządu terytorialnego.....	76
6.1 zestawienie i harmonogram niezbędnych działań, w tym instytucjonalnych i administracyjnych, w celu wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności.....	76
6.1.1 zakres i metodyka analizy wybranej strategii rozwoju elektromobilności.....	76
6.1.2 opis i charakterystyka wybranej technologii ładowania i doboru optymalnych pojazdów z uwzględnieniem pojemności baterii i możliwości przewozowych.....	79
6.1.3 lokalizacja i wybór linii autobusowych transportu publicznego i punktów ładowania .....	81
6.1.4 dosotsowanie taboru i rozmieszczenia linii autobusowych do potrzeb mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych.....	82
6.1.5 Lokalizacja stacji i punktów ładowania pozostałych pojazdów w tym komunalnych.....	83
6.1.6 System rowerów miejskich.....	84

6.1.7 Zintegrowany system ścieżek rowerowych i pieszo rowerowych.....	85
6.1.8 Węzły i parkingi przesiadkowe (możliwość ich lokalizacji wraz z oceną zasadności ich powstawania w mieście).....	85
6.1.9 Harmonogram niezbędnych inwestycji w celu wdrożenia wybranej strategii rozwoju elektromobilności.....	86
6.1.10 struktura i schemat organizacyjny wdrażania wybranej strategii.....	87
6.1.11 analiza SWOT.....	87
6.2 udział mieszkańców w konsultacji wybranej strategii rozwoju elektromobilności.....	89
6.3 planowane działania informacyjno-promocyjne wybranej strategii.....	91
6.4 Źródła finansowania.....	93
6.5 Analiza oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem potrzeb łagodzenia zmian klimatu oraz odporności na kleski żywiołowe.....	94
6.6 monitoring wdrażania Strategii ROzwoju Elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030.	95
Wykaz stosowanych skrótów.....	96
Spis tabel.....	97
Spis rysunków.....	97

## 1. WSTĘP

### 1.1 CELE I ZAKRES STRATEGII

Rozwój elektromobilności w transporcie niesie za sobą wiele korzyści zarówno dla lokalnej społeczności, jak i władz samorządowych. Działania mające na celu ograniczenie emisyjności transportu i przemieszczania zostały zintensyfikowane na poziomie krajowym w roku 2017 wraz z rozpoczęciem prac nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyjętą przez władzę ustawodawczą 11 stycznia 2018 roku. Nowe regulacje odnoszące się zarówno do uregulowania kwestii wymogów technicznych związanych z budową i eksploatacją infrastruktury zawierającej elementy z dziedziny elektromobilności jak i kwestii rozwojowych dla paliw alternatywnych, samorządy wskazywały jako jeden z najważniejszych elementów na etapie przygotowywania i wdrażania zakresu działań związanych z ograniczeniem emisji zanieczyszczeń związanych z szeroko pojętym transportem publicznym oraz przemieszczaniem się ludności.

Przyjęta Strategia Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 stanowi dokument, który swoim oddziaływaniem ma sprostać oczekiwaniom mieszkańców, którzy w badaniach oraz zgłaszanych uwagach wskazują jako priorytet działania mające na celu zredukowanie poziomu zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie hałasu związanego z transportem, stworzenie dogodnych warunków do przemieszczania się w sposób inny niż tradycyjnie wybierane auta spalinowe. Ponadto strategia będzie swego rodzaju drogowskazem, którego realizacja przyczyni się do polepszenia jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej. Dokument zawierać będzie propozycje działań promujących podejmowanie przez mieszkańców indywidualnych inicjatyw w celu ograniczenia emisyjności transportu. Opracowanie Strategii Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka jest także wyjściem naprzeciw zmieniającym się trendom i oczekiwaniom społeczności, dla której jakość środowiska naturalnego, oraz możliwość podejmowania aktywności prośrodowiskowych jest bardzo ważna.

Celem niniejszego dokumentu strategicznego jest identyfikacja i analiza problemów oraz potrzeb występujących na terenie miasta, związanych z szeroko pojętą mobilnością, wyznaczenie kierunku działań związanych z ograniczeniem emisyjności

**transportu, opracowanie wstępnego zakresu działań związanych z ograniczeniem emisyjności transportowej, nakreślenie wizji stanu miasta po realizacji zakładanych celów, opracowanie działań zmierzających do promowania wśród mieszkańców zarówno dokumentu strategicznego jak i inicjatywy ograniczenia emisyjności transportowej, a także zmianę nastawienia mieszkańców na otwartą w zakresie elektromobilności oraz wyznaczenie działań pozwalających na współpracę pomiędzy władzami samorządowymi i lokalnymi przedsiębiorstwami podczas wprowadzania strategii.**

**Celem głównym Strategii Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest poprawa jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej dzięki zmniejszeniu emisyjności transportowej. Cel główny zostanie osiągnięty dzięki realizacji celów szczegółowych. Do celów szczegółowych należą:**

- zmniejszenie emisyjności transportu publicznego,**
- poprawa jakości ścieżek i dróg rowerowych,**
- poprawa bezpieczeństwa dróg rowerowych i pieszych poprzez doświetlenie skrzyżowań komunikacyjnych,**
- budowa elementów infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania pojazdów elektrycznych,**
- budowa elementów infrastruktury wspomagającej infrastrukturę rowerową,**
- wykorzystanie elementów odnawialnych źródeł energii do funkcjonowania komunikacji zbiorowej.**

**Aby w jak największym stopniu dostosować cele i działania Strategii do potrzeb mieszkańców Rawy Mazowieckiej dokument powstał w oparciu o konsultacje społeczne, w których udział brali mieszkańcy miasta, władze samorządowe, lokalni przedsiębiorcy oraz wszyscy zainteresowani poprawą jakości powietrza na terenie Rawy Mazowieckiej.**

## **1.2 ŹRÓDŁA PRAWA**

**Postęp technologiczny oraz trendy związane z poprawą jakości środowiska, w tym stanu jakości powietrza, są motorem napędowym do zmian w prawie. Polski system prawny od niedawna zaczął regulować zagadnienia prawne związane z szeroko**

pojętą elektromobilnością. Przepisy polskiego prawa konstruowane są w oparciu o przepisy i dyrektywy unijne.

Kluczowym zapisem prawa unijnego, który w kompleksowy sposób wskazywał zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych jest Dyrektywa 2014/94/UE. Dyrektywa ta wprowadziła przede wszystkim do unijnej legislacji nowe instytucje i pojęcia prawne, z których najważniejsze to: paliwa alternatywne, pojazd elektryczny, punkt ładowania i tankowania. Wprowadzenie w życie powyższej dyrektywy nakładało na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek rozwijania infrastruktury związanej z wykorzystaniem paliw alternatywnych.

Konieczność stosowania zapisów Dyrektywy 2014/94/UE skutkowałą stworzeniem przez polskie władze Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz Krajowych Ram Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Następnym krokiem było uchwalenie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. oraz Ustawy powołującej Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, tj. ustawy z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych ma stymulować rozwój elektromobilności oraz promować stosowanie innych paliw alternatywnych (m.in. LNG i CNG) w sektorze transportowym w Polsce. Zapisy ustawy regulują także obowiązki nakładane na jednostki samorządu terytorialnego odnoszące się do wdrażania elementów zeroemisyjnych w działalność JST. Do najważniejszych obowiązków wynikających z Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w odniesieniu do samorządów terytorialnych należą:

- stosowanie odpowiedniej liczby pojazdów o napędzie alternatywnym we flocie jednostki samorządu terytorialnego,
- udział autobusów zeroemisyjnych we flocie autobusów elektrycznych,
- dopuszczenie możliwości wprowadzenia stref zeroemisyjnych.

Zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych spowodowała powstanie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT), którego zadaniem jest finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych. Dzięki środkom FNT realizowane będą zadania wymienione w dokumentach strategicznych z zakresu elektromobilności tj. Krajowych Ram Polityki

## **Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych oraz Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce.**

Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych są kluczowym dokumentem programowym dotyczącym wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, w tym energii elektrycznej, gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz wodoru, stosowanych w transporcie drogowym i wodnym.

Plan Rozwoju Elektromobilności został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 roku. Głównymi celami wynikającymi z dokumentu są: stworzenie warunków do rozwoju elektromobilności w Polsce poprzez upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych, rozwój przemysłu w obszarze elektromobilności, stabilizację sieci elektroenergetycznej poprzez integrację pojazdów z siecią.

Zgodność zapisów Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka z zapisami prawa unijnego i polskiego warunkuje prawidłowość realizacji celów dokumentu.

Zakładane przedsięwzięcia tj. planowanie, realizacja, wdrażanie oraz monitoring efektów zgodne będą ze Statutem Miasta Rawa Mazowiecka przyjętym uchwałą nr XLVII/327/18 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 17 października 2018 r.

### **1.3 CELE ROZWOJOWE I STRATEGIE JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO**

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 będzie zgodna z dokumentami prawa unijnego i polskiego, a także z krajowymi dokumentami strategicznymi oraz strategiami regionalnymi. Do najważniejszych dokumentów strategicznych należą:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030,
- Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030,
- Strategia Na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju,
- Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020.

Zapisy Strategii są również spójne z lokalnymi dokumentami strategicznymi:

- **Strategią Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka,**
- **Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rawa Mazowiecka,**
- **Programem Ochrony Środowiska dla Gminy Miasta Rawa Mazowiecka,**
- **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rawa Mazowiecka,**
- **Lokalnym Programem Rewitalizacji Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2016-2025.**

Podstawowym regionalnym dokumentem strategicznym dla Miasta Rawa Mazowiecka pozostaje Strategia Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2014-2020. Dokument ten został przyjęty uchwałą XXXVIII/297/14 z dnia 16.07.2014 r. Dokument ten określa priorytety rozwojowe Miasta oraz sposoby ich realizacji. Celem nadrzędnym zawartym w Strategii Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka jest: „Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego miasta, budowanie więzi społecznych oraz wzrost znaczenia Rawy Mazowieckiej na arenie regionalnej i krajowej”. Celem generalnym, który wytycza główny kierunek rozwoju miasta jest: „Rawa Mazowiecka miastem atrakcyjnym do inwestowania i przyjaznym dla jego mieszkańców”.

Tabela 1 Cele rozwojowe Miasta Rawa Mazowiecka

<b>Cel nadrzędny</b>				
Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego miasta, budowanie więzi społecznych oraz wzrost znaczenia Rawy Mazowieckiej na arenie regionalnej i krajowej.				
<b>Cel generalny</b>				
Rawa Mazowiecka miastem atrakcyjnym do inwestowania i przyjaznym dla jego mieszkańców.				
<b>Priorytety rozwoju</b>				
Rozwój bazy ekonomicznej miasta	Rozwój kapitału ludzkiego i aktywizacja rynku pracy	Poprawa standardów infrastrukturalnych	Rozwój funkcji wyższego rzędu	Stała poprawa struktury funkcjonalno-przestrzennej (ładu przestrzennego)

Źródło: opracowanie własne

Dotychczas wiodącym dokumentem, nakreślającym wizję i cele Miasta Rawa Mazowiecka z zakresu ograniczenia emisyjności, był Plan Gospodarki Niskoemisyjnej

dla Miasta Rawa Mazowiecka, który wpisował się w założenia zawarte w pakiecie klimatyczno-energetycznym Unii Europejskiej oraz Krajowym Programie Ochrony Powietrza. Do celów strategicznych dokumentu należą:

- redukcja emisji CO<sub>2</sub> z terenu miasta o 4,5% w stosunku do roku 2020,
- zmniejszenie zużycia energii finalnej na terenie miasta Rawa Mazowiecka o 4,55% w stosunku do roku 2020,
- zwiększenie udziału wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych do 7,74% w 2020 roku.

Realizacja celów strategicznych poprzez osiągnięcie celów szczegółowych przyczyni się do osiągnięcia wykreowanej w dokumencie wizji: „Niskoemisyjny rozwój miasta Rawa Mazowiecka – ograniczenie emisji CO<sub>2</sub>, poprawa efektywności energetycznej oraz wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych”. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej skupia się na zwiększeniu wykorzystania odnawialnych źródeł energii, priorytetem dokumentu nie były działania z zakresu elektromobilności.

Kolejnym z lokalnych dokumentów strategicznych miasta Rawa Mazowiecka odnoszących się do kwestii środowiskowych jest Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasta Rawa Mazowiecka. Dokument zawiera cele ekologiczne, rodzaj i harmonogram działań proekologicznych oraz środki i mechanizmy niezbędne do osiągnięcia priorytetów wyznaczonych w dokumencie. Celem nadrzędnym dokumentu, do którego realizacji zmierzać będzie plan działań jest: „Trwały i Zrównoważony Rozwój Miasta Rawa Mazowiecka wpływający na zachowanie walorów przyrodniczych na terenie miasta”.

Wszystkie zaplanowane działania (w szczególności infrastrukturalne) zgodne będą z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Rawa Mazowiecka, aby w pełni wpisywać się w kierunki rozwoju miasta Rawa Mazowiecka.

#### 1.4 CHARAKTERYSTYKA JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Miasto Rawa Mazowiecka zlokalizowane jest w centralnej Polsce, we wschodniej części województwa łódzkiego. Obszar miasta znajduje się na Wysoczyźnie Rawskiej nad rzeką Rawką, która jest prawobrzeżnym dopływem Bzury.



**Gmina Miasto Rawa Mazowiecka wchodzi w skład powiatu rawskiego, w skład którego oprócz Gminy miejskiej Rawa Mazowiecka wchodzi: Gmina wiejska Rawa Mazowiecka, Gmina Regnów, Gmina Biała Rawska, Gmina Cielądz oraz Gmina Sadkowiec.**

**Położenie geograficzne Miasta Rawa Mazowiecka jest jednym z największych atutów oraz jedną z największych szans rozwojowych miasta. Rawa Mazowiecka leży w odległości około 80 km od Warszawy, 60 km od Łodzi, 125 km od Kielc. Położenie miasta w centralnej Polsce sprawia, iż w przeciągu około 8 godzin można dotrzeć do każdego z przejść granicznych w Polsce.**

Rysunek 1 Mapa powiatu rawskiego

*Źródło: Strategia Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka*

**Sieć dróg w Rawie Mazowieckiej i okolicach jest bardzo rozbudowana, co powoduje, że skomunikowanie miasta z pozostałymi częściami kraju jest na dobrym poziomie. Przez miasto przebiega:**

- **droga krajowa nr S8 (E67 (trasa europejska)): granica państwa – Kudowa-Zdrój – Wrocław – Wieluń – Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko – granica państwa,**
- **droga krajowa nr 72: Konin – Turek – Łódź – Rawa Mazowiecka,**
- **droga wojewódzka nr 707: Skierniewice – Rawa Mazowiecka – Nowe Miasto nad Pilicą,**
- **droga wojewódzka nr 725: Rawa Mazowiecka – Biała Rawska – Belsk Duży,**
- **droga wojewódzka nr 726: Rawa Mazowiecka – Opoczno – Żarnów.**

**Ponadto w niedalekiej odległości od miasta znajduje się węzeł Stryków łączący dwie główne arterie drogowe Polski: Autostradę A1 oraz Autostradę A2.**

Na terenie Rawy Mazowieckiej oraz okolic miasta przebiega trasa kolei wąskotorowej – Rogów-Rawa-Biała. Z uwagi na fakt, iż część z dawnego przebiegu trasy kolei wąskotorowej uległa znacznemu zniszczeniu możliwe są tylko przejazdy turystyczne na trasie niepołączonych ze sobą odcinków: Rogów – Jeżów oraz Rawa – Biała Rawska.

Pod względem regionalnym Rawa Mazowiecka położona jest w Regionie Kujawsko-Mazowieckim. Główną rzeką przepływającą przez miasto jest rzeka Rawka. W granicach miasta znajduje się także spłot Rawki z jej dopływem – rzeką Rylką. Rawka wraz z swoimi terenami przybrzeżnymi stanowi ważny punkt na mapie miasta, zarówno pod względem rekreacyjnym jak i środowiskowym. Po obu stronach Rawki znajduje się stworzony w stylu angielskim park, który dzięki swoim walorom historycznym wpisany został do rejestru zabytków. W 1983 roku utworzony został rezerwat wodny obejmujący zarówno tereny nadbrzeżne rzeki od jej źródła, jak i tworzony przez rzekę zalew z wyspami zamieszkanymi przez różne gatunki zwierząt i ptaków. Na terenie rezerwatu występują gatunki zwierząt i ptaków objętych ochroną. W granicach miasta, oprócz rezerwatu, znajdują się także pomniki przyrody, między innymi: dęby szypułkowe, wiązy szypułkowe i klony.

Powierzchnię Rawy Mazowieckiej zajmuje około 31 hektarów lasów. Lesistość określana jest na poziomie około 4,77%. Obszar miasta cechuje się także licznym występowaniem pomników dziedzictwa kulturowego. Jednym z najciekawszych obiektów wpisanych na listę Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jest Zamek Książąt Mazowieckich. Jest to gotycka budowla powstała pod koniec XIV wieku zlokalizowana w dorzeczu Rawki i Rylki. Aktualnie w ruinach Zamku Książąt Mazowieckich odrestaurowane zostały fragmenty warowni. Obiekt jest niezwykle istotny dla lokalnej społeczności ze względu na przekazywaną od pokoleń legendę rawską. Kolejnym ważnym elementem dziedzictwa kulturowego, znajdującym się na terenie miasta, jest stacja kolejowa Kolei Wąskotorowej Rogów - Rawa – Biała Rawska. Wybudowany w 1922 roku budynek jest obecnie częścią jedynej w województwie łódzkim muzealnej kolei wąskotorowej. Ważnymi elementami dziedzictwa historycznego miasta są zabytkowe obiekty sakralne, w tym zespół klasztorny augustianów, obecnie pasjonistów oraz zespół klasztorny jezuitów. Ponadto na terenie miasta znajduje się szereg innych obiektów wpisanych na listę zabytków, które oprócz walorów historycznych cechują się ważnymi aspektami społecznymi wśród mieszkańców miasta.

## Fotografia 1 Zamek Książąt Mazowieckich

Źródło: materiały Miasta Rawa Mazowiecka- [www.rawamazowiecka.pl](http://www.rawamazowiecka.pl)

Gminę miejską Rawa Mazowiecka na koniec 2018 roku zamieszkiwało 17 404 osób. Klasyfikując mieszkańców pod względem płci większość stanowiły kobiety – 9 090 (8 314 mężczyzn). Liczba ludności, podobnie jak w skali kraju i województwa łódzkiego, ma tendencję spadkową. Zmniejszanie się liczby mieszkańców miasta spowodowane jest zarówno niskim poziomem dzietności, jak i ujemnym saldem migracji. Zmiany liczby mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka w ujęciu historycznym obrazuje poniższa tabela.

Tabela 2 Liczba ludności Rawy Mazowieckiej w latach 2014-2018

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Liczba mieszkańców	17 737	17 608	17 561	17 480	17 404

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Gęstość zaludnienia Miasta Rawa Mazowiecka w 2018 roku wynosiła 1 219 osób/kilometr kwadratowy. Jedną z przyczyn spadku liczby mieszkańców miasta jest ujemne saldo migracji. Uwagę zwraca jednak fakt, iż wynik ujemny oddolnego salda migracji, w odróżnieniu od większości miast regionu, spowodowany jest nie wysokim ujemnym saldem migracji zagranicznej, lecz wynikiem migracji krajowej. Na przestrzeni lat 2014-2018 w mieście na pobyt stały lub czasowy zameldowało się 7 osób spoza granic kraju, a tylko 5 mieszkańców miasta dokonało wymeldowania poza granice Polski. W odniesieniu do migracji wewnątrz krajowej sytuacja jest niekorzystna. Liczba osób wyprowadzających się z miasta znacznie przewyższa liczbę osób wprowadzających się do miasta. Przy czym, należy wziąć pod uwagę fakt, iż część osób meldujących się na terenie miasta pochodzi z okolicznych miejscowości.

Tabela 3 Migracje wewnętrzne i zewnętrzne mieszkańców Rawy Mazowieckiej

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
liczba zameldowań wewnętrznych	149	129	105	121	137
liczba wymeldowań wewnętrznych	209	199	169	248	234

<b>liczba zameldowań zagranicznych</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>liczba wymeldowań zagranicznych</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wysoki poziom migracji wewnętrznej jest szczególnie zauważalny wśród osób młodych, absolwentów szkół średnich oraz osób wchodzących na rynek pracy.

Przyrost naturalny na terenie Miasta Rawa Mazowiecka przybierał w badanych latach wartości dodatnie (z wyjątkiem roku 2014), jednak jest on na tyle niski, iż nie wystarcza na pokrycie ujemnego salda migracji mieszkańców Rawy Mazowieckiej.

Tabela 4 Przyrost naturalny

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Liczba urodzeń</b>	<b>171</b>	<b>181</b>	<b>182</b>	<b>191</b>	<b>189</b>
<b>Liczba zgonów</b>	<b>178</b>	<b>166</b>	<b>151</b>	<b>182</b>	<b>182</b>
<b>Przyrost naturalny</b>	<b>-7</b>	<b>15</b>	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>7</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ważnym problemem demograficznym Rawy Mazowieckiej jest postępujące starzenie się społeczeństwa. Największą grupą mieszkańców Rawy Mazowieckiej są mieszkańcy w wieku produkcyjnym. Liczebność grupy w wieku poprodukcyjnym przewyższa liczebność grupy osób w wieku przedprodukcyjnym. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym cechuje się szybkim tempem wzrostu. Niesie to za sobą wiele skutków, zarówno ekonomicznych jak i społecznych. Brak jest także odpowiedniej infrastruktury ułatwiającej funkcjonowanie osobom starszym, w tym także infrastruktury komunikacyjnej dostosowanej do potrzeb tej grupy mieszkańców.

Tabela 5 Liczebność grup wiekowych

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
<b>wiek przedprodukcyjny</b>	<b>3 222</b>	<b>3 198</b>	<b>3 184</b>	<b>3 248</b>	<b>3 288</b>
<b>wiek produkcyjny</b>	<b>11 275</b>	<b>10 997</b>	<b>10 797</b>	<b>10 513</b>	<b>10 221</b>
<b>wiek poprodukcyjny</b>	<b>3 240</b>	<b>3 413</b>	<b>3 580</b>	<b>3 719</b>	<b>3 895</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zwiększająca się liczebność grupy osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczebności grupy osób w wieku produkcyjnym niesie za sobą

wiele negatywnych skutków. Jednym z nich jest wzrost wskaźników obciążenia demograficznego. Wzrost tego wskaźnika obrazuje skalę oraz szybkość starzenia się społeczeństwa. Poziom wskaźników obciążenia demograficznego dla Miasta Rawa Mazowiecka jest wyższy niż wskaźniki mierzone dla całego województwa łódzkiego oraz całego kraju. Jedną z głównych przyczyn większego niż w województwie obciążenia demograficznego jest odpływ młodych mieszkańców do większych ośrodków miejskich. Uwagę zwraca także fakt, iż dynamika wzrostu wskaźnika obciążenia demograficznego dla Miasta Rawa Mazowiecka jest o wiele większa niż ma to miejsce w przypadku województwa łódzkiego, czy też w skali kraju.

Tabela 6 Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym

Rok	2015	2016	2017	2018
WOD Rawa Mazowiecka	60,1	62,6	66,3	70,3
WOD Województwo Łódzkie	62,9	64,7	66,6	68,4
WOD Polska	60,1	61,7	63,4	65,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Mając na uwadze fakt spadającej liczby mieszkańców oraz postępujące starzenie się społeczeństwa, w analizie rozwiązań zastosowanych przy wprowadzaniu działań z zakresu elektromobilności trzeba mieć na uwadze specyficzne potrzeby osób starszych.

Miasto Rawa Mazowiecka cechuje się niską stopą bezrobocia. Udział osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym systematycznie maleje, przyjmując na koniec roku 2018 wskaźnik 3,4%. Stopa bezrobocia wśród kobiet jest niższa niż wśród mężczyzn, przeciwnie niż w skali kraju, czy też w porównaniu do województwa łódzkiego.

Tabela 7 Udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Rawa Mazowiecka	6,2	5,5	4,6	3,6	3,4
Województwo Łódzkie	8,1	7,2	6,0	4,9	4,5
Polska	7,5	6,5	5,6	4,6	4,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dochody budżetowe Gminy Miasta Rawa Mazowiecka systematycznie wzrastają. Głównymi źródłami zgodnie z klasyfikacją działów budżetowych są: dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej. Mimo zwiększonych wpływów budżetowych, rosnące koszty obsługi zadań

statutowych Gminy powodują, iż sytuacja finansowa Gminy Miasta Rawa Mazowiecka utrzymuje się corocznie na podobnym poziomie.

Tabela 8 Dochody Gminy Miasta Rawa Mazowiecka

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Dochody	57 381 596,86	58 619 373,07	70 035 674,49	74 044 980,17	85 506 082,32

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wydatki z budżetu miasta przeznaczane na transport i łączność maleją. Przyczyną, mimo rosnących przychodów budżetowych, mogą być m.in. konieczność poniesienia kosztów projektów inwestycyjnych finansowanych w części ze środków wspólnotowych, prowadzonych w innym zakresie niż transport publiczny.

Na terenie miasta funkcjonuje sieć transportu publicznego realizowana przez prywatnych przewoźników, był także prowadzony pilotażowy program transportu komunikacji miejskiej. Od maja 2020 roku organizatorem komunikacji miejskiej jest Miasto Rawa Mazowiecka. Sieć prywatnego transportu drogowego obsługiwana jest między innymi przez: PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o., PKS Skierniewice Sp. z o. o., MILANO-PRZEWOZY Mateusz Walenta, EURO-BUS Ł. Kłęb, S .Kłęb sp. j., RAN-TRANS Transport Osobowy Sylwester Raniszewski, PKS Łódź Sp. z o. o., Usługi Transportowe Robert Nagórka.

Komunikacja miejska w Rawie Mazowieckiej uruchomiona została w formie pilotażu w roku 2016. Początkowo kursy odbywały się wyłącznie na jednej linii, jednak duże zapotrzebowanie i zainteresowanie mieszkańców spowodowało uruchomienie również drugiej.

Lokalną społeczność cechuje wysoki poziom aktywności i zaangażowania w sprawy rozwoju miasta, a także wysoki poziom wiedzy w zakresie elektromobilności. Z badania ankietowego przeprowadzonego na potrzeby analizy potrzeb mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka wynika, że 82,6% osób uczestniczących w badaniu zna i rozumie pojęcie elektromobilności, a 58,7% zna pojęcie SmartCity. Dowodzi to, iż inwestycje w zakresie ograniczenia emisyjności transportu są uzasadnione nie tylko ekonomicznie i środowiskowo, ale przede wszystkim społecznie.

## 1.5 WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z CHARAKTERYSTYKI JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Analiza charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego, jaką jest Gmina Miasto Rawa Mazowiecka, pozwoliła na opracowanie wniosków niezbędnych do jak najlepszego dostosowania opracowanych w ramach strategii elektromobilności działań do potrzeb mieszkańców, uwarunkowań demograficznych, społecznych, a także przestrzennych i środowiskowych.

Dobra lokalizacja miasta, w bliskim położeniu do dużych ośrodków miejskich, takich jak Warszawa, Łódź a także dobra siatka dróg szybkiego ruchu w pobliżu miasta nie przekłada się na zainteresowanie stałym osiedlaniem się w mieście, szczególnie przez osoby młode, które często wybierają jednak większe ośrodki miejskie.

Sytuacja demograficzna miasta mimo dodatniego salda urodzeń jest niekorzystna ze względu na wysokie ujemne saldo migracji wewnętrznej. Liczba mieszkańców Rawy Mazowieckiej systematycznie spada. Szybko postępujące starzenie się rawskiego społeczeństwa znacząco podwyższa wartości wskaźników obciążenia demograficznego.

Środowisko naturalne oraz bogata infrastruktura historyczno-kulturalna występujące na obszarze miasta jest cennym aktywem miasta. Odpowiednie wykorzystanie tych zasobów skutkować będzie wzbogaceniem wartości miasta, a także dostosowaniem do zmieniających się trendów i nawyków mieszkańców odnoszących się do aktywnego, zdrowego trybu życia.

Tabela 9 Wnioski z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego

Wnioski z analizy	Sposoby odpowiedzi
<b>Starzejące się społeczeństwo</b>	Konieczność dostosowania inwestycji do specyficznych potrzeb osób starszych, wraz z wyeliminowaniem jak największej ilości barier ograniczających udział w planowanych inwestycjach osób starszych.
<b>Zaangażowanie społeczeństwa oraz wysoki poziom świadomości ekologicznej</b>	Dostosowanie infrastruktury publicznej do zmieniających się trendów i nawyków związanych z aktywnym i zdrowym trybem życia. Szeroki udział społeczeństwa w planowaniu rozwiązań z zakresu elektromobilności.
<b>Wysokiej jakości walory środowiskowe i kulturalne miasta</b>	Konieczność ujęcia w planowanych inwestycjach i projektach zasobów środowiska naturalnego (np. zagospodarowanie turystyczne zalewu Tatar) oraz obiektów zabytkowych generujących duży ruch mieszkańców i turystów. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury w pobliżu tych miejsc.

<b>Dobra lokalizacja miasta</b>	Zapewnienie dogodnych możliwości połączenia z obiektami infrastruktury transportu zbiorowego. Ulokowanie w ich pobliżu udogodnień zachęcających do korzystania z oferty transportu zbiorowego.
<b>Wysokie zapotrzebowanie na transport miejski</b>	Rozwój sieci transportu miejskiego oraz infrastruktury transportowej z uwzględnieniem działań z zakresu elektromobilności.
<b>Wysoki poziom urbanizacji, zwiększona zabudowa miasta</b>	Uwzględnienie w planowanych inwestycjach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz uciążliwości inwestycji dla okolicznych mieszkańców.

Źródło: opracowanie własne

## 2. STAN JAKOŚCI POWIETRZA

### 2.1 METODOLOGIA OBLICZANIA WSKAŹNIKÓW

Stan jakości powietrza został oszacowany w następujących po sobie krokach. Na podstawie danych z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (WIOŚ) określono główne obszary problemowe na terenie Rawy Mazowieckiej. Analizę jakości powietrza rozpoczęto od wyliczenia ilościowego pojazdów poruszających się po drogach na terenie Rawy Mazowieckiej. Do obliczenia ilości pojazdów zastosowano dane z Głównego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego zarówno przez GDDKiA oraz zarządców dróg wojewódzkich. Dla wyliczenia ruchu wewnątrz miasta użyto danych GUS dotyczących liczby pojazdów zarejestrowanych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka.

#### 2.1.1 METODOLOGIA OBLICZANIA WSKAŹNIKÓW ZANIECZYSZCZEŃ DLA TRANSPORTU

##### WSKAŹNIKI EMISJI DLA TRANSPORTU DROGOWEGO

Dane pozyskane na podstawie badania GUS „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju.”

Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń z transportu drogowego na 1 pojazd według rodzajów pojazdów oraz stosowanego paliwa

Rodzaj pojazdu	CH <sub>4</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	NO <sub>x</sub>	PM2.5	PM10
Osobowe	0,1	9,6	2 017,4	0,1	5,2	0,3	0,4



<b>Lekkie dostawcze</b>	<b>0,1</b>	<b>10,8</b>	<b>4 494</b>	<b>0,1</b>	<b>17,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>
<b>Ciężarowe</b>	<b>0,7</b>	<b>33,9</b>	<b>19 425,9</b>	<b>0,8</b>	<b>130</b>	<b>3,5</b>	<b>4,2</b>
<b>Autokary</b>	<b>1,3</b>	<b>41,6</b>	<b>25 483,1</b>	<b>0,8</b>	<b>176,4</b>	<b>3,9</b>	<b>4,5</b>
<b>Autobusy miejskie</b>	<b>8,3</b>	<b>225,6</b>	<b>85 117,5</b>	<b>1,5</b>	<b>735,7</b>	<b>22,6</b>	<b>25,4</b>
<b>Motocykle</b>	<b>0,2</b>	<b>18,7</b>	<b>197,8</b>	<b>0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

W celu obliczenia wielkości emisji spowodowanej transportem będzie stosowany poniższy wzór:

$$E = N \times W$$

gdzie:

E – emisja substancji, wyrażona w kilogramach [kg],

N – liczba sztuk danego rodzaju transportu,

W – wskaźnik emisji wyrażony w kilogramach na pojazd [kg/pojazd].

## 2.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA EMISJĘ ZANIECZYSZCZEŃ

Na jakość powietrza wpływają następujące czynniki:

- Ilość i wydajność źródeł emisji zanieczyszczeń – chodzi tu głównie o niską emisję, czyli emisję zanieczyszczeń powietrza na niskiej wysokości, pochodzącą z transportu oraz ze spalania złej jakości węgla w domowych piecach i kotłach grzewczych,
- Ukształtowanie terenu – szczególnie trudne warunki obserwujemy w kotlinach otoczonych górami. W wypadku Rawy Mazowieckiej położenie miasta w kotlinie rzek Rawka i Rylka wzmacnia efekt niskiej emisji,

Rysunek 2 Miasto Rawa na mapie hipsometrycznej

Źródło: opracowanie własne na podstawie [geoportal.gov.pl](http://geoportal.gov.pl)

- **Niekorzystne warunki pogodowe – zanieczyszczenia powietrza zalegają nisko nad ziemią przez dłuższy czas, przy bezwietrznej pogodzie oraz kiedy obserwujemy zjawisko tzw. inwersji termicznej.**

Inwersja termiczna występuje wówczas, kiedy obserwujemy niższą temperaturę przy powierzchni ziemi, niż w wyższych partiach atmosfery. Widocznym efektem tego zjawiska jest gromadzenie się mgły lub tworzenie się smogu nad obszarami o dużej emisji zanieczyszczeń.

W związku z tym, iż przedmiotem opracowania jest analiza przede wszystkim systemu transportowego podzielono czynniki wpływające na niską emisję na dwie kategorie rodzajowe. Są to czynniki, które dotyczą transportu kołowego oraz na pozostałe czynniki.

Warunki pogodowe oraz ukształtowanie terenu są parametrami, na które mamy nikły wpływ, dlatego w dalszej części rozpatrywania czynników wpływających na emisję zanieczyszczeń skupiono się na aspektach dotyczących źródeł emisji.

---

#### 2.2.1 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA JAKOŚĆ POWIETRZA SPOWODOWANE NISKĄ EMISJĄ NIE POCHODZĄCĄ ZE ŹRÓDEŁ TRANSPORTOWYCH.

Zapewnienie ciepła i energii elektrycznej w domu jest jedną z podstawowych potrzeb człowieka. Wydatki związane z zaspokojeniem tej potrzeby poważnie obciążają budżety polskich gospodarstw domowych. Sama świadomość ekologiczna może być niewystarczająca, aby problem niskiej emisji został kompleksowo rozwiązany.

Rysunek 3 Ubóstwo energetyczne w Polsce – podstawowe fakty

Źródło: Instytut Badań Strukturalnych [ibs.pl](http://ibs.pl)

Na niską emisję wywoływaną działalnością człowieka wpływają czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Aby w jak największym stopniu oddziaływać na emisyjność należy skupić działania na ograniczaniu czynników wewnętrznych. Poniżej zestawiono czynniki wpływające na emisję zanieczyszczeń tworzących niską emisję.

Tabela 11 Czynniki wpływające na niską emisję

Czynniki wewnętrzne - zależne od użytkownika	Czynniki zewnętrzne - niezależne od użytkownika
Rodzaj źródła ciepła, stan techniczny	Ceny paliw
Stan techniczny budynku	Dostępność finansowania inwestycji proekologicznych
Stosowanie OZE	Zmiany klimatu
Poprawne korzystanie ze źródła ciepła	Temperatura, wilgotność, wietrzność
Stosowanie systemów zarządzania energią	Lokalny/krajowy mikś energetyczny
Brak wiedzy	Dostępność/podaż paliw alternatywnych

Źródło: opracowanie własne

## 2.2.2 CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA EMISJĘ W TRANSPORCIE

Transport jest jednym z największych źródeł niskiej emisji. Emisyjność transportowa jest zależna od wielu czynników, w tym też takich, na które wpływ jest ograniczony np. warunków geograficznych. Poniżej zestawiono jedne z najważniejszych czynników wpływających na emisję zanieczyszczeń wynikających z działalności komunikacyjnej i transportowej.

### POCHYLENIE WZDŁUŻNE DROGI

Ważnym elementem wpływającym na emisję szkodliwych substancji jest nachylenie drogi. Zgodnie z podstawowymi zasadami fizyki do pokonania wzniesienia potrzebujemy więcej energii, co za tym idzie konieczne jest dostarczenie większej ilości paliwa. Porównanie względnych zmian emisji drogowej w zależności od kąta nachylenia drogi wskazuje, że dla małych zmian kąta największą wrażliwość wykazuje emisja drogowa tlenku węgla. Rozważając większe kąty nachylenia okazuje się, że największą wrażliwość dla silników o zapłonie iskrowym wykazuje emisja cząstek stałych, która jest utożsamiana przede wszystkim z silnikami o zapłonie samoczynnym. Przeprowadzone badania wykazały, że wzrost nachylenia drogi do 10% powoduje średnio 2-krotny wzrost emisji szkodliwych związków spalin. Uzyskane wyniki potwierdziły znaczący wpływ zróżnicowania terenu na testy emisyjności. Wpływ ten okazał się na tyle istotny, że za zasadną uznać należałoby potrzebę uwzględnienia w testach homologacyjnych

## **współczynników korygujących emisję drogową zanieczyszczeń związanych z topografią terenu.<sup>1</sup>**

### **Rysunek 4 Wpływ nachylenia drogi na emisję z transportu**

*Źródło: Emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych a parametry ruchu drogowego, Agnieszka Merkisz-Guranowska, Jacek Pielecha, Poznań University of Technology 2015*

#### **STYL JAZDY KIEROWCY**

**Z wykonanych pomiarów wynika, że styl jazdy kierowcy znacznie wpływa na wartości emisji drogowej:**

- **wyraźne zmiany emisji odnotowuje się podczas zmiany stylu jazdy w warunkach jazdy z większymi prędkościami. Przykładowo emisja drogowa tlenku węgla wzrasta o około 50%, a dwutlenku węgla o 20%,**
- **podczas przejazdów w warunkach ruchu miejskiego odnotowano maksymalne, bądź zbliżone do maksymalnych – wartości emisji drogowej wszystkich czterech analizowanych składników szkodliwych spalin tj. węglowodorów, tlenku węgla, tlenków azotu oraz dwutlenku węgla (przy przejeździe standardowym, jak również podczas jazdy agresywnej),**
- **analiza całej trasy badawczej wskazuje na największy wzrost emisji drogowej węglowodorów (prawie 45%) oraz na porównywalny przyrost emisji drogowej dwutlenku węgla i tlenków azotu – na poziomie około 20%.**

### **Rysunek 5 Wpływ stylu jazdy na emisję NOx.**

*Źródło: Emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych a parametry ruchu drogowego, Agnieszka Merkisz-Guranowska, Jacek Pielecha, Poznań University of Technology 2015*

**Powyższy rysunek pokazuje, że wpływ stylu jazdy na emisję jest znaczny. Na powyższym wykresie w osi poziomej przedstawiono numer trasy. Każda trasa odpowiada innym warunkom drogowym. Na przykład informacja 1A-2 oznacza, iż kierowca przemieszczał się z trasy nr 1 do trasy nr 2 itd. Poniżej przedstawiono opisy tras.**

---

<sup>1</sup> Emisja zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych a parametry ruchu drogowego, Agnieszka Merkisz-Guranowska, Jacek Pielecha, Poznań University of Technology 2015

- trasa nr 1 ruch miejski o dużym natężeniu – duży udział postoju pojazdu (2,5 km – 24% trasy przejazdu),
- trasa nr 2 ruch pozamiejski – droga szybkiego ruchu, prędkość dopuszczalna 70km/h (1 km – 10% trasy przejazdu),
- trasa nr 3 ruch miejski o małym natężeniu (około 2 km – 17% trasy przejazdu),
- trasa nr 4 ruch mieszany – część odcinka to droga szybkiego ruchu o prędkości dopuszczalnej wynoszącej 70 km/h (około 5 km – 49% trasy przejazdu).

W osi pionowej wykresy przedstawiono wzrost emisji tlenków azotu przypadający na jeden kilometr przejechanej trasy.

Z powyższego wynika, że styl jazdy ma wpływ nie tylko na ekonomikę jazdy, ale zdecydowanie ma również wysoki wpływ na emisję zanieczyszczeń do środowiska. Korzystając z zasad eco-drivingu oszczędza się nie tylko środowisko, ale także mniej kosztuje przejechany kilometr trasy. Zasadnym zatem okazuje się promowanie wśród społeczeństwa ekologicznego stylu jazdy.

Raport z badań GUS przedstawia wiele dodatkowych czynników, które mają wpływ na emisję z transportu. Zależą one zarówno od stanu technicznego pojazdu, od stylu jazdy kierowcy, od czynników zewnętrznych pogodowych oraz ilości samochodów podróżujących w tym samym kierunku i w tym samym czasie. Poniżej wymieniono mierzalne czynniki, które przyczyniają się do zwiększenia lub zmniejszenia emisji z transportu:

- średniodobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów/dobę,
- liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych,
- udział przebiegów pojazdów bez ładunków (pustych) w przewozach transportem drogowym,
- udział przewozów ładunków transportem kolejowym i wodnym śródlądowym w przewozach transportu,
- udział przewozów ładunków transportem intermodalnym kolejowym w transporcie kolejowym,
- udział pojazdów samochodowych posiadających normę spalin EURO 6 w liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych,

- udział zarejestrowanych pojazdów samochodowych elektrycznych w liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych,
- udział biopaliw w strukturze zużycia paliw ogółem w transporcie,
- informacje o użytkowaniu pojazdów takie jak: odczyty liczników pojazdów z przebiegów pojazdów samochodowych, wskazujące na wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej rodzaju pojazdów, według grup wiekowych, stosowanego paliwa, pojemności silników i dopuszczalnej masy całkowitej,
- rozkład obciążenia średnim dobowym ruchem na sieci dróg,
- zużycie paliwa ze względu na temperaturę np. dodatkowe zużycie na klimatyzację,
- dodatkową emisję CO<sub>2</sub> ze spalania oleju smarowego,
- stopień załadowania pojazdu ciężarowego i nachylenie drogi,
- temperatury minimalne i maksymalne oraz wilgotność powietrza,
- średnia prędkość.

### 2.3 OBECNY STAN JAKOŚCI POWIETRZA- PODSUMOWANIE INWENTARYZACJI

Dane WIOŚ na temat stanu powietrza w województwie łódzkim wskazują na poważny problem związany z zanieczyszczeniami. Poniżej przedstawiono opracowanie na podstawie danych z raportu WIOŚ za rok 2017. Raport porównano z danymi z gminnego systemu airly.eu.

Rysunek 6 Emisja liniowa na terenie województwa łódzkiego

*Źródło: opracowanie na podstawie danych airly.eu*

Emisja liniowa na terenie województwa łódzkiego jest wprost proporcjonalna do ruchu tranzytowego, który przebiega przez to województwo. Poniżej zaprezentowano fragment z badania ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA.

Rysunek 7 Ruch pojazdów na terenie województwa łódzkiego

*Źródło: GDDKiA*

Rysunek 8 Sieć drogowa na terenie Rawy- przepustowość odcinków

*Źródło: Opracowanie na podstawie danych statystycznych*

**Emisja punktowa związana jest przede wszystkim z emisją pochodzącą z indywidualnych źródeł grzewczych. Emisja jest proporcjonalna do wielkości ośrodka miejskiego oraz od dostępności sieci gazowej oraz ciepłowniczej w mieście. Jak przedstawiono w części opracowania dotyczącej metodyki głównym powodem zanieczyszczania powietrza jest stosowanie paliw stałych w kotłach słabej jakości oraz w budynkach, w które charakteryzują się niską efektywnością energetyczną.**

Rysunek 9 Emisja punktowa na terenie województwa łódzkiego

*Źródło: opracowanie na podstawie danych statystycznych*

**Jak widać na powyższej mapie emisje zależne są wprost proporcjonalnie od gęstości zaludnienia oraz od typu budownictwa. W powiatach, w których występuje sieć ciepłownicza i rozwinięta sieć gazowa emisje są stosunkowo mniejsze np. Łódź. Najgorsze rezultaty są w powiatach poza aglomeracją Łodzi.**

Rysunek 10 Klasy zanieczyszczeń na terenie województwa łódzkiego.

**Klasa A - brak przekroczenia poziomu dopuszczalnego**

**Klasy C - przekroczenie poziomu dopuszczalnego. Dla zanieczyszczenia PM 10 wartości graniczne (50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  dla przekroczeń 24+godynnych, 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  dla przekroczeń rocznych), dla BaP (1  $\text{ng}/\text{m}^3$  rocznie), dla PM 2,5 (25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  rocznie)**

**Jak wynika z powyższej tabeli bardziej narażona na zanieczyszczenia jest strefa poza aglomeracją łódzką. Szczególnie niebezpieczne dla zdrowia emisje pyłów PM 10 i PM 2,5 oraz BaP są głównym składnikiem smogu, który tworzy zjawisko niskiej emisji. Klasa C oznacza, że normy emisyjne nie są spełnione i zagrażają zdrowiu i życiu mieszkańców.**

Rysunek 11 Obszar przekroczeń na terenie Rawy Mazowieckiej PM 10

Rysunek 12 Obszar przekroczeń na terenie Rawy Mazowieckiej PM 2,5



**Przekroczenia PM 10 i PM 2,5 na powyższym rysunku korelują z danymi pozyskanymi z serwisu airly.eu. Na terenie Miasta istnieje 9 punktów pomiarowych. Poniżej przedstawiono wykresy średnich miesięcznych wskazań.**

Rysunek 13 Wskazania zanieczyszczeń ul. Solidarności

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 14 Wskazania zanieczyszczeń pl. Piłsudskiego

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 15 Wskazania zanieczyszczeń ul. Miła

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu  
Dla ulicy Miłej brak odczytów za grudzień 2019 r.*

Rysunek 16 Wskazania zanieczyszczeń ul. Kazimierza Wielkiego

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 17 Wskazania zanieczyszczeń ul. Zamkowa Wola

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 18 Wskazania zanieczyszczeń ul. Słowackiego

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 19 Wskazania zanieczyszczeń ul. Katowicka

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 20 Wskazania zanieczyszczeń ul. Murarska

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

Rysunek 21 Wskazania zanieczyszczeń ul. Kościuszki

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych airly.eu*

---

### 2.3.1 EMISJE Z SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

**Emisje z transportu zostały obliczone na podstawie ogólnopolskiego badania GUS pod nazwą „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji**

zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju”. Metodologia obliczania emisji zawiera źródła emisji transportowej spowodowane pracą silnika w tym spalanie paliwa, oleju silnikowego, wycieki oleju czy zużycie klocków hamulcowych.<sup>2</sup>

### 2.3.2 EMISJE TRANSPORTU LOKALNEGO

Zgodnie z zaproponowanymi wskaźnikami obliczono emisję dla lokalnego transportu. Na podstawie danych z GUS oszacowano liczbę pojazdów zarejestrowanych na terenie Gminy Miejskiej Rawa Mazowiecka. Liczbę pojazdów na terenie powiatu zmniejszono proporcjonalnie do liczby mieszkańców. Aby obliczyć średni dobowy ruch pojazdów, który byłby porównywalny z podobnymi danymi dostarczanymi przez zarządców dróg o wyższych kategoriach posłużono się metodologią do obliczania modelu popytu. Obliczenia prowadzono zgodnie z założeniami dotyczącymi modeli ruchotwórczych dla miast małych i średnich (model opracowany przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej).

Tabela 12 Wskaźniki emisyjne pojazdów w kg związku na zarejestrowany pojazd

Rodzaj pojazdu	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NM VOC
Osobowe	0,1	9,6	2017,4	0,1	5,2	0,3	0,4	0,9
Lekkie dostawcze	0,1	10,8	4494	0,1	17,7	1,1	1,3	1,2
Ciężarowe	0,7	33,9	19425,9	0,8	130	3,5	4,2	4,9
Autokary	1,3	41,6	25483,1	0,8	176,4	3,9	4,5	5,5
Autobusy miejskie	8,3	225,6	85117,5	1,5	735,7	22,6	25,4	48,5
Motocykle	0,2	18,7	197,8	0	0,3	0,1	0,1	2,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

<sup>2</sup> GUS „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju” Szczecin 2018 r.

Tabela 13 Emisja roczna pojazdów na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka w kg. związku na zarejestrowany pojazd

Rodzaj pojazdu	2018	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10
Osobowe	11465	1146,5	110064	23 129 491,00	1146,5	59618	3439,5	4586
Lekkie dostawcze	253	25,3	2732,4	1 136 982,00	25,3	4478,1	278,3	328,9
Ciężarowe	113	79,1	3830,7	2 195 126,70	90,4	14690	395,5	474,6
Autokary	42	54,6	1747,2	1 070 290,20	33,6	7408,8	163,8	189
Autobusy miejskie	1	8,3	225,6	85 117,50	1,5	735,7	22,6	25,4
Motocykle	2356	471,2	44057,2	466 016,80	0	706,8	235,6	235,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

### 2.3.3 EMISJE SPOWODOWANE PRZEZ TRANZYT, DROGĘ S8 ORAZ DROGI WOJEWÓDZKIE

Na podstawie pomiaru ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA na drogach powiatu rawskiego obliczono emisję spowodowaną przez transport ponadlokalny.

Tabela 14 Emisja roczna pojazdów na podstawie badania GPR 2015 przeprowadzonego przez drogi wojewódzkie

Droga Wojewódzka 707, 725, 726	Średnia liczba pojazdów	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NM VOC
SDRR poj/dobę	5019								
Motocykle	16	19,78	1898,88	399041,7	19,78	1028,56	59,34	79,12	178,02
osobowe	3179	317,95	30523,2	6414323	317,95	16533,4	953,85	1271,8	2861,55
dostawcze	756	75,6	8164,8	3397464	75,6	13381,2	831,6	982,8	907,2
ciężarowe bez przyczepy	265	185,85	9000,45	5157576	212,4	34515	929,25	1115,1	1300,95
ciężarowe z przyczepą	759	531,65	25747,05	14753971	607,6	98735	2658,25	3189,9	3721,55

<b>autobusy</b>	<b>32</b>	<b>42,25</b>	<b>1352</b>	<b>828200,8</b>	<b>26</b>	<b>5733</b>	<b>126,75</b>	<b>146,25</b>	<b>178,75</b>
-----------------	-----------	--------------	-------------	-----------------	-----------	-------------	---------------	---------------	---------------

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

Tabela 15 Emisja roczna pojazdów na podstawie badania GPR2015 przeprowadzonego przez GDDKiA

S8	Średnia liczba pojazdów w na terenie Gminy	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NM VOC
<b>SDRR poj./dobę</b>	<b>26779</b>								
<b>Motocykle</b>	<b>55</b>	<b>11</b>	<b>1028,5</b>	<b>10879</b>	<b>0</b>	<b>16,5</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>154</b>
<b>osobowe</b>	<b>16312</b>	<b>1631,167</b>	<b>156592</b>	<b>32907156</b>	<b>1631,167</b>	<b>84820,67</b>	<b>4893,5</b>	<b>6524,667</b>	<b>14680,5</b>
<b>dostawcze</b>	<b>2558</b>	<b>255,8333</b>	<b>27630</b>	<b>11497150</b>	<b>255,8333</b>	<b>45282,5</b>	<b>2814,167</b>	<b>3325,833</b>	<b>3070</b>
<b>ciężarowe bez przyczepy</b>	<b>932</b>	<b>652,1667</b>	<b>31583,5</b>	<b>18098464</b>	<b>745,3333</b>	<b>121116,7</b>	<b>3260,833</b>	<b>3913</b>	<b>4565,167</b>
<b>ciężarowe z przyczepą</b>	<b>6767</b>	<b>4737,133</b>	<b>229412,6</b>	<b>13100000</b>	<b>5413,867</b>	<b>879753,3</b>	<b>23685,67</b>	<b>28422,8</b>	<b>33159,93</b>
<b>autobusy</b>	<b>155</b>	<b>201,5</b>	<b>6448</b>	<b>3949881</b>	<b>124</b>	<b>27342</b>	<b>604,5</b>	<b>697,5</b>	<b>852,5</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

#### 2.3.4 PODSUMOWANIE EMISJI Z TRANSPORTU

W poniższej tabeli zestawiono emisję z transportu na terenie Gminy Miasta Rawa Mazowiecka

Tabela 16 Niska emisja na terenie Gminy Miasto Rawa Mazowiecka

Droga	l poj.	CH4	CO	CO2	N2O	NOx	PM2.5	PM10	NM VOC
<b>województwa</b>	<b>5019</b>	<b>1,17</b>	<b>76,69</b>	<b>30950,58</b>	<b>1,26</b>	<b>169,93</b>	<b>5,56</b>	<b>6,78</b>	<b>9,15</b>
<b>krajowa S8</b>	<b>26779</b>	<b>7,49</b>	<b>452,69</b>	<b>197463,53</b>	<b>8,17</b>	<b>1158,33</b>	<b>35,26</b>	<b>42,89</b>	<b>56,48</b>
<b>Ruch lokalny</b>	<b>l poj.</b>	<b>CH4</b>	<b>CO</b>	<b>CO2</b>	<b>N2O</b>	<b>NOx</b>	<b>PM2.5</b>	<b>PM10</b>	<b>NM VOC</b>

<b>pojazdy zarejestrowane</b>	<b>16248</b>	<b>1,79</b>	<b>162,66</b>	<b>28083,02</b>	<b>1,3</b>	<b>87,64</b>	<b>4,54</b>	<b>5,84</b>	<b>0</b>
-------------------------------	--------------	-------------	---------------	-----------------	------------	--------------	-------------	-------------	----------

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych

#### 2.4 PLANOWANY EFEKT EKOLOGICZNY ZWIĄZANY Z WDRAŻANIEM STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Celem wdrożenia strategii, składającej się zarówno z działań infrastrukturalnych jak i działań informacyjno-promocyjnych, jest poprawa stanu jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej osiągnięta dzięki zmniejszonej emisyjności komunikacyjnej, częstszemu wybieraniu alternatywnych środków transportu przez mieszkańców Rawy Mazowieckiej oraz przez współpracę z przedsiębiorcami w zakresie wdrażania elektromobilności.

Planowane działania pozwolą na:

- obniżenie zawartości CO<sub>2</sub> w powietrzu o około 3672,38 Mg CO<sub>2</sub>/rok,
- redukcję emisji pyłów PM 10 i PM 2,5 o około 5% w stosunku do emisji pochodzącej z szeroko pojętego przemieszczania się mieszkańców,
- wykorzystanie energii odnawialnej. Osiągnięcie celów strategicznych strategii pozwoli na zwiększenie udziału energii odnawialnej w stosunku do całości energii elektrycznej niezbędnej do obsługi zadań z szeroko pojętej komunikacji transportowej o około 10% w stosunku do początku okresu obowiązywania strategii.

Zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka, a co za tym idzie częstsze wybieranie komunikacji zbiorowej lub transportu bezemisyjnego powodować będzie zmniejszenie hałasu komunikacyjnego co wpłynie korzystnie na zdrowie i samopoczucie mieszkańców miasta.

Działania te są zgodne z unijnym dokumentem strategicznym „Europa 2020”. W obszarze zmian klimatu/energii dokument zakłada m.in. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do poziomu z 1990 r. Wskutek realizacji zaplanowanych działań na terenie gminy możliwe będzie uzyskanie odpowiedniej wielkości efektu ekologicznego.

Głównym obszarem, na którym w szczególności koncentrować się będą działania zawarte w strategii, jest obniżenie zawartości CO<sub>2</sub> w powietrzu. Ograniczenie emisji tych



związków wpisuje się w ramy dokumentu „Europa 2020” oraz będzie pozytywnie oddziaływać na strefę środowiskową, społeczną oraz zdrowotną.

## 2.5 MONITORING JAKOŚCI POWIETRZA

System oceny jakości powietrza funkcjonuje na podstawie art. 85 – 95 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396). Monitoring stanu powietrza wykonywany jest w celu zmierzenia, gromadzenia i analizy danych

o stężeniach szkodliwych substancji występujących w powietrzu. W oparciu o zebrane dane wykonuje się ocenę jakości powietrza z uwagi na ochronę zdrowia ludzi.

Miasto Rawa Mazowiecka monitoruje stan jakości powietrza w oparciu o dane Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz dane firmy Airly.eu.

Strona internetowa Urzędu Miasta w Rawie Mazowieckiej pozwala każdemu zainteresowanemu na bieżące śledzenie poziomu występowania zanieczyszczeń za pomocą wyników pomiarów jakości powietrza Airly.eu

Działania zawarte w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka koncentrować się będą na ograniczeniu występowania niskiej emisji, a co za tym idzie prowadzić będą do poprawy jakości powietrza. Efekty wdrażanej strategii oceniane będą na podstawie analizy raportów o stanie powietrza Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska a także na podstawie zebranych odczytów z punktów mierzenia jakości powietrza na terenie Rawy Mazowieckiej które zbierane i udostępniane są na stronie internetowej Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka. Raz w roku sporządzony zostanie raport z realizacji strategii rozwoju elektromobilności, w którym uwzględnione zostaną powyższe analizy oraz działania służące do osiągnięcia celów wynikających ze strategii rozwoju elektromobilności.

## 3. STAN OBECNY SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO W RAWIE MAZOWIECKIEJ

### 3.1 STRUKTURA ORGANIZACYJNA

System komunikacji miejskiej na terenie Miasta Rawa Mazowiecka był wprowadzony na zasadzie pilotażu. W tej fazie wprowadzania miejskiego transportu publicznego nie wydzielono odrębnej struktury zarządzającej systemem organizacyjnym komunikacji miejskiej. Organizację transportu komunikacji miejskiej powierzono spółce miejskiej ZGO Aquarium sp. z o. o. Operatorem systemu transportu była firma zewnętrzna wyłoniona w formie przetargu nieograniczonego. Od maja 2020 roku organizatorem komunikacji miejskiej jest Miasto Rawa Mazowiecka.

### 3.2 TRANSPORT PUBLICZNY I KOMUNALNY

Pilotażowy program komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej rozpoczął się w 2016 roku. Początkowo obejmował on tylko jedną trasę rozmieszczoną w granicach administracyjnych miasta. Ze względu na duże zainteresowanie mieszkańców miejskimi usługami transportowymi w kolejnych latach postanowiono o rozszerzeniu pierwotnej trasy o kolejne przystanki oraz o uruchomieniu kolejnej linii autobusowej.

Aktualnie miejski transport publiczny obejmuje dwie trasy:

- Linia I – kursująca we wszystkie dni tygodnia – od poniedziałku do piątku zgodnie z standardowym rozkładem, a w soboty, niedziele i dni świąteczne zgodnie z rozkładem świątecznym. Autobus tej linii kursuje po głównych arteriach miasta obejmując swoim zasięgiem większość punktów generujących duży ruch mieszkańców, w tym m.in. Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej. Autobusy na trasie Linii I kursują w częstotliwości 13 kursów dziennie w każdym z kierunków, w tym 3 po rozszerzonej trasie, w dni powszednie oraz 10 kursów dziennie, w tym 4 po rozszerzonej trasie, w dni świąteczne. Linia I rozszerzona została o dodatkowe przystanki przebiegające po zmienionej trasie obejmującej dodatkowe skupiska mieszkańców. Trasa Linii I obejmuje 16 przystanków, PSB Mrówka, ul. Katowicka (osiedle), ul. Katowicka (aquarium), ul. Orzeszkowej, ul. Tomaszowska (sklep ADAR), ul. Tomaszowska (cmentarz), ul. Kościuszki (szkoła podstawowa nr 1), Plac Wolności, Plac Piłsudskiego, ul. Jeżowska, ul. Willowa, ul. Ogrodowa, ul. Sadowa, Pl. Piłsudskiego, ul. Jerozolimska, ul. Kazimierza Wielkiego w tym 5 na trasie rozszerzonej. Przejazd na całej długości trasy jest bezpłatny.

- **Linia II – duże zainteresowanie komunikacją miejską przyczyniło się do powstania kolejnej linii autobusowej w granicach administracyjnych miasta. Trasa linii II częściowo pokrywa się z trasą linii I jednakże jej przebieg w pozostałych częściach obejmuje inne duże skupiska mieszkańców Rawy Mazowieckiej. Trasa Linii II obejmuje 9 przystanków - ul. Katowicka (aquarium), ul. Katowicka (rondo), ul. Tomaszowska (cmentarz), ul. Przemysłowa, ul. Zwolińskiego, ul. Konstytucji 3 Maja, ul. Targowa (szkoła podstawowa nr 2), ul. Aleksandrówka (1), ul. Aleksandrówka (2), ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Mszczonowska (blok socjalny).**

Oprócz transportu miejskiego na obszarze administracyjnym miasta oferowane są usługi transportowe innych przedsiębiorstw i spółek. Większość usług skupia się na regionalnym przewozie osób przy czym Rawa Mazowiecka jest punktem docelowym lub punktem startowym dla tras przebiegających przez okoliczne miejscowości. Ponadto przez Rawę Mazowiecką przebiegają trasy komunikacji zbiorowej na których przystanki w Rawie Mazowieckiej są jednymi z wielu na trasie docelowej. Przedsiębiorstwami które świadczą usługi transportowe na terenie Miasta Rawa Mazowiecka są:

- **PKS Tomaszów Mazowiecki Sp. z o.o. ul. Dworcowa 6, 97-200 Tomaszów Mazowiecki,**
- **PKS Skierniewice Sp. z o. o. ul. Jana III Sobieskiego 79, 96-100 Skierniewice,**
- **MILANO-PRZEWOZY Mateusz Walenta, Konopnica 18, 99-230 Wartkowiec,**
- **EURO-BUS Ł.Kłęb, S.Kłęb sp. j. Jasionin Mały 26, 95-047 Jeżów,**
- **RAN-TRANS Transport Osobowy Sylwester Raniszewski, ul. Zakolejowa 63, 07-202 Wyszaków,**
- **PKS Łódź Sp. z o.o. ul. Smutna 28, 91-729 Łódź,**
- **Usługi Transportowe Robert Nagórka ul. Krakowska 14/12, 96-200 Rawa Mazowiecka.**

Według danych (stan na 29.02.2020 r.) zamieszczonych w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej na terenie Rawy Mazowieckiej zarejestrowane były 34 podmioty świadczące usługi z zakresu działalności taksówek osobowych (PKD 49.32.Z.). Przy czym należy zwrócić uwagę, że liczba realnie działających na terenie

**Miasta Rawa Mazowiecka podmiotów oferujących usługi taksówek osobowych może być większa z uwagi na fakt rejestracji działalności poza miastem a świadczenia usług także w obrębie miasta.**

**Ważnym elementem komunikacyjnym na mapie Rawy Mazowieckiej jest układ dróg rowerowych. Sprawny system rowerowy, oprócz walorów rekreacyjnych i turystycznych, zapewnia także sprawne poruszanie się mieszkańców w ramach przemieszczania**

**się do miejsc pracy lub nauki. Mając na względzie zmieniające się trendy komunikacyjne, zaangażowanie mieszkańców w ograniczenie niskiej emisji, a także duże zapotrzebowanie na infrastrukturę rowerową od lat jest tworzona sieć dróg rowerowych. Pomimo powstawania kolejnych elementów infrastruktury rowerowej, sieć dróg rowerowych nadal nie stanowi spójnej całości, co wymieniane jest wśród mieszkańców jako czynnik zniechęcający do wyboru roweru jako środka transportu alternatywnego do pojazdów spalinowych. Układ gotowych już fragmentów sieci dróg rowerowych skupia się wokół zalewu Tatar będącego główną atrakcją turystyczną miasta oraz miejscem rekreacji lokalnych mieszkańców oraz turystów. Ścieżki rowerowe położone dookoła zalewu**

**oraz wzdłuż rzeki Rawki nie są połączone z resztą tras. Połączenia z pozostałymi istniejącymi elementami dróg rowerowych brakuje także fragmentowi ścieżki rowerowej od ronda Jana Pawła II kończącej się na ulicy Wyzwolenia. Fragment ścieżki rowerowej pomiędzy ulicami Reymonta a Zamkowa Wola w ciągu ulicy Targowej jest najdłuższym elementem sieci dróg rowerowych powstałych poza obszarem Zalewu Tatar lub w jego bliskiej odległości.**

Mapa 1 Mapa dróg rowerowych w Rawie Mazowieckiej

*Źródło: googlemaps.com*

**Miasto Rawa Mazowiecka, a także spółki podległe Miastu Rawa Mazowiecka, nie posiadają obecnie pojazdów transportu publicznego. Zadania operacyjne w ramach komunikacji miejskiej zapewniane są przez firmy zewnętrzne wybrane w drodze przetargu nieograniczonego na jasnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach zgodnych z zapisami prawa polskiego i unijnego. Pojazdy wykorzystywane w ramach komunikacji miejskiej stanowią własność operatora.**

Miasto Rawa Mazowiecka oraz spółki podległe Miastu Rawa Mazowiecka w ramach zadań komunalnych nie posiadają pojazdów zarówno napędzanych paliwami tradycyjnymi jak i paliwami alternatywnymi. Zadania wykonywane w ramach prac komunalnych, takich jak m.in. dbanie o miejską zielen, prace przy zapewnieniu przejezdności dróg zimą itp. powierzane są w drodze przetargów firmom zewnętrznym. Jedynymi pojazdami posiadanymi przez Miasto Rawa Mazowiecka są pojazdy służbowe Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka. Posiadane auta cechują się dużym stopniem zużycia oraz niedostosowaniem technologicznym do obecnych trendów, z wyjątkiem ostatniej pozycji wskazanej poniżej - samochód posiada silnik hybrydowy. W skład posiadanej floty wchodzi:

- Mercedes Sprinter- rok produkcji: 2001, ilość miejsc: 5, spalanie paliwa na 100 km: 12 l,
- Bus VW Transporter- rok produkcji: 2005, ilość miejsc: 9, spalanie paliwa na 100 km: 13 l.
- Toyota Camry - rok produkcji 2019, 5 miejsc, zużycie średnie paliwa ok. 7 l/100 km.

Zapotrzebowanie na paliwo niezbędne do użytkowania powyższych aut nie jest duże, ze względu na fakt wykorzystywania aut wyłącznie w niezbędnych celach służbowych lub przy realizacji prac grupy interwencyjnej. Pojazdy posiadane przez UM w Rawie Mazowieckiej napędzane są paliwami tradycyjnymi. Zużycie paliwa przez pojazdy Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka w roku 2019 wyniosło około 3 161,4 litra. Miasto Rawa Mazowiecka rozpoczęło także inwestycje w pojazdy wykorzystujące alternatywne źródła napędu kupując samochód z napędem hybrydowym.

### 3.3 TRANSPORT PRYWATNY

Komunikacja w zakresie transportu prywatnego opiera się o układ drogowy którego głównym szlakiem drogowym jest droga ekspresowa S8 oraz droga krajowa 72. Drogi powiatowe w obrębie administracyjnym miasta mają długość 7,125 km. Drogi gminne mają łącznie 46,07 km. Szkielet drogowy w mieście opiera się o ulice: 1-go Maja, Kolejowa, Jeżowska, Kościuszki, Tomaszowska, Katowicka, Zamkowa Wola, Krakowska. Badania ruchu drogowego wskazują na systematyczne zwiększanie się ruchu drogowego w mieście. Natężenie ruchu drogowego szczególnie w przypadku pojazdów spalinowych jest głównym źródłem niskiej emisji. Szczególnie wysokie natężenie ruchu drogowego

na ulicach Rawy Mazowieckiej następuje głównie w godzinach porannych, a następnie w godzinach popołudniowych. Badania ankietowe wśród mieszkańców Rawy Mazowieckiej pokazały, iż zdecydowana większość wskazuje samochód jako główny środek transportu do codziennego przemieszczania się (np. z domu do pracy, miejsca nauki). Na samochód wskazało 73,9% ankietowanych osób. Jest to istotne także ze względu na to, że najliczniejszą grupą ankietowanych są osoby które w trakcie przemieszczania się do miejsca pracy, nauki pokonują od 0 do 5 kilometrów (odsetek osób, które wybrały tę odpowiedź wynosił 43,5%).

Mapa 2 Średnie natężenie ruchu w Rawie Mazowieckiej o godzinie 16.00

Źródło: *googlemaps.com*

---

#### POJAZDY O NAPĘDZIE SPALINOWYM

Pojazdy o napędzie spalinowym stanowią zdecydowaną większość wśród aut zarejestrowanych na terenie powiatu rawskiego przez mieszkańców i przedsiębiorców. Także pojazdy posiadane przez Urząd Miasta Rawa Mazowiecka cechują się napędem spalinowym i hybrydowym. Ilość pojazdów o napędzie spalinowym rejestrowanych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka systematycznie wzrasta, co ma także przełożenie na zwiększony ruch drogowy w obrębie miasta, a także na pogarszanie się stanu powietrza. Poniższa tabela obrazuje wzrostową tendencję liczby zarejestrowanych aut o napędzie spalinowym.

**Liczba pojazdów o napędzie spalinowym przyjmuje tendencję wzrostową w każdej z kategorii, oprócz autobusów. Zwiększona liczba pojazdów zwiększa także niską emisję, która występuje w związku z przemieszczaniem się pojazdami spalinowymi.**

Tabela 17 Ilość pojazdów o napędzie wyłącznie spalinowym zarejestrowanych w powiecie rawskim

Rok	2015	2017	2019
Autobus	103	76	79
Ciągnik rolniczy	1 606	1 718	1 839
Ciągnik samochodowy	384	458	527
Motocykl	1 050	1 118	1 265
Motorower	817	859	911
Samochód inny	32	47	60
Samochód ciężarowy	2 585	2 770	3 015
Samochód osobowy	11 182	12 271	13 821
Samochód sanitarny	10	10	10
Samochód specjalny	123	140	159

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji*

---

#### POJAZDY NAPĘDZANE GAZEM ZIEMNYM LUB INNYMI BIOPALIWAMI

Liczba pojazdów napędzanych gazem i innymi biopaliwami na terenie powiatu rawskiego wzrasta, jednakże mimo wzrostowej tendencji udział pojazdów o napędzie wykorzystującym gaz ziemny lub inne biopaliwa jest niższy niż w innych regionach województwa łódzkiego. Do grupy pozostałych biopaliw należą: biogaz, który można wykorzystać do zastąpienia gazu ziemnego, olej roślinny surowy i przetworzony (biodiesel), alkohole – metanol, etanol, butanol i propanol.

Tabela 18 Ilość pojazdów napędzanych gazem ziemnym lub innymi biopaliwami (w tym jako napęd alternatywny) zarejestrowanych w powiecie rawskim

Rok	2015	2017	2019
Samochód ciężarowy (gaz ziemny lub biopaliwa jako napęd alternatywny)	135	137	144
Samochód osobowy (gaz ziemny lub biopaliwa jako napęd alternatywny)	2313	2488	2687
samochód osobowy (biopaliwa)	1	1	1
samochód specjalny (gaz ziemny lub biopaliwa jako napęd alternatywny)	0	0	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji

Na terenie powiatu rawskiego jedynymi pojazdami napędzanymi gazem ziemnym lub innymi biopaliwami były samochody ciężarowe oraz samochody osobowe. Dynamika wzrostu liczby tych pojazdów jest podobna do dynamiki pojazdów o napędzie spalinowym.

---

#### POJAZDY O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM

Pojazdy o napędzie elektrycznym cieszą się coraz większą popularnością wśród kierowców. Na terenie powiatu rawskiego występowanie pojazdów elektrycznych jest nadal marginalne. Brak odpowiedniej infrastruktury dostosowanej do specyficznych wymagań aut elektrycznych i konieczność ich ładowania jest czynnikiem wpływającym na mniejsze zainteresowanie pojazdami elektrycznymi wśród mieszkańców Rawy Mazowieckiej i powiatu rawskiego.

Tabela 19 Liczba pojazdów elektrycznych (w tym jako napęd alternatywny) zarejestrowanych w powiecie rawskim

Rok	2015	2017	2019
Samochód inny	0	0	1
Samochód ciężarowy	0	0	1
samochód osobowy	0	2	7
Samochód osobowy (napęd elektryczny jak napęd alternatywny)	2	6	15



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji

**Coraz większa dostępność pojazdów o napędzie elektrycznym, a także programów wspierających osoby zainteresowane kupnem pojazdu elektrycznego, spowodują zwielokrotnienie ilości pojazdów elektrycznych na terenie powiatu rawskiego. Brak odpowiedniej infrastruktury ładowania zniechęca jednak potencjalnych nabywców do zakupu pojazdów elektrycznych.**

---

#### OGÓLNODOSTĘPNA PUBLICZNA INFRASTRUKTURA ŁADOWANIA

**Pojawienie się w transporcie pojazdów napędzanych energią elektryczną niesie za sobą konieczność powstawania w przestrzeni miast infrastruktury pozwalającej na ładowanie tychże pojazdów w strefach publicznych. Obecny rozwój infrastruktury jest zróżnicowany w zależności od lokalizacji. Skupiska punktów do ładowania występują w największych miastach lub też przy obiektach hotelowych. Obecnie na terenie Miasta Rawa Mazowiecka nie ma publicznej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Najbliższym Rawie Mazowieckiej punktem ładowania pojazdów elektrycznych jest obiekt ulokowany w miejscowości Ossa, jednak ze względu, iż nie jest to punkt w przestrzeni publicznej tylko obiekt ulokowany przy obiekcie hotelowym, dostępność jego jest znacznie ograniczona. Zwiększenie ilości pojazdów elektrycznych, ich ciągły rozwój a także większe zainteresowanie mieszkańców zakupem pojazdów elektrycznych wiąże się z zwiększeniem zapotrzebowania na usługi oferowane przez infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych. Obecność punktów ładowania pojazdów elektrycznych – nie tylko aut, ale także m.in. rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych czy też skuterów, powodować będzie zwiększenie zainteresowania nabyciem pojazdu elektrycznego przez mieszkańców Rawy Mazowieckiej.**

Mapa 3 Lokalizacja punktów ładowania pojazdów elektrycznych w pobliżu Rawy Mazowieckiej

Źródło: *plugshare.com*

### 3.4 ISTNIEJĄCY SYSTEM ZARZĄDZANIA

System zarządzania drogami na terenie Miasta Rawa Mazowiecka odbywa się na wielu szczeblach. Drogi, w zależności od kategorii, zarządzane są przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka w zakresie dróg gminnych oraz, na podstawie porozumienia z Zarządem Powiatu Rawskiego, dróg powiatowych w granicach administracyjnych miasta. Drogami o kategorii wojewódzkiej zarządza Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, natomiast drogi krajowe przebiegające przez miasto zarządzane są przez GDDKiA. Do zadań Miasta Rawa Mazowiecka należy sprawowanie nadzoru nad infrastrukturą dróg gminnych, bieżące naprawy, a także dbanie o bezpieczeństwo uczestników ruchu na drogach gminnych, w tym pieszych i rowerzystów. Miasto odpowiedzialne jest także za odpowiednie oświetlenie chodników i przejść dla pieszych.

Od maja 2020 roku Miasto Rawa Mazowiecka jest organizatorem komunikacji miejskiej na terenie miasta. W ramach zadań gmina zarządza organizacją tras, analizuje opłacalność linii, planuje i analizuje możliwości poszerzenia siatki połączeń, natomiast operator wyłoniony przez gminę zajmuje się administrowaniem i bieżącą obsługą transportu miejskiego.

Na terenie miasta obecnie nie funkcjonuje żaden system wypożyczania rowerów, w tym również system rowerów miejskich.

### 3.5 PARAMETRY ILOŚCIOWE I JAKOŚCIOWE ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTU

#### 3.5.1 DROGI NA TERENIE GMINY

Rysunek 22 Drogi na terenie Miasta Rawa Mazowiecka

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Open Street Map

Poniżej przedstawiono legendę do powyższej mapy. Mapę przygotowano na podstawie danych z serwisu Open Street Map. Dane zostały skorygowane o dane dostępne na innych portalach mapowych oraz na gminnym portalu mapowym. Przyjęto następującą klasyfikację dróg zgodną z nazewnictwem dróg w Polsce.

Rysunek 23 Podział na typy odcinków. Przypisanie typów odcinków do nazewnictwa w Open Street Map

Źródło: Modelowanie i Prognozowanie Ruchu Zeszyty Naukowo Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Tabela 20 Podział długości dróg ze względu na zarządcę

Nr drogi lub rodzaj	Zarządca	Długość drogi w kilometrach
powiatowe	drogi powiatowe - Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka, na podstawie porozumienia z Zarządem Powiatu Rawskiego	7,125
707	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	2,50
72	GDDKiA	2,50
725	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	1,50
726	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	0,50
S8	GDDKiA	4,80
gminne	Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka	46,07
<b>Suma końcowa</b>		<b>64,995</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych  
z Miasta Rawa Mazowiecka oraz Open Street Map

Tabela 21 Długości dróg gminnych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka

L.p.	nazwa ulicy	długość w kilometrach
1	Akacyjowa	0,4340
2	Aleksandrówka	1,4400
3	Armii Krajowej	0,1680
4	Asnyka	0,1290
5	Batorego	0,4500
6	Biała	0,5700
7	Browarna	0,2500
8	bez nazwy od u. Tomaszowskiej do Kochanowskiego	0,3000
9	Chmielna	0,1930
10	B. Chrobrego	0,3520
11	Cmentarna	0,1680
12	M Dąbrowskiej	0,8000
13	Dolna	0,9440
14	Fredry	0,5850
15	Gąsiorowskiego	0,6200
16	Jasińskiego	0,1520
17	Jeziorańskiego	0,5100
18	Jerozolimska	0,4060
19	Jeżowska	0,9080
20	Kaczeńcowa	0,3040
21	Kazimierza Wielkiego	0,6000
22	Kilińskiego	0,1210
23	Kochanowskiego	0,4700
24	Konopnickiej	0,2600
25	Kopernika	0,0620
26	Krasickiego	0,1360
27	Krzywe koło	0,1620
28	Laskowa	0,4840
29	Łakowa	0,1770
30	Lenartowicza	0,4380
31	Łowicka	0,4400
32	Mazowiecka	0,0610
33	Mickiewicza	0,3250
34	Miła	0,1580

35	Miodowa	0,4940
36	Mszczonowska	1,5930
37	Mszczonowska strefa przemysłowa	0,1930
38	Murarska	0,1360
39	Nowa	0,1200
40	Ogrodowa	0,8010
41	Orzechowa	0,1420
42	Orzeszkowej	0,6260
43	Osada Dolna	1,0500
44	Parkowa	0,1160
45	J.CH Paska	0,6340
46	Piaskowa	0,4950
47	Piekarska	0,1430
48	Pl. Piłsudskiego	0,4630
49	Piwna	0,1960
50	Podmiejska	0,1400
51	Polna	1,1784
52	Południowa	0,5100
53	B.Prusa	1,0535
54	Przechodnia	0,0560
55	Przemysłowa	0,9190
56	Pszeniczna	0,1160
57	WL. Reymonta	1,6440
58	Różana	0,1810
59	Sadowa	0,4580
60	H.Sienkiewicza	0,4980
61	Księdza Skorupki	0,1570
62	Słodowa	0,1530
63	Słoneczna	0,1480
64	J.Słowackiego	1,7290
65	J.Sobieskiego	0,7530
66	Solidarności	0,6510
67	Staffa	0,1580
68	Świderskich Braci	0,0750
69	Tatar	1,0370
70	Tulipanowa	0,1800
71	J.Tuwima	0,3400
72	A Urbańskiego	0,0850
73	Wałowska	0,4200
74	Warszawska	0,3900
75	Wierzbowa	0,5000
76	Willowa	0,6280
77	Wiśniowa	0,2550
78	Wodna	0,2200
79	Wyzwolenia	0,4080
80	Zamkowa	0,0810
81	Zapolskiej	0,2700
82	Zatylna	0,1460
83	Zielona	0,2200
84	Ziemowita	0,0370
85	Zwolińskiego	0,9280
86	St Żeromskiego	1,1100
87	Żmichowskiej	0,4000
88	Żydomicka	0,7000

89	Żytunia	0,1700
90	Katowicka	1,6500
91	Tomaszowska	0,8710
92	Górna	0,3060
93	J. Korczaka	0,1860
94	Kornela Makuszyńskiego	0,1530
95	J.Brzechwy	0,1830
96	Kardynała Stefana Wyszyńskiego	0,1000
97	Plac Wolności	0,3000
98	Kościuszki	0,1750
99	Kolejowa	0,4300
100	Skierniewicka	0,2120
101	Krakowska	1,3800
102	Osiedle 9 maja	0,2400
<b>SUMA</b>		<b>46,0679</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z

Miasta Rawa Mazowiecka

Tabela 22 Długości dróg powiatowych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka

L.p.	Nazwa ulicy	Długość odcinka
1	Tomaszowska	0,9
2	Kościuszki	0,225
3	1 Maja	0,8
4	Księża Domki	0,9
5	Niepodległości	0,6
6	Faworna	0,4
7	Konstytucji 3 Maja	0,6
8	Katowicka	0,5
9	Opoczyńska	1,48
10	Targowa	0,72
<b>SUMA</b>		<b>7,125</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych

z Miasta Rawa Mazowiecka

### 3.5.2 RUCH WEWNĘTRZNY

Do obliczenia ruchu wewnątrz miejskiego zastosowano metodologię modelu ruchu, według której podzielono miasto na strefy, zgodnie z podziałem na obręby administracyjne. Kolejno dla każdego obrębu obliczono liczbę osób zamieszkujących na danym terenie, liczbę pracujących, liczbę miejsc pracy w przemyśle i w usługach, liczbę uczniów oraz liczbę szkół, w tym przedszkoli. Następnie określono następujące determinanty podróży.

- D-P – dom – praca,

- P-D – praca – dom,
- D-N – dom – nauka,
- N-D – nauka – dom,
- D-I – dom – inne,
- I-D – inne – dom,
- NZD – niezwiązane z domem.

Dodano również współczynnik ruchu pieszego na poziomie 60%. Współczynnik ten został określony na podstawie danych zawartych w analizie transportu miast średnich - model ogólny IGPIK. Ustalono też współczynnik napelnienia samochodu na poziomie 1,5 osoby na jedno auto.

Na podstawie tych danych obliczono liczbę podróży na dobę.

Tabela 23 Tabela Produkcja/Atrakcja

Nr Obręb u	Produkcja	Atrakcja
1	538	500
2	2 120	2 222
3	95	103
4	3 687	3 737
5	384	248
6	65	88
7	645	721
8	390	305
<b>SUMA</b>	<b>7 924</b>	<b>7 924</b>

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z powyższą tabelą określono liczbę potencjalnych wyjazdów z regionu – produkcja oraz liczbę celów podróży dla każdego regionu - atrakcja.

Rysunek 24 Liczba celów podróży

Źródło: opracowanie własne

Na powyższej mapie zobrazowano liczbę celów podróży przypisanych do każdego obrębu. Liczbę celów podróży określono w oparciu o następujące dane: liczba ludności, liczba osób zatrudnionych, liczba miejsc pracy, liczba szkół, liczba uczniów, liczba uczniów w danej szkole.

Proporcjonalnie do liczby wszystkich celów podróży określono wielkość potoków ludzkich pomiędzy strefami. Wykorzystano wzór dla modelu proporcjonalnego:

$T_{ij}$  - wielkość potoków pomiędzy strefami

$P_i$  - liczba produkcji w i-tym obrębie

$A_j$  - liczba atrakcji w j-tym obrębie

$P$  - suma wszystkich produkcji dla wszystkich obrębów

Zdecydowano się na zastosowanie modelu proporcjonalnego z uwagi na małe odległości między strefami. Na podstawie zgromadzonych danych obliczono więźbę podróży dla miasta Rawa Mazowiecka.

Tabela 24 Macierz podróży dla Rawy Mazowieckiej

Nr	5	3	6	1	2	7	8	4
----	---	---	---	---	---	---	---	---



obrębu								
5	12	2	2	16	66	20	12	115
3	4	1	0	6	27	8	5	47
6	4	1	0	5	23	7	4	40
1	24	5	4	33	133	40	24	232
2	107	26	18	150	594	180	109	1033
7	34	8	5	48	192	58	35	335
8	14	3	2	20	81	24	15	141
4	181	44	30	253	999	304	183	1738

Źródło: opracowanie własne

Z modelu wynika, że największy ruch jest związany z dotarciem do Obrębu 4, w którym mieści się większość szkół, przedszkoli i miejsc pracy związanymi z usługami. Poniżej zaprezentowano graficzną interpretację wyników analizy.

Rysunek 25 Model transportowy dla Rawy Mazowieckiej.

Źródło: opracowanie własne

Z poniższej tabeli wynika, iż na obszarze miasta Rawa Mazowiecka potencjał podróży wynosi 7924 przejazdy na dobę. W porównaniu z danymi z GPR za 2015 rok wynika, iż głównie ruch tranzytowy stanowi największe wyzwanie dla poprawy jakości powietrza na terenie Rawy Mazowieckiej. Ruch lokalny związany z przejazdami do pracy ma również swój istotny udział, natomiast w porównaniu z ruchem tranzytowym na drodze S8 jest dużo mniej istotny.

Tabela 25 Porównanie ruchu lokalnego z ruchem tranzytowym.

Typ ruchu	Ilość pojazdów/dobę
Ruch tranzytowy drogi wojewódzkie	5019
Ruch tranzytowy droga S8	26779
Ruch lokalny	7924

Źródło: opracowanie własne

Jako alternatywę dla samochodu na terenie Rawy Mazowieckiej warto rozważyć promocje ruchu pieszego i rowerowego. Poniżej na rysunku zaznaczono trasy, którymi

**mogą swobodnie poruszać się rowerzyści i piesi. Jak pokazano we wcześniejszej analizie, kluczowa dla upłynnienia ruchu w Rawie jest w pierwszej kolejności dobra komunikacja między obrębami położonymi wzdłuż trasy S8 oraz zapewnienie bezpiecznej komunikacji między częściami miasta rozdzielonymi drogą nr 72.**

**Aby zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza spowodowane ruchem samochodów, należy pomyśleć o zaprojektowaniu tras pieszo rowerowych. Najważniejsze dla Rawy Mazowieckiej, będą trasy równoległe do drogi krajowej S8 oraz trasy umożliwiające przejazd przez drogę nr 72.**

**Poniżej przedstawiono potencjał pieszy dla każdego z obrębów. Wytyczono okręgi o promieniu 600 metrów z centrum każdego obrębu. Na podstawie tych okręgów można wyznaczyć obszary o preferowanym ruchu pieszym.**

Rysunek 26 Obszary o zasięgu ruchu pieszego

*Źródło: opracowanie własne*

**Biorąc pod uwagę specyfikę każdego rejonu zwiększony ruch pieszy występuje w rejonie 4 zgodnie z opracowanym modelem ruchotwórczym. Pozostałe rejonu należałoby skomunikować przy zastosowaniu:**

- **specjalnego oświetlenia przejść dla pieszych,**
- **czytelnego oznakowania,**
- **zachowania łączności chodników i ciągów rowerowych,**
- **transportu publicznego o charakterze usługi gminnej.**

Taka propozycja wynika z umiejscowienia w rejonie numer 4 głównych obiektów użyteczności publicznej, miejsc pracy ogółem, liczby ludności, liczbę zakładów usługowych, liczby obiektów handlowych.

3.6 OPIS NIEDOBORÓW I ZAKRES INWESTYCJI NIEZBĘDNYCH DO ZNIWELOWANIA NIEDOBORÓW JAKOŚCIOWYCH I ILOŚCIOWYCH SYSTEMU, W TYM INWESTYCJI ODTWORZENIOWYCH

INSTALACJE ŁADOWANIA SAMOCHÓW ELEKTRYCZNYCH

Rawa Mazowiecka charakteryzuje się niskimi odległościami punktów P (produkcje) i A (atrakcje). Szczególnie należy zwrócić uwagę, że w obrębie numer 4 znajduje się większość szkół, usług publicznych oraz miejsc pracy w usługach. Region ten nadaje się zatem na miejsce instalacji ładowarek miejskich. Należy jednak zauważyć, iż większość przyszłych użytkowników samochodów elektrycznych będzie ładowała swoje auta w taryfie nocnej na terenie własnej nieruchomości.



Rysunek 27 Rozmieszczenie parkingów w centralnej części miasta

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie powyższej mapy można wyznaczyć najlepsze miejsca do zainstalowania miejskich ładowarek elektrycznych. Najważniejsze parkingi znajdują się w okolicach centrów handlowych i tam należałoby rozważyć zainstalowanie ładowarek do pojazdów elektrycznych. Kolejną potencjalną lokalizacją jest dworzec autobusowy i sąsiadujący z nim dworzec kolejowy.


Rysunek 28 Parkingi wraz warstwą sieci elektroenergetycznej

parkingi	
drogi	
sieci elektryczne	
szkoły	

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 29 Propozycje umiejscowienia stacji ładowania w okolicy budynków użyteczności publicznej i budynków usługowych

*Źródło: opracowanie własne*

Na powyższej mapie zaznaczono zgodnie z legendą parkingi oraz główne generatory ruchu. Symbolem  oznaczono propozycję lokalizacji stacji ładowania pojazdów.

Planuje się budowę stacji ładowania pojazdów w następujących lokalizacjach oznaczonych na mapie cyframi:

1. parking w pobliżu dworca autobusowego
2. parking przy Miejskim Domu Kultury
3. parking na ulicy Targowej na tyłach szpitala
4. parking przy cmentarzu na ulicy Solidarności
5. parking przy ulicy Katowickiej naprzeciwko basenu
6. parking przy ulicy Sobieskiego w pobliżu siedziby Rawsko-Mazowieckiej Spółdzielni Mieszkaniowej

## ROWERY

Do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem kołowym niezbędne jest ulepszenie infrastruktury rowerowej. Na podstawie wcześniejszych analiz wyznaczono trasy rowerowe, które skutecznie zmniejszyłyby ruch lokalny. Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, rzeka Rawka stanowi zielono niebieski kręgosłup miasta. Proponuje się wykorzystać brzegi rzeki do wytyczenia głównej ścieżki rowerowej łączącej najbardziej zaludnione części miasta. Dodatkowo warto budując ścieżki połączyć jak najwięcej ważnych punktów miasta. Zaletą stworzenia takiego kręgosłupa jest jego relatywnie niższy koszt oraz znaczne odciążenie głównych odcinków miasta z ruchu lokalnego a co za tym idzie mniejsze koszty utrzymania dróg.

Analizując układ drogowy, rozkład urbanizacyjny miasta, a także wyniki konsultacji społecznych sporządzono wykaz priorytetowych do realizacji ciągów pieszo-rowerowych.

1. trasa rowerowa ulica Targowa, Konstytucji 3 Maja, Faworna, Rawka
2. trasa rowerowa od ulicy Łowickiej do ulicy Sobieskiego
3. trasa rowerowa nad Zalewem Tatar

Przebieg tras zostanie szczegółowo ustalony na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Powyższe zestawienie ma charakter otwarty.

Rysunek 30 Propozycja tras rowerowych w mieście Rawa Mazowiecka

*Źródło: opracowanie własne*

W proponowanym rozwiązaniu ścieżka wzdłuż rzeki Rawka stanowi główną oś transportową dla ruchu rowerowo-pieszego. Do tej osi zbiegają się pozostałe linie komunikacyjne łącząc wszystkie części miasta. Na kolejnych etapach wdrażania strategii wskazane jest jej aktualizacja i sprawdzenie wskaźników.

Tabela 26 Zestawienie nowo projektowanych ścieżek rowerowych

Nr trasy na mapie	Relacja	długość [km]
1	ulica Targowa, Konstytucji 3 Maja, Faworna, Rawka	1,37
2	trasa rowerowa od ulicy Łowickiej do ulicy Sobieskiego	0,96
3	trasa rowerowa nad Zalewem Tatar	2,05
	<b>SUMA</b>	<b>4,38</b>

Źródło: opracowanie własne

Proponowana sieć ścieżek, jest szkicem tras dróg rowerowych w Rawie Mazowieckiej. Plan docelowej sieci dróg rowerowych oparty zostanie na analizie możliwości technicznej wykonania pasa drogi rowerowej, analizie własności gruntów. Cały plan rozwoju ścieżek rowerowych proponuje się rozłożyć na okresy wdrażania strategii. Proponuje się okresy dwuletnie realizacji poszczególnych działań wskazanych w strategii.

Tabela 27 Harmonogram realizacji zadania budowy ścieżek rowerowych

Nazwa trasy	Długość [km]	Szacowany koszt [mln zł]	Harmonogram realizacji	Zmniejszenie emisji szkodliwych substancji [%]
trasa rowerowa od ulicy Łowickiej do ulicy Sobieskiego	0,96	2,15	2020-2022	3%
trasa rowerowa nad Zalewem Tatar	2,05	3,935	2022-2028	2%
trasa rowerowa ul Targowa, Konstytucji 3 Maja Faworna Rawka	1,37	2,74	2026-2028	2%

Źródło: opracowanie własne

Tabela 28 Redukcja emisji w związku z planowaną budową ścieżek rowerowych

Lata realizacji programu	CH4 [kg]	CO [kg]	CO <sub>2</sub> [kg]	N <sub>2</sub> O [kg]	NOx [kg]	PM2.5 [kg]	PM10 [kg]	Redukcja [mln zł]

<b>emisja bazowa</b>	2020	1785	162657,1	28083024	1297,3	87637,4	4535,3	5839,5	0
<b>redukcja</b>	2025	62,48	5693	982906	45,41	3067,31	158,74	204,38	3,657
<b>redukcja</b>	2030	62,48	5693	982906	45,41	3067,31	158,74	204,38	5,168
<b>STAN PO REDUKCJI</b>		1660,04	151271,1	26117212,3	1206,48	81502,8	4217,8	5430,74	8,825

*Źródło: opracowanie własne*

Przedstawione wyżej koszty budowy warto zestawić z kosztami, które ponosi całe społeczeństwo w wyniku zanieczyszczenia środowiska przez transport kołowy. Koszty transportu w literaturze nazywa się kosztami zewnętrznymi.

Koszty zewnętrzne transportu są częścią kosztów społecznych i nie mają odzwierciedlenia w cenach rynkowych ani w kosztach wszystkich użytkowników dróg.

Transport oddziałuje negatywnie na środowisko naturalne i powoduje jego degradację przez zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, użytkowanie terenów pod infrastrukturę i powodowanie zniekształcenia naturalnej rzeźby terenu i krajobrazu. Działanie jego niekorzystnie wpływa także na zdrowie i życie ludzkie.<sup>3</sup>

#### DOŚWIETLENIE PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH

W Polsce znacząca część wypadków z udziałem pieszych zdarza się po zmroku, dlatego też powinno się wykorzystać wiedzę i doświadczenie dotyczące właściwego oświetlenia w nocy oznakowanych przejść dla pieszych. Wiedza ta dostępna i praktykowana jest w krajach, w których bezpieczeństwo pieszych jest priorytetem. Strategia ma na celu zwiększenie ruchu pieszych oraz rowerzystów, którzy w kontakcie z samochodem stoją na straconej pozycji. Dlatego wraz ze wzrostem udziału ruchu pieszego należy stopniowo poprawiać bezpieczeństwo.

#### WŁAŚCIWE OŚWIETLENIE PRZEJŚĆ

Chcąc spełnić właściwe, bezpieczne, zgodne z normą oświetlenie przejścia należy zapewnić oświetlenie wertrykalne, w płaszczyźnie pionowej. Spełnienie tego warunku jest możliwe za pomocą opraw o rozsyle światła dedykowanym do oświetlenia przejść – o podwójnej asymetrii świecenia.

<sup>3</sup> Raport GUS Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju



Rysunek 31 Oświetlenie wertykalne

Źródło: [www.bezpieczne-przejscie.pl](http://www.bezpieczne-przejscie.pl)

**Oświetlenie wertykalne – zapewniające odpowiedni poziom oświetlenia w płaszczyźnie pionowej, realizowane jest za pomocą opraw o podwójnie asymetrycznym rozsyłu światła. Oprawy takie nie są odchylane, aby nie oślepić kierowców. Wyposażone powinny być w płaską szybę ustawioną równoległą do płaszczyzny jezdni.**

Rysunek 32 Rozsył światła oprawy dedykowanej do oświetlenia przejść dla pieszych oraz oprawy oświetlenia ulicznego

Źródło: [www.bezpieczne-przejscie.pl](http://www.bezpieczne-przejscie.pl)

Rysunek 33 Mapa przejść dla pieszych oraz głównych ulic na terenie Rawy Mazowieckiej

Źródło: opracowanie własne

**Na podstawie mapy wybrano przejścia, które leżą na drogach głównych. W roku 2019 Miasto Rawa Mazowiecka zmodernizowało przejścia na ulicach Słowackiego, Warszawskiej i Jerozolimskiej. Zgodnie z powyższą mapą do zmodernizowania zostało 20 przejść. Szczególnie newralgicznym punktem jest ulica Tomaszowska (6 przejść), Krakowska (8 przejść), Targowa (7 przejść). Ulica Krakowska jest częściowo przejęta przez gminę i zarządzana przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka, a częściowo przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Natomiast ulica Tomaszowska, będąca drogą powiatową, jest zarządzana przez Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka na podstawie porozumienia z Zarządem Powiatu Rawskiego. Koszt doświetlenia jednego przejścia wynosi pomiędzy 15 a 20 tys. zł.**

## FLOTA GMINY

**W skład floty gminnej wchodzi poniżej wymienione pojazdy**

- Mercedes Sprinter- rok produkcji: 2001, ilość miejsc: 5, spalanie paliwa na 100 km: 12 l,
- Bus VW Transporter- rok produkcji: 2005, ilość miejsc: 9, spalanie paliwa na 100 km: 13 l.
- Toyota Camry, rok produkcji 2019, 5 miejsc, zużycie średnie paliwa ok. 7 l/100 km.

Duży stopień wyeksploatowania floty aut gminnych oraz fakt, iż wszystkie posiadały napęd tradycyjny, wpłynął na decyzję władz miasta o zakupie nowego auta z napędem hybrydowym - Toyota Camry. Inwestycje związane z wymianą floty pojazdów gminnych wynikają także z założeń Ustawy o Elektromobilności i Paliwach Alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 roku, która nakłada na jednostki samorządu terytorialnego konieczność posiadania odpowiedniej ilości pojazdów o napędzie alternatywnym w zarządzanej flocie

## TRANSPORT PUBLICZNY

Jak opisano to w podrozdziale 3.1 Miasto Rawa Mazowiecka prowadzi pilotaż, który ma na celu stworzenie publicznego transportu miejskiego. Z uwagi na piramidę wieku oraz koszty społeczne wynikające z zanieczyszczenia powietrza taki kierunek jest słuszny.

Jednak aby osiągnąć znaczną redukcję emisji należy zoptymalizować trasy autobusów, zmodernizować liczbę i jakość przystanków. Należy też w perspektywie całej strategii rozważyć decyzję o zelektryfikowaniu transportu w gminie. Korzystając ze wsparcia funduszu niskoemisyjnego wydaje się to być sprawą w zasięgu Urzędu Miasta lub lokalnych przedsiębiorców. Przed podjęciem decyzji biznesowych należy przeprowadzić dokładne badania ankietowe liczby osób korzystających z autobusów w chwili obecnej.

Przy ocenie korzyści płynących z inwestycji w transport publiczny należy wziąć pod uwagę.

- Dane dotyczące kosztów społecznych,
- Stan autobusów miejskich w Polsce, który pozostawia wiele do życzenia.

Negatywnie wypada porównanie kosztów społecznych<sup>4</sup>, które powstają w wyniku korzystania z autobusu, który jest już przestarzały i samochodu. Dla przestarzałego autobusu jest to aż 87 tys. zł rocznie zaś dla samochodu to 900 zł. rocznie. Aby zniwelować tą różnicę każdy tego typu autobus powinien zabierać minimum 94 osoby na pokład.

Dlatego istotne jest aby inwestować w autobusy, które posiadają przynajmniej normę euro6 lub napędzane są paliwami alternatywnymi. W wypadku Rawy Mazowieckiej wynika, że najlepszym rozwiązaniem, które obsłużyłoby potoki pasażerskie jest zastosowanie autobusów do 20 osób. Można zróżnicować autobusy i dobrać wielkość autobusu do odpowiedniego natężenia ruchu pasażerów.

Tabela 29 Natężenie ruchu pasażerów

Godzina		Motywacja						
od	do	D-P	P-D	D-N	N-D	D-I	I-D	NZD
0	1	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
1	2	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2	3	0,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3	4	0,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,00%	0,00%
4	5	3,50%	0,00%	0,10%	0,00%	0,30%	0,10%	0,10%
5	6	16,00%	0,20%	0,50%	0,00%	1,00%	0,10%	0,30%
6	7	28,70%	0,30%	12,10%	0,00%	3,90%	0,30%	1,30%
7	8	<b>28,20%</b>	<b>0,20%</b>	<b>26,00%</b>	<b>0,20%</b>	<b>8,60%</b>	<b>1,20%</b>	<b>5,80%</b>
8	9	9,50%	0,20%	22,60%	0,60%	10,10%	2,60%	5,30%
9	10	4,30%	0,30%	22,10%	0,30%	14,00%	3,60%	6,30%
10	11	1,90%	0,40%	8,00%	1,20%	10,90%	6,60%	9,30%
11	12	1,30%	1,20%	2,40%	4,70%	7,60%	8,70%	10,40%
12	13	1,40%	1,90%	1,80%	11,00%	4,90%	9,10%	8,30%
13	14	1,40%	5,80%	1,00%	22,40%	4,90%	7,80%	9,90%
14	15	0,90%	17,60%	0,60%	27,50%	4,60%	7,60%	10,60%
15	16	<b>0,50%</b>	<b>26,80%</b>	<b>0,40%</b>	<b>14,30%</b>	<b>5,80%</b>	<b>7,80%</b>	<b>11,70%</b>
16	17	0,50%	18,80%	1,20%	8,30%	7,50%	9,10%	7,60%
17	18	0,70%	10,70%	0,80%	4,00%	7,10%	8,40%	5,10%
18	19	0,20%	5,70%	0,30%	2,80%	4,30%	8,00%	3,60%
19	20	0,10%	3,80%	0,10%	2,00%	2,60%	8,20%	2,30%
20	21	0,20%	2,40%	0,00%	0,30%	1,10%	5,50%	1,20%
21	22	0,20%	2,30%	0,00%	0,30%	0,50%	3,30%	0,60%
22	23	0,00%	1,20%	0,00%	0,10%	0,10%	1,40%	0,20%

4 Raport GUS „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju.”

23	24	0,00%	0,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,60%	0,10%
Σ		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Powyżej zaprezentowano procentowy podział potoków pasażerskich na godziny doby - model ogólny IGPIK. Należy przeanalizować siatkę połączeń pod względem potoków ludzkich oraz obciążenia każdej godziny doby.

Należy też zadbać o odpowiednie oznakowanie trasy oraz dostęp w formie internetowej oraz mobilnej do aktualnego rozkładu jazdy.

#### 4. OPIS ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU ENERGETYCZNEGO JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

##### 4.1 OCENA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO ORAZ PROGNOZOWANE ZAPORZEBOWANIE NA ENERGIĘ DO ROKU 2025

###### 4.1.1 ENERGIA ELEKTRYCZNA

Na terenie Miasta Rawa Mazowiecka znajduje się GPZ przy ul. Skierniewickiej. Jest to najważniejszy punkt rozdzielczy na terenie miasta. Zasilany jest z linii 110 kV relacji:

- „Odlewnia (Koluszki) – Skoczykłody – Rawa Mazowiecka”,
- „Rawa Mazowiecka – Żurawia”.

Stacja GPZ wyposażona jest w dwa transformatory 110/15 o mocach znamionowych 25 MVA każdy.

Następnie ze stacji 110/15 liniami średniego napięcia zasilane jest miasto oraz okoliczne Gminy. Następujące linie zasilają miasto:

- „Rawa Mazowiecka – Miasto”,
- „Rawa Mazowiecka – Szpital”,
- „Rawa Mazowiecka – Zamkowa Wola”,
- „Rawa Mazowiecka – Wodociągi”,

- „Rawa Mazowiecka – Centrala Nasienna”,
- „Rawa Mazowiecka – Rafan”,
- „Rawa Mazowiecka – Nowe Miasto”.

Zgodnie z opinią PGE Dystrybucja z siedzibą w Łodzi system energetyczny zaspokaja obecne oraz perspektywiczne plany rozwoju.

Zgodnie z danym przekazanymi przez PGE Dystrybucja na terenie Miasta Rawa Mazowiecka występuje 8883 punktów poboru, które w całości zużywają 57 405 094 kWh rocznie. Największy pobór występuje w taryfie B do której przypisane są większe zakłady przemysłowe, szpitale, wodociągi lub inne punkty odbioru z zapotrzebowaniem na moc powyżej 300 kW.

Tabela 30 Zestawienie odbiorców energii elektrycznej na terenie Rawy Mazowieckiej

Grupa Taryfowa	Ilość odbiorców [szt.]	Zużycie energii [kWh]	Maksymalny pobór energii roczny [kWh]
A	0	0	175 200 000
B	31	27510369	
C	897	17391581	
G	7955	12503144	
R	0	0	
Razem	8883	57 405 094	

Źródło: opracowanie własne

W powyższej tabeli obliczono dodatkowo maksymalny teoretyczny pobór energii elektrycznej. Daje to około 30% wykorzystania istniejących możliwości.

Poniżej przedstawiono zapotrzebowanie na moce dla samochodów elektrycznych oraz pobór energii.

Tabela 31 Moce ładowarek elektrycznych w samochodach

Auto	Maksymalna moc ładowarki [kW]	Typ ładowarki
Audi A3 e-tron	9,9 (3x3 kW)	1 i 3 fazowa
BMW ActiveE	7,7	1 fazowa
Ford Focus Electric	6,6	1 fazowa
Ford Transit Connect Electric	3,3	1 fazowa
Mitsubishi i-MiEV	około 3	1 fazowa
Nissan Leaf	3,3	1 fazowa
Re-Volt	2	1 fazowa
Tesla Roadster	16,2	1 fazowa
Volvo C30 BEV	około 3	1 fazowa
Think City	około 3,5	1 fazowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.samochodyelektryczne.org](http://www.samochodyelektryczne.org)

Tabela 32 Pojemność akumulatorów oraz zużycie energii na 100 km

Auto	Energia zgromadzona w akumulatorach [kWh]	Deklarowany zasięg w cyklu NEDC [km]	Zużycie energii w cyklu NEDC [kWh/100 km]
Mercedes-Benz Klasa A E-CELL	36	200	18
Mitsubishi i-MiEV	16	150	11
Nissan Leaf	24	175	13
Renault Fluence Z.E.	22	170	13
Smart forspeed	16,5	135	12
Volkswagen London Taxi	45	300	15

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.samochodyelektryczne.org](http://www.samochodyelektryczne.org)

#### 4.1.1.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ DO ROKU 2025

Na podstawie powyższych danych oraz ilości podróży i macierzy odległości między obrębami zaprognozowano ilość energii potrzebnej do zaspokojenia potrzeb energetycznych dla transportu elektrycznego.

Tabela 33 Macierz odległości między obrębami miasta

I D	5	3	6	1	2	7	8	4	Ś
5	500	2237,78649 1	1708,771 5	2391,798 6	2001,2322	2292,2366 97	2621,439	1114,75 5	18
3	2237,786	500	3929,904 5	2605,568 5	1255,9835	4201,7873 53	4052,835	2541,44 9	26
6	1708,772	3929,90453 9	500	3193,038 3	3435,3524	1274,4326 56	2203,878	1817,71 1	22
1	2391,799	2605,56848 2	3193,038 3	500	1355,7098	2610,3865 93	1905,672	1446,18 3	20
2	2001,232	1255,98351 9	3435,352 4	1355,709 8	500	3346,7698 67	2976,289	1707,87 6	20
7	2292,237	4201,78735 3	1274,432 7	2610,386 6	3346,7699	500	1043,694	1674,18 2	21
8	2621,439	4052,83548 8	2203,877 6	1905,671 9	2976,2888	1043,6944 18	500	1623,78 1	21
4	1114,755	2541,44860 8	1817,711	1446,183	1707,8758	1674,1821 1	1623,781	500	15

Źródło: opracowanie własne

Tabela 34 Liczba podróży na terenie każdego Obrębu w systemie P i A

Nr obrębu	5	3	6	1	2	7	8	4	SUMA
5	12	2	2	16	66	20	12	115	245
3	4	1	0	6	27	8	5	47	98
6	4	1	0	5	23	7	4	40	84
1	24	5	4	33	133	40	24	232	495
2	107	26	18	150	594	180	109	1033	2217
7	34	8	5	48	192	58	35	335	715
8	14	3	2	20	81	24	15	141	300
4	181	44	30	253	999	304	183	1738	3732

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie tych danych wyznaczono średnią dzienną liczbę kilometrów pokonywanych przez samochody na terenie Rawy Mazowieckiej w ruchu lokalnym. Następnie obliczono na podstawie danych z portalu <http://samochodyelektryczne.org> chwilową moc oraz zapotrzebowanie na energię elektryczną dla wszystkich obecnie zarejestrowanych w Rawie Mazowieckiej samochodów.

Tabela 35 Energia i Moc

Nr obrotu	metry dziennie	km dziennie	km rocznie	zapotrzebowanie na energię	zapotrzebowanie na moc chwilową [kW]
5	455 333,1035	455,333	166 196,5	24 929,48	74 522,5
3	26 1235,1024	261,235	95 350,78	14 302,62	
6	189 662,424	189,662	69 226,63	10 383,99	
1	990 517,0635	990,517	361 538,7	54 230,81	
2	4 594 514,24	4 594,514	1 676 998	251 549,6	
7	1 514 324,392	1 514,324	552 728,3	82 909,24	
8	634 784,5394	634,784	231 696,2	34 754,42	
4	5 796 699,421	5 796,699	2 115 795	317 369,3	
<b>SUMA</b>	<b>14 437 070,29</b>	<b>14 437,07</b>	<b>5269530</b>	<b>790 429,5</b>	

Źródło: opracowanie własne

Elektryfikacja wszystkich samochodów osobowych zwiększyłaby zapotrzebowanie na energię jedynie o 790, 5 MWh. W porównaniu do obecnego zużycia energii są to wartości dużo mniejsze niż zużycie w każdej z grup taryfowych. Natomiast moc chwilowa przewyższa prawie trzykrotnie moc dostępną w stacji GPZ. Wiadomo, że jest mało prawdopodobne, by wszyscy na raz włączyli ładowanie swoich samochodów. Natomiast będzie to w przyszłości wyzwaniem, przed którym stanie dostawca energii.

Szacuje się że do końca obecnej strategii zelektryfikowane zostanie 10% transportu samochodowego w Mieście Rawa Mazowiecka. Zatem w tym zakresie Rawa Mazowiecka będzie miała zapewniony dostęp do odpowiedniej mocy i energii.



Rysunek 34 Mapa sieci elektroenergetycznej dla Rawy Mazowieckiej

*Źródło: Dane pochodzące od Operatora Systemu Elektroenergetycznego*

---

4.1.2 GAZ ZIEMNY

Rawa Mazowiecka zasilana jest w gaz ziemny ze stacji wysokiego ciśnienia przy ul. Krakowskiej oraz w Konopnicy. Niestety PSG nie zgodziło się na podanie bardziej szczegółowych danych odnośnie możliwości zasilania Rawy Mazowieckiej. W mieście znajduje się też 7 stacji redukcyjnych ze średniego na niskie ciśnienie.

W roku 2018 zużycie gazu ziemnego przedstawiało się w następujący sposób

- Taryfy W.1 85 500 m3 2311 odbiorców,
- Taryfy W.2 234 000 m3 657 odbiorców,
- Taryfy W.3 1366 000 m3 662 odbiorców,
- Taryfy W.4 241 000 m3 22 odbiorców,
- Taryfy W.5 3200 000 m3 29 odbiorców.

Gmina Miasto Rawa Mazowiecka współpracuje z PSG przy gazyfikacji kolejnych obszarów miasta. Jest to szczególnie ważne w kontekście walki o czystsze powietrze. Gaz ziemny nie emituje prawie wcale pyłów i innych związków tworzących smog.

Rysunek 35 Mapa sieci gazowej w Rawie Mazowieckiej

*Źródło: opracowanie na podstawie danych operatorów sieci gazowej*

---

4.1.2.1 WARIANTOWA PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA W GAZ ZIEMNY DO ROKU 2025

Z powyższych informacji trudno ocenić, czy Rawa Mazowiecka jest wystarczająco zabezpieczona, jeśli chodzi o dostęp do gazu ziemnego. Ponieważ trwają prace nad gazyfikacją osiedli można stwierdzić, że możliwości przesyłowe są odpowiednie.

Obecne trendy rozwoju elektromobilności wskazują, iż w przyszłości raczej energia elektryczna będzie odgrywać ważniejszą rolę w zapewnieniu paliwa dla transportu. Gaz ziemny będzie miał zastosowanie w sytuacjach, gdy potrzebna jest dużo wyższa gęstość paliwa i każdy dodatkowy kilogram wpływa na ekonomikę transportu. Rolnictwo wysokotowarowe oraz tranzyt, transport na dalekie odległości będzie odpowiednim segmentem transportu, który będzie razem z gazem ziemnym szedł ramię w ramię.

Obecnie do ogrzewania domów zużywa się 15026000 kWh gazu. Zgodnie z polityką miasta eliminacji skutków zanieczyszczenia powietrza, udział gazu ziemnego do ogrzewania budynków będzie systematycznie rósł. W roku 2025 szacuje się, że wzrośnie z 27% obecnie, do 35% w roku 2025. Taki wzrost będzie możliwy dzięki szerokiej współpracy Gminy z PSG.

## 5. STRATEGIA ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W JEDNOSTCE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

### 5.1 PODSUMOWANIE I DIAGNOZA STANU OBECNEGO

Stan rozwoju elektromobilności jest ważnym czynnikiem wpływającym zarówno na strefę środowiskową, ale także zdrowotną i ekonomiczną mieszkańców Miasta Rawa Mazowiecka oraz władz samorządowych. Początkowa faza rozwoju elektromobilności w Polsce jak i wysokie koszty związane z inwestycjami z zakresu elektromobilności powodują, iż wiele małych i średnich miast dopiero zaczyna wdrażać elementy elektromobilności w tkankę organu samorządowego.

#### 5.1.1. ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY ORAZ POTRZEBY SEKTORA KOMUNIKACYJNEGO

Miasto Rawa Mazowiecka mimo podejmowanych w przeszłości działań związanych z ograniczeniem emisyjności i zanieczyszczenia powietrza posiada wiele zdiagnozowanych braków z zakresu transportu publicznego oraz ograniczania emisyjności.

Jednym z problemów Miasta jest słabo rozwinięta sieć komunikacji miejskiej. Jest to tym bardziej istotne w świetle wyników badania ankietowego przeprowadzonego w początkowej fazie powstawania dokumentu. Z raportu z konsultacji społecznych wynika, iż najliczniejszą grupą osób, są osoby które w ramach codziennego przemieszczania się do pracy, miejsca nauki lub innych miejsc pokonują do 5 kilometrów dziennie.

Tę odpowiedź wybrało aż 43,5 % ankietowanych osób, co w zestawieniu z kolejną najliczniejszą grupą osób, tj. osoby które pokonują od 6 do 10 kilometrów (26,1 % ankietowanych), obrazuje iż prawie 70% mieszkańców przemieszcza się codziennie w granicach administracyjnych miasta. Jednocześnie najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód – tę opcję wybrało jako jeden z głównych środków transportu, aż 73,9 % ankietowanych. Może to świadczyć o dużych brakach w komunikacji miejskiej i konieczności dalszego rozwijania zarówno siatki tras, jak i częstotliwości połączeń. Słaba siatka połączeń komunikacji miejskiej jest także zobrazowana w wynikach dotyczących korzystania z tejże komunikacji. Aż 58,7 % ankietowanych nie korzysta z transportu zbiorowego na terenie Miasta Rawa Mazowiecka. Jednym z nagorzej ocenionych czynników wpływających na ogólną ocenę systemu transportu komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej były:

- liczba kursów,
- skomunikowanie,
- dogodna lokalizacja przystanków.

Komunikacja miejska mimo wyznaczenia tras przechodzących przy najważniejszych punktach publicznych i edukacyjnych miasta nie zapewnia pełnej zdolności komunikacyjnej większości mieszkańców Rawy Mazowieckiej.

Kolejnym ważnym elementem ograniczającym rozwój elektromobilności na terenie Rawy Mazowieckiej jest brak publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych zarówno w granicach administracyjnych miasta jak i bliskiej okolicy. Brak odpowiedniej infrastruktury do ładowania pojazdów poprzez generowanie sporych uciążliwości związanych z ładowaniem pojazdów skutecznie zniechęca do zakupu pojazdów o napędzie elektrycznym. Konieczność zapewnienia publicznych punktów ładowania potwierdzona jest faktem, iż w badaniu ankietowym widoczne jest zainteresowanie wśród mieszkańców kupnem pojazdów o napędzie elektrycznym.

W małych i średnich miastach posiadających ograniczone zasoby finansowe ważnym elementem ograniczania emisyjności przemieszczania są rowery oraz ścieżki rowerowe. Rawa Mazowiecka posiada sieć dróg rowerowych, która jest szczególnie rozwinięta przy zalewie Tatar, jednak poszczególne odcinki dróg rowerowych nie tworzą spójnej siatki drogowej, co wpływa na komfort jazdy oraz bezpieczeństwo użytkowników. Większość mieszkańców Rawy Mazowieckiej, tj. 52,2% nie jest zadowolona z obecnej sieci dróg rowerowych na terenie miasta. Brak spójności, a także mała liczba ścieżek prowadzących przez najbardziej zurbanizowane tereny miasta do miejsc rekreacji

powoduje,

iż mieszkańcy wybierają podróż autem zamiast rowerem. Problemem jest także niedostateczne oznakowanie ścieżek, a przede wszystkim ich niedostateczne oświetlenie, szczególnie w miejscach kolizyjnych, co wiąże się z zwiększonym zagrożeniem w trakcie użytkowania.

Brak lub niedostateczne oświetlenie jest także problemem zdiagnozowanym na większości chodników i przejść przez ulicę w obrębie administracyjnym miasta. Zmniejszone poczucie bezpieczeństwa w trakcie użytkowania chodników i ciągów pieszych, szczególnie nocą lub przy złych warunkach pogodowych powoduje, iż mieszkańcy częściej decydują się na pokonanie nawet krótkich odcinków drogi autem zamiast pokonania go pieszo lub rowerem.

Ilość miejsc parkingowych w mieście jest w większości dostosowana do ruchu drogowego. Może o tym świadczyć fakt, iż większość mieszkańców Rawy Mazowieckiej jako główny środek transportu wskazuje samochód oraz fakt, iż większość ankietowanych mieszkańców jest zadowolona z ilości miejsc parkingowych na terenie miasta. Miasto nie posiada jednak infrastruktury parkingowej zachęcającej do zmiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy. Aż 60,9% mieszkańców wskazało na konieczność powstania na terenie miasta rozwiązań parkingowych typu Park&Ride oraz Kiss&Ride, dlatego też należy rozważyć powstanie tego typu rozwiązań w kolejnych lokalizacjach w tym między innymi w pobliżu najbardziej użytkowanych przystanków komunikacji zbiorowej.

Braki związane z infrastrukturą pozwalającą na korzystanie z pojazdów elektrycznych, oraz związane z tym uciążliwości w przypadku posiadania pojazdu z napędem elektrycznym są najczęstszą przyczyną braku rozważania zakupu pojazdu elektrycznego. Aż 52,2 % mieszkańców Rawy Mazowieckiej nigdy nie miała możliwości korzystania z tego typu pojazdu.

Wśród mieszkańców Rawy Mazowieckiej odnotowano wysoki poziom znajomości zagadnień elektromobilności oraz pojęcia Smart City. Wśród osób które brały udział w badaniu, aż 82,6% zna i rozumie pojęcie elektromobilności, a 58,7% zna pojęcie Smart City. Wysoki potencjał mieszkańców oraz ich wiedza i zainteresowanie ograniczeniem emisyjności komunikacyjnej są bardzo cennym aktywem w budowaniu miasta przyjaznego i zgodnego z zasadami elektromobilności.

**Podjęcie działań odpowiadających na zdiagnozowane braki w strefie elektromobilności oraz zaangażowanie w poprawę jakości powietrza daje możliwości poprawy stanu jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej oraz ograniczenie niskiej emisji.**

## 5.2 SCREENING POWIĄZANYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

**Cele i założenia Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 są zgodne z pozostałymi dokumentami strategicznymi, zarówno regionalnymi jak i krajowymi.**

**Jednym z priorytetowych regionalnych dokumentów strategicznych jest „Strategia Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka”. Celem nadrzędnym jest „Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego miasta, budowanie więzi społecznych oraz wzrost znaczenia Rawy Mazowieckiej na arenie regionalnej i krajowej”. Działania realizowane w ramach wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka będą się koncentrować na ograniczeniu emisyjności w procesie przemieszczania się mieszkańców oraz budowaniu wzorców ukierunkowanych na wybór alternatywnych, nieemisyjnych form transportu. Oprócz efektu środowiskowego, jakim będzie ograniczenie niskiej emisji, a co za tym idzie poprawa jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej, osiągnięte zostaną także inne korzyści, które wpisują się także w priorytety Strategii Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka. Budowa nowej infrastruktury wpłynie pozytywnie na wizerunek miasta oraz jego wartość osiedleńczą. Ponadto wzrosną także walory rekreacyjne miasta. Sieć ścieżek rowerowych wpłynie na zwiększone zainteresowanie aktywnym wypoczynkiem. Całość tych działań budować będzie wizerunek miasta jako nowoczesnego, przyjaznego mieszkańcom**

**i turystom ośrodka miejskiego, co wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców i będzie zgodne z polityką zrównoważonego rozwoju.**

**Kolejnym istotnym dokumentem z którym Strategia Rozwoju Elektromobilności musi wykazywać spójność jest „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rawa Mazowiecka”. Projekty infrastrukturalne, ich lokalizacja musi być zgodna z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, tak aby zachować spójność urbanistyczną miasta uwzględniającą między innymi kierunki rozwoju systemów infrastruktury technicznej.**

**Realizacja celów Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 przyczyni się także do realizacji celów „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Rawa Mazowiecka”. Celami strategicznymi Planu są:**

- **redukcja emisji CO<sub>2</sub> z terenu miasta o 4,5% w stosunku do roku 2020,**
- **zmniejszenie zużycia energii finalnej na terenie miasta Rawa Mazowiecka o 4,55 % w stosunku do roku 2020,**
- **zwiększenie udziału wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych do 7,74% w 2020 roku.**

**Cele strategiczne osiągnięte zostaną dzięki realizacji celów szczegółowych. Część z nich realizowana będzie także dzięki wdrażaniu Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030. Każdy z dokumentów realizować będzie wspólne cele takie jak:**

- **modernizacja infrastruktury drogowej,**
- **popularyzacja niskoemisyjnego transportu,**
- **zarządzanie planowaniem gospodarki niskoemisyjnej w gminie,**
- **edukacja mieszkańców oraz pracowników gminy z zakresu świadomości energetycznej.**

**Wspólne cele pozwalają na szybszą i efektywniejszą realizację założeń każdego z dokumentów oraz osiągnięcie wyższych niż założone efektów środowiskowych.**

**Strategia Rozwoju Elektromobilności zakłada budowanie obszaru miasta jako przestrzeni przyjaznej mieszkańcom, poprzez ograniczenie emisyjności komunikacyjnej oraz powiązaną z tym poprawę jakości powietrza. Inwestycje infrastrukturalne wykorzystujące odnawialne źródła energii budować będą obszar konkurencyjny wobec innych rejonów Polski. Wizja ta jest spójna ze „Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego do 2020”, która jako jeden z głównych celów zakłada budowanie przyszłości (dobrobytu) regionu.**

**Dokument jest także zgodny z „Planem Rozwoju Elektromobilności w Polsce”, który zawiera długookresową wizję rozwoju elektromobilności w skali całego kraju. Plan wyznacza pięć głównych priorytetów, których realizacja przyczyni się do rozwoju elektromobilności w Polsce. Do celów tych należą między innymi: zwiększenie świadomości Polaków o pojazdach elektrycznych, rozwój rynku pojazdów elektrycznych, wprowadzenie regulacji prawnych dotyczących rozwoju elektromobilności, rozwój**

infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania pojazdów elektrycznych oraz napędzanych paliwami alternatywnymi. Cele i założenia Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030, jakimi są między innymi ograniczenie emisyjności komunikacyjnej oraz rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, realizować będą cele Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce.

Realizacja zadań i celów zawartych w Strategii jest komplementarna z założeniami dokumentów strategicznych, zarówno krajowych i ogólnopolskich. Podczas realizacji projektów wymienionych w strategii głównym wyznacznikiem i punktem odniesienia będzie Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych a także Ustawa z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw.

### 5.3 PRIORYTETY ROZWOJOWE W ZAKRESIE WDROŻENIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Zadaniem Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest określenie kierunku działań, których finalnym etapem będzie osiągnięcie założonych celów. Cele strategiczne realizowane będą za pomocą celów szczegółowych. Jako cele strategiczne wybrano:

- rozwój bezemisyjnej infrastruktury komunikacji miejskiej,
- urząd miasta skierowany na ochronę powietrza,
- bezpieczną sieć dróg pieszych i rowerowych w mieście,
- rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych,
- promocję elektromobilności wśród mieszkańców i przedsiębiorców,

Rozwój bezemisyjnej infrastruktury komunikacji miejskiej realizowany będzie poprzez stopniowy rozwój usług komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej, poszerzenie działania o nowe trasy oraz zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Miasto będzie dążyło do tego, aby pojazdy komunikacji miejskiej stanowiły chociaż częściowo tabor bezemisyjny. Ponadto, w dalszej perspektywie warto rozważyć inwestycje w infrastrukturę pomocniczą, taką jak m.in. przystanki autobusowe, które wyposażone byłyby w elementy pozwalające na czerpanie energii z źródeł odnawialnych np. do oświetlenia obszaru przystanku.

Realizacja celu strategicznego „Urząd Miasta skierowany na ochronę powietrza” skupiać będzie się m.in. na flocie pojazdów zarządzanej przez Miasto Rawa Mazowiecka. Pojazdy służbowe Miasta Rawa Mazowiecka będą stopniowo wymieniane na flotę napędzaną energią elektryczną, paliwami alternatywnymi lub na samochody hybrydowe.

„Bezpieczna sieć dróg pieszych i rowerowych w mieście” będzie się koncentrować na rozwoju infrastruktury rowerowej oraz poprawie bezpieczeństwa użytkowników ciągów pieszych i rowerowych. W ramach realizacji celu planowane są inwestycje których finalnym produktem będzie spójna sieć ścieżek rowerowych pozwalająca na swobodne przemieszczanie się rowerem po mieście. Ponadto rozważa się utworzenie systemu roweru miejskiego który umożliwiać będzie wypożyczanie i korzystanie z rowerów udostępnionych w ramach wypożyczalni. Ponadto inwestycje skierowane będą także w infrastrukturę pomocniczą dla rowerów, do której zaliczyć można m.in. stojaki na rowery w najbardziej uczęszczanych miejscach. Priorytetem będzie także poprawa bezpieczeństwa użytkowników ścieżek rowerowych oraz chodników. Konieczne będą inwestycje poprawiające oświetlenie dróg rowerowych oraz pieszych z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Poprawa bezpieczeństwa nastąpi także dzięki poprawnemu oznakowaniu dróg rowerowych oraz pieszych, a także wyraźne i widoczne oznakowanie miejsc kolizyjnych z sieciami dróg lub innymi ciągami rowerowymi. Kolejnym etapem poprawy bezpieczeństwa będzie doświetlenie przejść dla pieszych, a także wytypowanie miejsc do budowy przejść dla pieszych ograniczających jednocześnie prędkość samochodów (m.in. wyniesione przejścia dla pieszych).

Pierwszym etapem rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych będzie wytypowanie optymalnych miejsc oraz budowa miejskich ładowarek pojazdów elektrycznych. Infrastruktura ta musi być dostosowana do potrzeb różnego rodzaju pojazdów napędzanych energią elektryczną.

Promocja elektromobilności wśród mieszkańców i przedsiębiorców obejmować będzie działania informacyjne, których celem będzie zwiększenie świadomości mieszkańców Rawy Mazowieckiej z zakresu elektromobilności. Działania nastawione będą także na zmianę preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz częstsze wybieranie transportu zbiorowego w miejsce transportu indywidualnego. Stworzona zostanie także mapa inwestycji zrealizowanych w ramach strategii oraz informacja o punktach ładowania pojazdów elektrycznych. W ramach realizacji celu planowane są także warsztaty oraz konferencje dla przedsiębiorców na temat wdrażania elementów elektromobilności w firmach



**Realizacja celów strategicznych przyczyni się do osiągnięcia zmniejszonego poziomu niskiej emisji oraz poprawy jakości powietrza w Rawie Mazowieckiej.**

---

ADEKWATNOŚĆ ZAPROPONOWANYCH DZIAŁAŃ DO PROBLEMÓW ORAZ POTRZEB

Działania zaproponowane w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 wynikają z analizy braków i problemów występujących w Rawie Mazowieckiej oraz wśród mieszkańców miasta. Analiza potrzeb i problemów została przeprowadzona na podstawie konsultacji społecznych oraz analizy danych statystycznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza, ruchem samochodowym oraz innymi ogólnodostępnymi danymi. Planowane działania dobrane zostały pod kątem możliwego oddziaływania na zdiagnozowane braki oraz możliwości minimalizowania zdiagnozowanych problemów. Spośród analizowanych rozwiązań zaproponowano działania w największym stopniu wypełniające braki i odpowiadające na potrzeby z zakresu elektromobilności.

## 6. PLAN WDROŻENIA ELEKTROMOBILNOŚCI W JEDNOSTCE SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

### 6.1 ZESTAWIENIE I HARMONOGRAM NIEZBEDNYCH DZIAŁAŃ, W TYM INSTYTUCJONALNYCH I ADMINISTRACYJNYCH, W CELU WDROŻENIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

---

#### 6.1.1 ZAKRES I METODYKA ANALIZY WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Metodyka analizy została opracowana na podstawie danych pozyskanych od Wydziałów Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka, jednostek organizacyjnych Miasta oraz danych statystycznych dotyczących zarówno miasta, regionu jak i województwa. Wzięto pod uwagę również trendy zachodzące w gospodarce. Poniżej przedstawiono poszczególne obszary analizy, które są przyczyną powstania niniejszej strategii.

- Dane demograficzne. W mieście Rawa Mazowiecka od kilku lat zmniejsza się liczba mieszkańców. Od roku 1995 liczba mieszkańców zmniejszyła się o około 800 osób. Dla małych społeczności ubytek taki jest znaczący. Co więcej, interesująco wygląda piramida wieku. Największą grupą społeczną klasyfikując w ujęciach 10 letnich w Rawie są osoby we wczesnym wieku emerytalnym 60-70 lat lub zbliżające się do niego 55-65. Kolejną grupą są dzieci wyżej wymienionej grupy, dzisiejsi 30-40 latkowie. Natomiast pesymizmem napawa ilość dzieci w tej strukturze, jest ich znacząco mniej. Z tego wynika, iż jednym z ważniejszych rozwiązań dla postępującego starzenia się społeczeństwa będzie zapewnienie transportu publicznego oraz zapewnienie pieszej ciągłości komunikacyjnej. Z perspektywy osób w wieku produkcyjnym również istotne będzie zapewnienie odpowiedniej komunikacji publicznej dla obsługi połączeń Dom - Praca-Dom lub Dom-Szkoła - Dom, a także zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu rowerowym i pieszym.
- Możliwości oddziaływania Gminy. Istotnym wyzwaniem w transformacji transportu do takiego, który jest oparty o napędy niskoemisyjne jest wzięcie pod uwagę możliwości gminy. Dochody Gminy na przestrzeni ostatnich lat rosły. Szczególnie jeśli chodzi o wpływy z podatków. Wzrost między rokiem 2009 a 2016 wyniósł nieco ponad 32 proc<sup>5</sup>. Jednakże polityka transportowa jest tylko jednym z zadań samorządu. Zgodnie z danymi statystycznymi, miasto może pozwolić sobie na przeznaczenie z budżetu na ten rodzaj działalności między 2 a 4 mln złotych. Z uwagi na ograniczone możliwości miasto nie jest w stanie inwestować w każde rozwiązanie z zakresu elektromobilności. Będzie wybierało jednak takie działania, które będą służyły jak największej ilości mieszkańców tj. wsparcie dla transportu publicznego, budowa ścieżek rowerowych oraz poprawa ciągów pieszych wraz z ich odpowiednim oznakowaniem i oświetleniem. Uzupełniając miasto będzie instalować w wybranych miejscach w Rawie ładowarki elektryczne.
- Trendy makroekonomiczne.
  - a) Ceny baterii litowo-jonowych

Rysunek 36 Prognozowane ceny baterii litowo-jonowych

Źródło Departament Energii USA National Renewable Energy Laboratory, Annual Technology Baseline.

b) **Ceny instalacji odnawialnych źródeł energii (pv)**

Rysunek 37 Ceny prognozowane przez producentów paneli.

Źródło Departament Energii USA National Renewable Energy Laboratory, Annual Technology Baseline.

**Ceny gazu ziemnego, a tym samym (CNG), uzależnione są od wahań politycznych. Brak możliwości samodzielnego wyprodukowania w łatwy sposób znacznej ilości gazu bez konieczności budowy dużej instalacji oraz dostępności odpowiednich substratów.**

c) **Wzrost ilości autobusów elektrycznych w Polsce**

Rysunek 38 Prognozowany wzrost ilości autobusów elektrycznych w Polsce

*Źródło: raport PSPA*

- **Ruch lokalny. Jak opisano w rozdziale 3.3. Ruch lokalny generuje blisko 8 tyś. podróży samochodowych dziennie. Szczególnie obciążone są drogi prowadzące do centrum. Ważne w tym kontekście jest zmniejszenie ruchu samochodowego**

na rzecz ruchu pieszego oraz rowerowego, a także zmniejszenie tłoku na drogach poprzez wprowadzenie transportu publicznego.

- **Dane dotyczące zanieczyszczenia powietrza.** WHO podaje, że 24% wszystkich zgonów z powodu udaru mózgu na świecie ma związek ze smogiem. To samo dotyczy 25% zgonów z powodu chorób serca i aż 43% śmierci z powodu chorób płuc.

Rysunek 39 Liczby zgonów w zależności od przyczyn

*Źródło: opracowanie na podstawie danych WHO i danych GUS*

Spośród wyżej wymienionych przyczyn zgonów aż dwie (choroby układu krążenia, choroby układu oddechowego) są w pierwszej trójce najczęstszych przyczyn śmierci w Rawie Mazowieckiej.

- **Dane dotyczące kosztów społecznych zanieczyszczenia powietrza**

Tabela 36 Koszty społeczne zanieczyszczenia powietrza

*Źródło: „Opracowanie metodyki i oszacowanie kosztów zewnętrznych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ze środków transportu drogowego na poziomie kraju”*

Z powyższego zestawienia wynika, iż posiadanie samochodu osobowego napędzanego tradycyjnymi paliwami przyczynia się do generowania kosztów społecznych w wysokości około 900 zł rocznie.

---

#### 6.1.2 OPIS I CHARAKTERYSTYKA WYBRANEJ TECHNOLOGII ŁADOWANIA I DOBORU OPTIMALNYCH POJAZDÓW Z UWZGLĘDNIENIEM POJEMNOŚCI BATERII I MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH

**Definicja ładowarki elektrycznej ustalona w ustawie o elektromobilności:** jest to urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu.

### **Podział stacji ładowania według ustawy o elektromobilności**

- urządzenia o mocy do 3,7 kW – które według ustawy nie są stacjami ładowania,
- punkty ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW,
- punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o mocy większej niż 22kW.

Biorąc pod uwagę powyższe rozróżnienie wydaje się, że najpopularniejsze będą właśnie ładowarki do mocy 3,7 kW. Będą one zasilaty samochody w trakcie nocy. Dla floty Urzędu oraz dla mieszkańców Rawy Mazowieckiej będą one w zupełności wystarczające.

### **ZASILANIE AUTOBUSÓW**

Rysunek 40 Schemat zasilania autobusu elektrycznego

*Źródło PSPA raport o elektromobilności*

#### **Strategie ładowania autobusu elektrycznego:**

- Ładowanie w ruchu za pomocą pantografu lub indukcji. W tej propozycji niezbędne jest zastosowanie wyspecjalizowanej infrastruktury. Celowość takiego rozwiązania jest rozpatrywana w sytuacji długich tras i konieczności doładowywania baterii,
- Ładowanie szybkie na pętlach. Ładowarki dużej mocy ładujące autobus w czasie postoju,
- Ładowanie szybkie na pętlach oraz ładowanie w nocy. Stosuje się ładowarki o średnich lub dużych mocach,
- Ładowanie tylko w nocy. Stosuje się ładowarki małej mocy od 20 -40 kW.

Obecnie dostępne technologie baterii umożliwiają osiągnięcie zasięgu autobusu elektrycznego na poziomie 150-200 km przy zastosowaniu ogrzewania paliwowego (olej opałowy, olej napędowy) bądź ok. 100 km przy zastosowaniu ogrzewania elektrycznego. Przy założeniu, że pojemność baterii wynosi 240 kWh i ogrzewaniu paliwowym, a zużycie energii elektrycznej dla pojazdu 12-metrowego wynosi ok. 1 kWh/km, to zasięg może być większy niż 200 km (natomiast przy ogrzewaniu elektrycznym zużycie energii w powyższym przypadku wzrasta zimą do ok. 2,3 kWh/km).

Rysunek 41 Projekcja cen zakupów autobusów elektrycznych do 2030 roku

*Źródło raport PSPA*

---

6.1.3 LOKALIZACJA I WYBÓR LINII AUTOBUSOWYCH TRANSPORTU PUBLICZNEGO I PUNKTÓW ŁADOWANIA

**Poniżej przedstawiono analizę rozmieszczenia przystanków oraz odległość od nich a także analizę długości linii autobusowych. Każdy z zaznaczonych punktów to strefa oddziaływania przystanku komunikacji miejskiej. Zasięg i strefę oddziaływania warunkuje odległość, którą musi pokonać mieszkaniec z punktu źródłowego do przystanku komunikacji miejskiej. Odległości konieczne do pokonania determinują podjęcie decyzji o wyborze środka transportu – komunikacji zbiorowej czy środka indywidualnego.**

Rysunek 42 Strefa 300-metrowa oddziaływania przystanków linii autobusowych

*Źródło: opracowanie własne*

Rysunek 43 Strefa 100-metrowa oddziaływania przystanków komunikacji miejskiej

*Źródło: opracowanie własne*

**Linia zielona o długości 7944 metrów**

**Lina niebieska o długości 8156 metrów**

Rysunek 44 Oddziaływanie przystanków komunikacji miejskiej

*Źródło; opracowanie własne*

**Na powyższej mapie przeprowadzono analizę miejsc użyteczności publicznej, usług oraz liczby ludności. Wokół przystanków wyznaczono też 100 metrową strefę, która będzie decydować o atrakcyjności danego przystanku. Z rozkładu przystanków wynika, iż**

wiele miejsc publicznych i zwiększonego ruchu jest poza zasięgiem oddziaływania komunikacji publicznej.

Na podstawie analizy rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych i rozmieszczenia głównych punktów publicznych oraz miejsc wysokiego zagęszczenia ruchu, opracowano optymalne rozwiązania służące do uatrakcyjnienia komunikacji miejskiej w Rawie Mazowieckiej. Do rozwiązań tych należą:

- wydłużenie tras do zakładów przemysłowych,
- skupienie większej ilości przystanków w rejonach mieszkalnych.

Dziennie jeden autobus musiałby pokonywać 205 km i powinien posiadać około 250 kWh pojemności baterii. Dla zoptymalizowania wielkości baterii ważne jest zaplanowanie stacji ładowania pojazdów oraz zapewnienie przerw w celu uzupełnienia energii w akumulatorach.

Rekomenduje się obsługę tras przez minimum dwa autobusy elektryczne o następujących parametrach:

- liczb miejsc 22,
- zasięg 150 km,
- pojemność baterii 84 kWh,
- możliwość transportowania osób starszych i niepełnosprawnych.

---

#### 6.1.4 DOSOTSOWANIE TABORU I ROZMIESZCZENIA LINII AUTOBUSOWYCH DO POTRZEB MIESZKAŃCÓW, W TYM OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Źródłem zasilania autobusów elektrycznych są baterie trakcyjne. Dostarczają one energię elektryczną prądu stałego o napięciu 500-700 V.

Rysunek 45 Główni producenci pojazdów elektrycznych używanych w komunikacji publicznej

*Źródło: Raport PSPA o transporcie publicznym*

**Przykładowy model pojazdu elektrycznego dostosowany do warunków przewozu osób starszych lub niepełnosprawnych.**

Rysunek 46 Autobus elektryczny

*Źródło: automet.pl*

Rysunek 47 Przykładowe parametry autobusu elektrycznego

*Źródło solaris.com*

---

#### 6.1.5 LOKALIZACJA STACJI I PUNKTÓW ŁADOWANIA POZOSTAŁYCH POJAZDÓW W TYM KOMUNALNYCH

**Rozwój transportu w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju, w tym w oparciu o zasady elektromobilności niesie za sobą pojawienie się w przestrzeni miejskiej coraz to większej ilości pojazdów elektrycznych. Flota pojazdów posiadana przez Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, ze względu na wielkość jednostki oraz jej potrzeby nie jest wielka, dlatego też szacuje się, iż planowane rozmieszczenie punktów ładowania pojazdów komunikacji miejskiej będzie także wystarczające dla obsługi tych pojazdów. Miasto Rawa Mazowiecka nie posiada floty pojazdów komunalnych. W przypadku nabycia pojazdów komunalnych możliwe będzie rozdzielanie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych na jednostki obsługujące pojazdy komunikacji jak i jednostki zapewniające energię elektryczną pojazdom komunalnym.**

Obsługa zadań statutowych jednostki samorządu terytorialnego często obarczona jest koniecznością posiadania specjalistycznego sprzętu, tak jak np. w przypadku odbioru odpadów od mieszkańców. Dlatego też, aby optymalizować koszty mniejsze jednostki samorządowe do obsługi niektórych zadań wybierają operatorów. W ramach rozwoju elektromobilności na terenie Rawy Mazowieckiej możliwe jest także opracowanie zasad wyborów usługodawców w oparciu o kryteria, których jednym z warunków byłoby na przykład posiadanie 5 % pojazdów napędzanych paliwami niekonwencjonalnymi



w swojej flocie. Zapewniałoby to udział pojazdów nieemisyjnych wśród floty pojazdów obsługujących zadania własne miasta.

---

#### 6.1.6 SYSTEM ROWERÓW MIEJSKICH

Bezspornie rower miejski należy od początku traktować jako element infrastruktury miejskiej, który finansowany jest z podatków. Przeanalizowano przetargi na dostawę i utrzymanie systemu rowerów. Sprawdzono dane z Radomia, Olsztyna i Białegostoku. Średnia cena utrzymania systemu rocznie wynosi 3200 zł na rower. Dla nowych systemów transportowych koszt wdrożenia systemu wynosi około 4300 zł/na rower zakładając serwis i obsługę trzyletnią. Na początku roku dla systemów do 100 rowerów pojawiają się propozycje sięgające nawet 7000 zł na rower na sezon przy kontrakcie 3 letnim. Zwykle czas bezpłatnego użytkowania rowerów wynosi 20 min. W Warszawie, Białymstoku i innych miastach średni czas wykorzystania roweru wynosi do minuty więcej od czasu darmowego przejazdu.

Rawa Mazowiecka ze względu na swoją wielkość powinna przyjąć następujące kryteria przy tworzeniu systemu rowerów miejskich i instalowaniu stacji roweru miejskiego:

- ulokowanie w regionach możliwie najgęściej zaludnionych,
- ulokowanie w rejonach z dużą ilością atrakcji i produkcji,
- zintegrowanie systemu wypożyczania z komunikacją miejską, pozamiejską,
- długotrwała promocja i kampania informacyjna, która powinna towarzyszyć wprowadzeniu systemu rowerów miejskich.

Koszty wdrożenia i utrzymania systemu transportowego w pierwszym sezonie trzyletnim mogą wynosić nawet powyżej 4500 zł/rower. W związku z tym koszt wprowadzenia roweru miejskiego na okres 3 lat wyniesie minimum 540 000 zł. Zakłada się, że koszt serwisu roweru w późniejszym czasie będzie identyczny, tj. 180 tys. zł rocznie.

Ze względu na wielkość miasta, oraz stosunkowo wysokie koszty związane z wdrożeniem systemu roweru miejskiego i późniejszą obsługą decyzja o wdrożeniu systemu roweru miejskiego powinna być poprzedzona przeprowadzeniem analiz popytu, efektywności kosztowej, a także analizą kosztów i korzyści

---

#### 6.1.7 ZINTEGROWANY SYSTEM ŚCIEŻEK ROWEROWYCH I PIESZO ROWEROWYCH

**Rozwój sieci dróg rowerowych, o którym mowa w punkcie 3.5 i którego celem będzie powstanie spójnej sieci tras rowerowych pozwoli na zintegrowanie sieci dróg pieszych i rowerowych. Wspólne oznakowanie tras, spójne informacje zarówno dla pieszych jak i rowerzystów umożliwią będą wygodne korzystanie z roweru jak również poruszanie się pieszo po Rawie Mazowieckiej. Spójna sie**

**zwiększy także ilość uczestników ruchu rowerowego w mieście, a odpowiednie oznakowanie zapewni bezpieczeństwo zarówno pieszym jak i rowerzystom. Oznakowanie tras rowerowych oraz czytelna informacja docierająca do pieszych i rowerzystów szczególnie w miejscach szczególnie niebezpiecznych zwiększy komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu. W końcowej fazie rozwoju ścieżek rowerowych, warto rozważyć zintegrowanie sieci dróg pieszych z drogami rowerowymi wspólnym oznakowaniem, spójnym przekazem informacyjnym.**

---

#### 6.1.8 WĘZŁY I PARKINGI PRZESIADKOWE (MOŻLIWOŚĆ ICH LOKALIZACJI WRAZ Z OCENĄ ZASADNOŚCI ICH POWSTAWANIA W MIEŚCIE)

**Ważnym elementem infrastruktury pomocniczej, która stymuluje mieszkańców do zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych są parkingi przesiadkowe oraz węzły komunikacyjne.**

**Na terenie miasta Rawa Mazowiecka działa dworzec PKS przy ulicy Kolejowej, przy którym mógłby powstać węzeł komunikacyjny. Obecnie trasy linii komunikacji miejskiej nie zatrzymują się w pobliżu dworca autobusowego, dlatego też w dalszej perspektywie, planując rozwój siatki połączeń komunikacji warto rozważyć ulokowanie przy dworcu przystanku komunikacji miejskiej. Ze względu na liczbę mieszkańców miasta oraz lokalizację dworca autobusowego budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego który byłby głównym celem tras komunikacji miejskiej wydaje się niezasadna, a lokalizacja w tym miejscu przystanku komunikacji miejskiej w dalszym etapie wydaje się być wyborem optymalnym.**

**Na terenie miasta wybudowano parkingi typu Kiss&Ride zlokalizowane głównie przy szkołach. Budowa dużych parkingów przesiadkowych uzasadniona jest w miejscach koncentrujących wiele środków komunikacji zbiorowej. Na terenie miasta Rawa Mazowiecka działa komunikacja miejska oraz dworzec autobusowy, jednak obecnie żadna z linii autobusu miejskiego nie przejeżdża w pobliżu dworca, z tego też powodu**

lokalizacja parkingu przesiadkowego w tym miejscu może być bezzasadna. Najczęściej użytkowane przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane są w centrum miasta, w miejscach wysoko zurbanizowanych, z tego też względu lokalizacja tam parkingów przesiadkowych może być trudna ze względów technicznych.

#### 6.1.9 HARMONOGRAM NIEZBĘDNYCH INWESTYCJI W CELU WDROŻENIA WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Wprowadzanie założeń Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 jest procesem długoterminowym, a ich realizacja rozłożona w czasie. Możliwość realizacji poszczególnych elementów zależna jest od wielu czynników - w tym od możliwości pozyskania funduszy zewnętrznych. W tabeli poniżej przedstawiono wstępny harmonogram wdrażania założeń i realizacja planów Strategii.

Tabela 37 Harmonogram wdrażania strategii

Lp	Rodzaj zadania	Jednostka realizująca	Termin realizacji	Szacunkowe nakłady finansowe [tys. zł]	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany efekt ekologiczny [MgCo2/rok]
1	Planowanie, projektowanie, budowa tras rowerowych	Urząd Miasta, zarządcy dróg	2020-2030	2021 - 2150 tys. zł 2025 - 2740 tys. zł 2028 - 3935 tys. zł	Budżet miasta, budżet innych zarządców dróg, RPO	3616
2	Dostosowanie, chodników ciągów pieszych i przejść dla pieszych	Urząd Miasta, zarządcy dróg	2025-2030	2025 - 300 tys. zł 2026 - 300 tys. zł 2027 - 300 tys. zł 2028 - 300 tys. zł 2029 - 300 tys. zł 2030 - 300 tys. zł	Budżet miasta, budżet innych zarządców dróg, RPO, program rządowy „Razem Bezpieczniej”	-
3	Zakup autobusów elektrycznych	Urząd Miasta	2020-2025	3000 tys. zł.	Budżet miasta, NFOŚiGW, RPO	31,067
4	Zakup i montaż ładowarek z systemem PV	Urząd Miasta	2020-2025	150 tys. zł pv 100 tys. zł ładowarki autobusów elektrycznych 60 tys. zł ładowarki pojazdów osobowych	Budżet miasta, NFOŚiGW, RPO	15,314
5	Promocja elektromobilności	Urząd Miasta,	2020-2030		Budżet miasta, NFOŚiGW	10

		szkoły				
--	--	--------	--	--	--	--

*Źródło: opracowanie własne*

---

#### 6.1.10 STRUKTURA I SCHEMAT ORGANIZACYJNY WDRAŻANIA WYBRANEJ STRATEGII

Wdrażaniem strategii elektromobilności w Rawie Mazowieckiej zajmować będą się pracownicy poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta w Rawie Mazowieckiej pod nadzorem Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka. Najściślejsza współpraca w kwestii planowania i wdrażania założeń następować będzie pomiędzy Wydziałem Rozwoju Gospodarczego i Promocji a Wydziałem Gospodarki Komunalnej. W realizację założeń i celów zaangażowani będą także Skarbnik Miasta Rawa Mazowiecka oraz inni pracownicy Urzędu, w tym także Biura ds. Rewitalizacji.

Realizacja zadań związanych z komunikacją miejską w Rawie Mazowieckiej zostanie powierzona Wydziałowi Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka.

Urząd Miasta Rawa Mazowiecka posiada wystarczające zasoby kadrowe, by sprawnie, efektywnie oraz terminowo podejmować działania dotyczące planowania, realizowania i nadzoru zadań i inwestycji związanych z osiągnięciem celów Strategii Rozwoju Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030.

Rysunek 48 Schemat organizacyjny struktury wdrażania strategii

**Relacje wertrykalne, polegające zasadzie zwierzchności**

**Relacje horyzontalne, polegające zasadzie współpracy**

*Źródło: opracowanie własne*

---

#### 6.1.11 ANALIZA SWOT

Do oceny strategicznej założeń i planów zawartych w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka przeprowadzono analizę SWOT.

Tabela 38 Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilna sytuacja finansowa miasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Słabo rozwinięta infrastruktura rowerowa</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmotywowane do działania kierownictwo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Słabo rozwinięta infrastruktura do ładowania pojazdów z napędem niekonwencjonalnym</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doświadczenie w pilotażowym wdrożeniu transportu publicznego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duże natężenie ruchu skutkujące wydłużeniem czasu przejazdu szczególnie na trasie S8</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skuteczne działania urzędu miasta w zakresie pozyskania finansowania zewnętrznego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duże odległości między przystankami w obszarze osiedli mieszkalnych w południowej części miasta</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obszar Rzeki Rawki i Rylki – zielono niebieski kręgosłup miasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak informacji o transporcie miejskim w formie dynamicznych tablic informacyjnych, na stronie internetowej brak mapy przystanków z zaznaczonymi trasami przejazdu</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ważne instytucje zlokalizowane w promieniu 1 km od centrum miasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak odpowiedniego oznakowania tras pieszych i rowerowych w tym doświetlenie przejść dla pieszych</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polityka krajowa i europejska ukierunkowana na rozwój elektromobilności</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak własnego taboru o napędzie elektrycznym</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosnące ceny energii elektrycznej</li> </ul>

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polityka krajowa i europejska ukierunkowana na rozwój elektromobilności i poprawę jakości powietrza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosnące ceny energii elektrycznej</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• System wsparcia z funduszy europejskich oraz krajowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wysoki koszt zakupu pojazdów elektrycznych</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost dostępnych rozwiązań technologicznych (taniejąca technologia elektromobilności oraz taniejące technologie wytwarzania i magazynowania energii)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• W przypadku spowolnienia gospodarczego – zmniejszenie się wpływów miasta Rawa Mazowiecka, co skutkować będzie ograniczeniem inwestycji</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosnąca świadomość mieszkańców</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niekorzystna sytuacja demograficzna – piramida wieku</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój inwestycji w odnawialne źródła energii zwiększający autonomię energetyczną miasta Rawa Mazowiecka</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemy systemu elektroenergetycznego z zaspokojeniem rosnącego popytu na energię elektryczną</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polityka krajowa i europejska ukierunkowana na rozwój elektromobilności i poprawę jakości powietrza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rosnące ceny energii elektrycznej</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne

## 6.2 UDZIAŁ MIESZKAŃCÓW W KONSULTACJI WYBRANEJ STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

Istotnym elementem w procesie tworzenia dokumentu strategicznego jakim jest „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” jest udział mieszkańców Rawy Mazowieckiej oraz osób pracujących lub uczących się w mieście w zdiagnozowaniu problemów, obszarów deficytowych, potrzeb, a także sposobów odpowiedzi na te potrzeby. Cel główny dokumentu jakim jest ograniczenie niskiej emisyjności będzie możliwy do osiągnięcia wyłącznie przy zaangażowaniu mieszkańców, dlatego też wizja rozwoju miasta w zakresie szeroko pojętej elektromobilności powinna być jak najbardziej spójna z oczekiwaniami mieszkańców i w jak największym stopniu odpowiadać na zmieniające się otoczenie, zmieniające się trendy i nawyki.

**Proces tworzenia „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” zawierał szereg konsultacji społecznych.**

**Pierwszym etapem konsultacji społecznych była ankieta internetowa mająca na celu zdiagnozowanie problemów oraz deficytów z zakresu elektromobilności występujących na terenie miasta Rawa Mazowiecka, określenie kierunku rozwoju, a także priorytetów inwestycyjnych w oparciu o odpowiedzi mieszkańców. Ankieta internetowa opracowana przez zespół zaangażowany w tworzenie dokumentu zawierała 25 pytań (w tym pytania otwarte). Link pozwalający na przesłanie wypowiedzi umieszczony został na oficjalnej stronie Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka – [www.rawamazowiecka.pl](http://www.rawamazowiecka.pl) oraz na profilach społecznościowych których administratorem jest Urząd Miasta Rawa Mazowiecka. Badanie ankietowe odbywało się w dniach 17-27 lutego 2020 r. W czasie badania ankietowego pozyskano 46 odpowiedzi – żadnej nie odrzucono. Tematyką badania było m.in. informacja o sposobie przemieszczania się oraz dziennej odległości pokonywanej w ramach przemieszczania się, główne problemy występujące na obszarze miasta z zakresu elektromobilności, zainteresowanie tematyką elektromobilności, wybór priorytetów inwestycyjnych inwestycji umieszczonych w ankiecie oraz dane statystyczne ankietowanej osoby. Szczegółowy opis badania ankietowego wraz z wskazaniem liczby odpowiedzi na każde z postawionych pytań zawarty został w „Raporcie z konsultacji społecznych dotyczących dokumentu pn. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030”. Wyniki badania posłużyły do analizy problemów i potrzeb miasta Rawa Mazowiecka oraz wytyczenia kierunku rozwoju elektromobilności w mieście. Ponadto na podstawie badań ankietowych opracowano zestawienie możliwych do realizacji projektów inwestycyjnych z zakresu elektromobilności.**

**Kolejny etap konsultacji społecznych to organizacja punktu konsultacyjnego w formie elektronicznej. W ramach punktu konsultacyjnego mieszkańcy miasta oraz wszystkie osoby zainteresowane mogły zapoznać się ze wstępną wersją dokumentu oraz przekazać dotyczące go uwagi i sugestie. Finalnym etapem konsultacji było zorganizowanie konsultacji w formie elektronicznej, podczas których możliwie było zadawanie pytań do projektu, a także osobiste przekazanie uwag. Na podstawie raportu z konsultacji zawierającego wszystkie wniesione uwagi i pomysły powstał dokument zawierający rekomendacje władz samorządowych do wniesionych uwag.**

**Ostatni etap przyjęcia dokumentu musi być poprzedzony przedstawieniem głównych założeń dokumentu na komisjach Rady Miasta Rawa Mazowiecka oraz debatą nad тезami dokumentu.**

**Za ostatni etap przyjęcia dokumentu można będzie uznać proces uchwalenia gotowego dokumentu przez Radę Miasta Rawa Mazowiecka. W trakcie sesji odbędzie się debata Radnych Miasta Rawa Mazowiecka oraz zainteresowanych osób uczestniczących w Radzie Miasta na temat dokumentu strategicznego. Przyjęcie dokumentu będzie ostatnim etapem przyjęcia gotowego dokumentu opracowanego na podstawie analizy potrzeb mieszkańców w oparciu o możliwości finansowe i organizacyjne Gminy Miasta Rawa Mazowiecka.**

### **6.3 PLANOWANE DZIAŁANIA INFORMACYJNO-PROMOCYJNE WYBRANEJ STRATEGII**

**Oprócz działań związanych z przygotowaniem, opracowaniem i wdrażaniem dokumentu pt. „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej planuje prowadzić działania promocyjne opracowanego dokumentu oraz działania informacyjne odnoszące się zakresem do podstawowych pojęć elektromobilności. Urząd Miasta w Rawie Mazowieckiej działania informacyjno-promocyjne będzie realizował zarówno ze środków własnych, jak i w miarę możliwości ze środków pozyskanych z innych źródeł.**

**Wśród działań realizowanych z funduszy jednostki samorządu terytorialnego które odbywać będą się w trakcie przyjmowania i wdrażania dokumentu jak i po zakończeniu tego procesu są działania skoncentrowane na przedstawieniu założeń i kierunków rozwoju elektromobilności w Mieście Rawa Mazowiecka oraz korzyści wynikających**

**z podjęcia działań ograniczających niską emisję.**

**W ramach działań podstawowych finansowanych z funduszy budżetu Miasta Rawa Mazowiecka prowadzone będą:**

- organizacja sesji Rady Miasta Rawa Mazowiecka, na której omówione zostaną główne tezy oraz kierunki działania zawarte w dokumencie. W trakcie sesji odbędzie się debata Radnych Miasta Rawa Mazowiecka oraz zainteresowanych osób uczestniczących w Radzie na temat dokumentu strategicznego, słuszności jego celów oraz założeń, jak i możliwości zmian w dokumencie. Następnie przeprowadzone zostanie głosowanie nad przyjęciem dokumentu, Sesja Rady Miasta będzie rejestrowana oraz udostępniona za pośrednictwem ogólnodostępnych kanałów tak aby zainteresowane osoby mogły zapoznać się z założeniami dokumentu,**



- w ramach Urzędu Miasta Rawy Mazowieckiej wyznaczone zostaną godziny przyjmowania interesantów w celu udzielania informacji odnośnie środków służących zwiększeniu efektywności energetycznej oraz możliwościach elektromobilności,
- umieszczenie w lokalnej prasie artykułów prasowych zawierających informacje odnośnie możliwości oszczędzania energii, wdrażania elektromobilności w życiu codziennym, zalet rozwoju elektromobilności,
- umieszczenie dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka, na stronie internetowej Urzędu Miasta – [www.rawamazowiecka.pl](http://www.rawamazowiecka.pl), linku do treści dokumentu na profilach w portalach społecznościowych, których administratorem jest Urząd Miasta Rawa Mazowiecka. Ponadto wszystkie informacje odnośnie realizacji zadań zawartych w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka umieszczane będą w ogólnodostępnych miejscach tak, aby zapewniony był jak najszerszy dostęp do informacji.

Ponadto oprócz działań, które realizowane będą z funduszy własnych Miasta Rawa Mazowiecka przewidziano czynności, których realizacja uzależniona jest od możliwości pozyskania finansowania zewnętrznego. Do działań tych zaliczyć można:

- kursy i szkolenia dla przedsiębiorców odnośnie wdrażania działań z zakresu elektromobilności w przedsiębiorstwach,
- organizacja w placówkach edukacyjnych podległych Urzędowi Miasta w Rawie Mazowieckiej oraz pozostałych zainteresowanych placówkach edukacyjnych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka Dni Rozwoju Elektromobilności, na których poruszane będą tematy ograniczenia niskiej emisji oraz szans idących za rozwojem elektromobilności,
- przygotowanie i dystrybucje plakatów i ulotek odnośnie odnawialnych źródeł energii oraz możliwości ich wykorzystywania zarówno w przestrzeni publicznej jak i w budynkach użyteczności publicznej,
- opracowanie kampanii reklamującej korzystanie z środków komunikacji publicznej oraz rowerów i pojazdów nieemisyjnych w drodze do pracy/szkoły.

Wszystkie działania skierowane będą zarówno do mieszkańców Rawy Mazowieckiej jak i przedsiębiorców, a ich celem będzie zmiana nastawienia mieszkańców odnośnie sposobu przemieszczania się oraz działań ograniczających emisyjność transportową.

#### 6.4 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

**Wdrażanie i realizowanie inwestycji zawartych w „Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” jest bardzo kosztowne, stąd też ich realizacja wyłącznie ze środków własnych Gminy Miasta Rawa Mazowiecka jest praktycznie niemożliwa. Dlatego też do realizacji projektów niezbędne będą m.in. programy wsparcia funduszami unijnymi.**

**Opracowanie dokumentu „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” przygotowane zostało dzięki dofinansowaniu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach konkursu GEPARD II.**

**Realizacja projektów i inwestycji zawartych w dokumencie strategicznym możliwa będzie dzięki otrzymaniu finansowania zewnętrznego. Do głównych źródeł finansowania zaliczyć można:**

- **Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (FNT), który powstał 6 czerwca 2018 w wyniku nowelizacji ustawy o biokomponentach oraz biopaliwach ciekłych. Zadaniem Funduszu jest finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych,**
- **Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska oraz Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), w ramach którego można starać się zarówno o dofinansowania jak i niskooprocentowane pożyczki inwestycyjne. NFOŚiGW prowadzi nabory wniosków na konkursy organizowane w ramach Programów priorytetowych NFOŚiGW, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020, Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego (MF EOG) oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego (NMF) 2014 - 2021,**
- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego (RPO WŁ) - w ramach obecnej perspektywy finansowej, tj. 2014-2020 trudne będzie pozyskanie dofinansowania do działań inwestycyjnych ze względu na krótki czas do zakończenia perspektywy. W ramach nowej perspektywy finansowej Urząd Miasta Rawa Mazowiecka będzie monitorował wszystkie ogłoszone konkursy, aby uzyskać jak największe możliwości dofinansowania inwestycji zawartych w dokumencie strategicznym.**

Pracownicy Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka na bieżąco monitorować będą wszystkie możliwe do uzyskania formy dofinansowania. Dzięki monitorowaniu konkursów umożliwiających współfinansowanie działań przedsiębiorców lub osób prywatnych zostaną rozważone możliwości pomocy w opracowywaniu dokumentacji dla osób zainteresowanych nieemisyjnymi środkami transportu lub realizacją udogodnień zachęcających do nieemisyjnego przemieszczania się dla zainteresowanych przedsiębiorstw.

#### 6.5 ANALIZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO Z UWZGLĘDNIENIEM POTRZEB ŁAGODZENIA ZMIAN KLIMATU ORAZ ODPORNOŚCI NA KLESKI ZYWIOŁOWE

Zadania realizowane w ramach Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 będą realizowane w głównej mierze na terenach zurbanizowanych, dlatego też nie przewiduje się negatywnych skutków środowiskowych, w tym także na terenach chronionych, np. Obszary Chronione Natura 2000. Zadania uwzględnione w dokumencie mają charakter ogólny, zmierzający do wskazania kierunku działań. Realizacja zadań zawartych w strategii poprzedzona zostanie w sytuacji, kiedy przepisy prawa będą tego wymagały oceną oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne, a rozwiązania przyjęte w planie realizacji cechować będą się odpornością na ekstremalne warunki pogodowe.

Uwzględniając zakres strategii i obszar w którym będzie ona oddziaływać, należy stwierdzić, iż realizacja celów i założeń strategii wpłynie pozytywnie na strefę środowiskową miasta ze względu na ograniczanie emisji pyłów i gazów do powietrza. Osiągnięcie poprawy jakości powietrza realizować będzie cel unijnej Strategii Europa 2020.

Realizacja celów i założeń Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 przyczyni się między innymi do:

- ograniczenia emisji pyłów PM 2,5,
- ograniczenie emisji pyłów PM 10,
- ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> i innych szkodliwych gazów,
- ograniczenia hałasu komunikacyjnego,
- zwiększenia wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Przy planowaniu inwestycji związanych z Strategią Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 brane będą pod uwagę potrzeby dotyczące łagodzenia zmian klimatu oraz odporności na klęski żywiołowe. Do głównych zagrożeń związanych z klęskami żywiołowymi należą: silne burze i wiatry, ulewy, powodzie i podtopienia, katastrofalne opady śniegu, ekstremalnie niskie lub wysokie temperatury, osuwiska. Występowanie części z zagrożeń takich jak np. osuwiska oszacowano jako marginalne. W trakcie planowania inwestycji wybierane będą odpowiednie technologie oraz materiały aby w jak największym stopniu minimalizować skutki występowania klęsk żywiołowych.

#### 6.6 MONITORING WDRAŻANIA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI DLA MIASTA RAWA MAZOWIECKA DO ROKU 2030

Wdrażanie założeń projektów jest szczególnie istotne dla końcowych Beneficjentów strategii, czyli mieszkańców Rawy Mazowieckiej, dlatego też ważnym jest systematyczne monitorowanie postępów realizacji i celów strategii. Monitoring wdrażania strategii odbywać będzie w cyklicznych okresach a wyniki opracowane będą w raportach z realizacji strategii.

Za monitorowanie wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030 odpowiedzialny będzie Urząd Miasta Rawa Mazowiecka. W celu jak najlepszego przeglądu sytuacji powstanie Zespół ds. Koordynacji Wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności składający się z pracowników poszczególnych działów, posiadających odpowiednie kompetencje i doświadczenie z zakresu monitoringu zadań. Zadaniem zespołu będzie dokonywanie cyklicznych ocen realizacji założeń i celów strategii oraz raportowanie odnośnie wykonanych zadań. Oprócz zadań monitorujących Zespół ds. Koordynacji Wdrażania Strategii Rozwoju Elektromobilności odpowiedzialny będzie za badanie możliwości pozyskiwania funduszy zewnętrznych na cele związane z rozwojem elektromobilności w Rawie Mazowieckiej. Monitorowanie postępów wdrażania strategii elektromobilności będzie polegało na:

- corocznym przedstawianiu raportu/informacji dotyczącego wdrażania strategii rozwoju elektromobilności podczas sesji Rady Miasta Rawa Mazowiecka,
- badaniu postępów realizacji pod kątem koniecznej aktualizacji przynajmniej raz na pięć lat. Dane do badania pozyskiwane będą z poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta Rawa Mazowiecka oraz w oparciu o ogólnodostępne wiarygodne

dane zewnętrzne. Informacja będzie przekazywana do Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka, który podejmie decyzję o aktualizacji,

- opracowaniu raportu końcowego z realizacji założeń strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rawa Mazowiecka wraz ze wskazaniem poziomu realizacji oraz przedstawieniem powodów ewentualnych braków w realizacji celów. Raport końcowy będzie miał charakter podsumowania realizacji strategii od momentu jej uchwalenia do zakończenia założonych ram czasowych, tj. do roku 2030. Będzie on przedstawiony Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka, który następnie przedstawi raport Radzie Miasta Rawa Mazowiecka.

#### WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
WHO	Światowa Organizacja Zdrowia
UM	Urząd Miasta
RPO WŁ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego
PGN	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
PSG	Polska Spółka Gazownictwa
PGE	Polska Grupa Energetyczna
IGPiK	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
OSM	Open Street Map
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS	Główny Urząd Statystyczny
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska
SDRR	Średni Dobowy Ruch Roczny
FNT	Fundusz Niskoemisyjnego Transportu
GPZ	Główny Punkt Zasilania

SPIS TABEL

SPIS RYSUNKÓW

## Uzasadnienie

„Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Rawa Mazowiecka do roku 2030” jest kompleksowym dokumentem strategicznym, którego celem jest rozpoznanie problemów oraz potrzeb występujących na terenie miasta a związanych z szeroko rozumianą mobilnością, a także analiza możliwych działań związanych z mobilnością i ograniczeniem emisyjności transportu. Przyjęcie strategii i jej wdrażanie przyczynić się ma również do realizacji zobowiązań i celów określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce.

W zakresie społecznym strategia przewiduje stopniowy rozwój usług komunikacji miejskiej oraz podejmowanie działań mających na celu zapewnienie częściowego udziału taboru bezemisyjnego wśród pojazdów komunikacji miejskiej.

W zakresie nowych technologii planuje się działania pozwalające na stworzenie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, jak również stworzenie bezpiecznej sieci dróg pieszych i rowerowych w mieście, wraz z inwestycjami poprawiającymi oświetlenie tych dróg.

Realizacja strategii przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców oraz podniesienia atrakcyjności miasta dla mieszkańców i osób odwiedzających, m.in. przyczyniając się do poprawy jakości powietrza i wykorzystując nowe technologie.

Miasto Rawa Mazowiecka wystąpiło do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi oraz do Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z zapytaniem odnośnie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Stwierdzono brak przesłanek uzasadniających przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Opracowanie dokumentu zostało sfinansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach Programu priorytetowego GEPARD II - transport niskoemisyjny Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności.

**BURMISTRZ MIASTA**  
*1110006*  
*mgr inż. Piotr Irla*



## UCHWAŁA NR ...../2020

## RADY MIASTA RAWA MAZOWIECKA

z dnia ..... 2020 r.

## w sprawie przyjęcia przez Radę Miasta Samorządowej Karty Praw Rodzin

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 6a, pkt 8 i pkt 16 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2019 r., poz. 506 z późn. zm.) Rada Miasta uchwała co następuje:

## § 1.

Przyjmuje się Samorządową Kartę Praw Rodzin, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały, jako wyraz ochrony wartości poświadczonych w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, w tym tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, ochrony rodziny i rodzicielstwa, prawa do ochrony życia rodzinnego, prawa rodziców do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniami oraz prawa dziecka do ochrony przed demoralizacją.

## § 2.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

## § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miasta

Grażyna Dębska

*Przedmiotowe uchwalenie zawiera dość ogólne podtrzymanie prawne (np. przepis art 18 ust 2 pkt 2 ustawy o samorządzie gminnym uprzedmiotowienie Rady Gmin do Stanowienia o kierunkach działania i otych oraz przepisy art 7 ust 1 pkt 6a pkt 8 i pkt 16 odnoszące do świadczeń z tej ustawy sprawy dotyczące wspierania rodziny i systemu pieczy zastępczej, edukacji publicznej, polityki prorodzinnej, w tym zapewnienie kobietom w ciąży opieki społecznej, medycznej i prawnej) z którym zgodnie nie określa uprawnień kompetencji organu Stanowienia jednostki samorządu terytorialnego Rady Gminnego do przyjęcia samorządowej karty praw rodziny. Ponadto karta ta Stanowienie załącznik do projektu tej uchwały i dzięki niemu przynosiące zasady i postanowienia określone w aktach normatywnych wyższego rzędu (konstytucja, ustawy). Podkreślenie i sprawa wymagać również jest, iż w*





## **Uzasadnienie**

Instrumenty polityki społecznej prowadzonej przez miasto powinny być tworzone z uwzględnieniem kontekstu praw rodziny, jej autonomii i tożsamości, w związku z czym przyjmuje się Samorządową Kartę Praw Rodzin, której celem jest urzeczywistnienie potwierdzonej w preambule Konstytucji „zasady pomocniczości umacniającej uprawnienia obywateli i ich wspólnot”. Jest ona wyrazem ochrony wartości poświadczonych w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, w tym tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, ochrony rodziny i rodzicielstwa, prawa do ochrony życia rodzinnego, prawa rodziców do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniem oraz prawa dziecka do ochrony przed demoralizacją.

Załącznik do uchwały Nr ...../2020

Rady Miasta Rawa Mazowiecka

z dnia ..... 2020 r.

## **SAMORZĄDOWA KARTA PRAW RODZIN**

Rodzina jest fundamentem ładu społecznego i podstawową wspólnotą społeczną, która stanowi optymalne środowisko rozwoju człowieka. Jest niezbędnym oparciem dla wszystkich swoich członków, szczególnie najmłodszych i najstarszych. Żadna zbiorowość nie jest w stanie realizować dobra wspólnego bez udziału rodzin. To od ich dobrego funkcjonowania zależy nasza przyszłość.

Opowiadamy się po stronie wartości poświadczonych w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej - tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, rodziny, rodzicielstwa i macierzyństwa (art. 18), prawa do ochrony życia rodzinnego (art. 47), prawa rodziców do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniem (art. 48 ust. 1) oraz prawa dziecka do ochrony przed demoralizacją (art. 72 ust. 1).

### **I. PRAWA RODZICÓW I DOBRO DZIECKA W SZKOLE ORAZ PRZEDSZKOLU**

Konstytucyjna zasada pomocniczości „umacniająca uprawnienia obywateli i ich wspólnot” odniesiona do podstawowej wspólnoty obywateli i komórki społecznej, jaką jest rodzina, jest konkretyzowana w konstytucyjnym prawie rodziców do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniem. Zadaniem instytucji oświaty jest wspomaganie wychowawczej roli rodziny w sposób, który nie koliduje z konstytucyjnymi prawami rodziców (art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018, poz. 996 z późn. zm.). Rolą oświaty nie jest zastępowanie wychowania rodzinnego.

**Celowe jest przyjęcie przez samorządy „Kodeksu dobrych praktyk” zawierającego zbiór wzorcowych rozwiązań pokazujących, jak praca wychowawcza szkół może zostać zorganizowana w oparciu o zasadę ich pomocniczości wychowawczej wobec rodziny.**

W szkołach samorządowych muszą być przestrzegane ustawowe prawa rodziców, w tym w szczególności wymóg respektowania kompetencji rady rodziców do uchwalenia programu wychowawczo-profilaktycznego oraz do wyrażania zgody na podjęcie współpracy z organizacjami pozarządowymi i wymóg każdorazowego uzyskania zgody rodzica na udział dziecka w zajęciach nieobowiązkowych. Ponadto, właściwą praktyką jest umożliwienie rodzicom aktywnego włączenia się w te procesy, w tym w aspekcie merytorycznym.

Zapewnienie rodzicom możliwości weryfikacji zewnętrznych organizacji oraz materiałów używanych podczas prowadzonych przez nie zajęć nieobowiązkowych powinno następować na dwóch poziomach: zarówno indywidualnie, jak i zbiorowo, poprzez radę rodziców. Dobrą praktyką jest udostępnienie informacji zawierającej nie tylko nazwę, ale też program zajęć oraz profil takiej organizacji każdemu rodzicowi z osobna, w sposób umożliwiający zapoznanie się z treścią tych dokumentów przed zapisaniem na zajęcia. Podobny mechanizm powinien zostać zastosowany wobec wszystkich innych form działalności dydaktyczno- wychowawczej szkoły lub placówki, które wykraczają poza podstawę programową lub dotyczą zagadnień objętych podstawą programową wychowania do życia w rodzinie, w tym realizowanych w ramach grantów ze środków publicznych.

Dobłą praktyką jest także informowanie przez szkołę rodziców o przysługujących im uprawnieniach, nawet, jeśli taki obowiązek nie wynika wprost z ustawy.

Celowe jest publiczne udostępnienie informacji o współpracy szkół z organizacjami pozarządowymi, podając je w Biuletynie Informacji Publicznej i na swojej stronie internetowej. Wskazać trzeba przynajmniej nazwy organizacji, na działalność których wydał zgodę dyrektor, oraz określić, jaki jest charakter ich aktywności.

Dzięki takiemu rozwiązaniu rodzice będą dysponować wiedzą o funkcjonowaniu szkoły jeszcze przed podjęciem decyzji o powierzeniu jej zadań z zakresu wychowania dziecka.

## **II. PRAWA RODZIN W POLITYCE SPOŁECZNEJ MIASTA RAWA MAZOWIECKA**

Instrumenty polityki społecznej prowadzonej przez miasto powinny być tworzone z uwzględnieniem kontekstu praw rodziny, jej autonomii i tożsamości.

**Programy współpracy z organizacjami społecznymi powinny uwzględniać zasadę wzmacniania rodziny i małżeństwa.** Regulaminy samorządowych konkursów dla organizacji społecznych powinny być uzupełniane o standardy wzmacniające rodzinę i małżeństwo.

**Samorządowe programy profilaktyczne, które mają na celu przeciwdziałanie przemocy i pomoc jej ofiarom, przeciwdziałanie alkoholizmowi i narkomanii oraz realizację celów polityki zdrowotnej, powinny uwzględniać zasadę poszanowania integralności rodziny, która może zostać uchylona tylko w sytuacjach wyjątkowych, jak zagrożenie życia lub zdrowia jej członków.** Tylko w ten sposób uda się uniknąć patologicznych sytuacji, gdy dochodzi do nieproporcjonalnej ingerencji w życie rodzin, w tym nawet odbierania dzieci, która nie jest uzasadniona jakimikolwiek poważnymi przesłankami.

Konieczne jest także **wykluczenie prawnej dyskryminacji małżeństw i wychowywanych przez nie dzieci w polityce społecznej samorządu.** Dotyczy to w szczególności dostępu do usług i świadczeń oferowanych przez samorząd, których przyznanie jest uwarunkowane złożeniem oświadczenia o statusie samotnego rodzica. Już samo urealnienie tego rodzaju oświadczeń poprzez wprowadzenie znanego w polskim systemie prawnym wymogu, by samotny rodzic przedłożył orzeczenie zasądzające alimenty, może wyeliminować korzystanie z tego przywileju przez osoby nieuprawnione oraz zasadniczo ograniczyć skalę dyskryminacji małżeństw.

Ważnym elementem polityki społecznej prowadzonej przez miasto powinno być także **stworzenie rozwiązań umożliwiających rodzicom wybór pomiędzy różnymi formami opieki nad najmłodszymi dziećmi.** Organy samorządu powinny wprowadzić mechanizmy, które ułatwią rodzicom najmłodszych dzieci wybór pomiędzy opieką domową, instytucjonalną opieką kolektywną i innymi formami opieki nad dzieckiem, pozwalając na realizację zróżnicowanych potrzeb, jakie mają różne grupy rodziców i dzieci. Rozwiązania takie stanowiłyby także udogodnienie dla rodziców, których dzieci nie mogą korzystać z opieki kolektywnej.

Rzeczywiste działanie organów samorządu terytorialnego jest uzależnione nie tylko od obowiązujących norm prawnych, ale także od przygotowania i wiedzy urzędników. Dlatego ważne jest przeszkolenie nauczycieli oraz urzędników, **w tym pracowników ośrodków pomocy społecznej, w zakresie autonomii i prawnej tożsamości rodziny, praw rodziców oraz dobra dziecka.** Uczestnikom szkoleń powinna zostać przekazana rzetelna i wolna od ideologii wiedza o obowiązującym prawie oraz o skutecznych metodach przeciwdziałania zjawiskom niepożądanym, w tym przemocy, uzależnieniom i innym dysfunkcjom, które mogą występować w gospodarstwach domowych i w przestrzeni publicznej.

### III. PROMOCJA DOBRYCH PRAKTYK DOTYCZĄCYCH PRAW RODZIN W BIZNESIE

Dobre praktyki dotyczące praw rodziny powinny być promowane także w sektorze prywatnym. **Samorząd powinien poprzeć programy certyfikacji przedsiębiorców, którzy przyjęli rozwiązania sprzyjające rodzinie.** Może to nastąpić zarówno poprzez program certyfikujący rozwiązania adresowane do konsumentów, w tym zniżki dedykowane rodzinom czy udogodnienia dla rodzin z dziećmi, jak i program obejmujący dobre praktyki dotyczące sytuacji pracowników będących rodzicami.

### IV. MONITOROWANIE I EGZEKOWANIE PRAW RODZIN

Dla realizacji praw rodziny kluczowe jest stworzenie skutecznych mechanizmów pozwalających na ich egzekwowanie.

**Aby prawidłowo realizować na poziomie samorządowym prawa rodzin, celowe jest powołanie Rzecznika Praw Rodziny oraz stworzenie samorządowego systemu zgłaszania naruszeń praw rodziny.** Rzecznik powinien monitorować przestrzeganie praw rodziny przez instytucje samorządowe, w tym szkoły, oraz interweniować w sytuacjach, gdy dochodzi do ich naruszenia. Rzecznik może prowadzić infolinię lub skrzynkę kontaktową umożliwiającą przesyłanie zgłoszeń.

### V. TWORZENIE PRAWA PRZYJAZNEGO RODZINIE

Znaczenie praw rodzin nie ogranicza się do rozwiązań, które są ujęte w niniejszej Karcie. Na sytuację rodziny wpływają bezpośrednio także akty prawne, których głównym przedmiotem regulacji jest inna problematyka.

**Dlatego przygotowanie każdego aktu prawa miejscowego powinno poprzedzać określenie, czy wpłynie on na sytuację rodzin oraz na zakres ich praw, w tym praw rodziców i praw dzieci - zgodnie z zasadą family mainstreaming** (zasada ma zobowiązywać instytucje unijne i kraje członkowskie do oceny każdego nowego aktu ustawodawczego pod kątem interesów rodziny). Jeśli ma to miejsce, każdorazowo należy dokonać wszechstronnej oceny skutków regulacji w tym zakresie. Niedopuszczalne jest w szczególności ograniczenie przez akt prawa miejscowego konstytucyjnych i ustawowych praw rodzin i ich członków.

**Temat:** Projekt uchwały - Samorządowa Karta Praw Rodziny.

**Nadawca:** lechsport@poczta.onet.pl

**Data:** 2020-04-30, 12:53

**Adresat:** "biuro.rady@rawamazowiecka.pl" <biuro.rady@rawamazowiecka.pl>

Witam,

W załączniku przesyłam projekt uchwały. Bardzo proszę aby uchwała była procedowana i znalazła się w porządku obrad na najbliższym posiedzeniu Rady Miasta Rawa Mazowiecka.

Pozdrawiam  
Radny Miasta Rawa Mazowiecka

Leszek Jarosiński

— Załączniki: —

---

Projekt uchwały - Sam. Karta Praw Rodziny.doc

46,5 KB

**UCHWAŁA NR ...../2020**  
**RADY MIASTA RAWA MAZOWIECKA**  
z dnia ..... 2020 r.  
**w sprawie przyjęcia Samorządowej Karty Praw Rodzin**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 6a, pkt 8 i pkt 16 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2020 r., poz. 713) **Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwala, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się Samorządową Kartę Praw Rodzin, stanowiącą załącznik do uchwały - jako wyraz ochrony wartości poświadczonych w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, w tym tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, ochrony rodziny i rodzicielstwa, prawa do ochrony życia rodzinnego, prawa rodziców i opiekunów do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniem oraz prawa dziecka do ochrony przed demoralizacją.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Rawa Mazowiecka.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miasta

Grażyna Dębska

## **Uzasadnienie**

Instrumenty polityki społecznej prowadzonej przez miasto powinny być tworzone z uwzględnieniem kontekstu praw rodziny, jej autonomii i tożsamości, w związku z czym przyjmuje się Samorządową Kartę Praw Rawskich Rodzin, której celem jest urzeczywistnienie potwierdzonej w preambule Konstytucji „zasady pomocniczości umacniającej uprawnienia obywateli i ich wspólnot”. Jest ona wyrazem ochrony wartości poświadczonych w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, w tym tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, ochrony rodziny i rodzicielstwa, prawa do ochrony życia rodzinnego, prawa rodziców i opiekunów do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniem oraz prawa dziecka do ochrony przed demoralizacją.



Załącznik do uchwały Nr ...../2020  
Rady Miasta Rawa Mazowiecka  
z dnia ..... 2020 r.

## **SAMORZĄDOWA KARTA PRAW RAWSKICH RODZIN**

Niniejsza Karta dotyczy funkcjonowania w rawskim życiu społecznym rodziny rozumianej jako mała grupa społeczna, składająca się z rodziców, ich dzieci i krewnych; rodziny niepełnej - pozbawionej ojca lub matki, albo rodziny zastępczej - wychowującej dzieci, których rodzice nie żyją, bądź nie są w stanie ich wychowywać. Rodziców między sobą łączy więź małżeńska lub nieformalna, rodziców z dziećmi - więź rodzicielska, stanowiąca podstawę wychowania rodzinnego, jak również więź formalna określająca obowiązki rodziców i dzieci względem siebie. Razem, skupieni we wspólnym ognisku domowym powiązani aktami wzajemnej pomocy i opieki, opartej na wierze w prawdziwą lub domniemaną łączność biologiczną, tradycję rodzinną i społeczną.

Rodzina jest fundamentem ładu społecznego i podstawową wspólnotą społeczną, która stanowi optymalne środowisko rozwoju człowieka. Jest niezbędnym oparciem dla wszystkich swoich członków, szczególnie najmłodszych i najstarszych. Żadna zbiorowość nie jest w stanie realizować dobra wspólnego bez udziału rodzin. To od ich dobrego funkcjonowania zależy nasza przyszłość. Jako podstawowa instytucja wychowawcza jest wartością uniwersalną. Przeto domaga się szacunku w respektowaniu jej praw i obowiązków. Wszelkie działania przeciw rodzinie i jej członkom jest aktem skierowanym nie tylko względem jej samej, ale także całemu społeczeństwu obywatelskiemu.

Opowiadamy się po stronie wartości poświadczonych w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej - tożsamości małżeństwa jako związku kobiety i mężczyzny, rodziny, rodzicielstwa i macierzyństwa (art. 18), prawa do ochrony życia rodzinnego (art. 47), prawa rodziców do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniami (art. 48 ust. 1) oraz prawa dziecka do ochrony przed przemocą, okrucieństwem, wyzyskiem i demoralizacją (art. 72 ust. 1).

### **I. PRAWA RODZICÓW I DOBRO DZIECKA W SZKOLE ORAZ PRZEDSZKOLU**

Konstytucyjna zasada pomocniczości „umacniająca uprawnienia obywateli i ich wspólnot” odniesiona do podstawowej wspólnoty obywateli i komórki społecznej, jaką jest rodzina, jest konkretyzowana w konstytucyjnym prawie rodziców do wychowania dzieci zgodnie z własnymi przekonaniami. Zadaniem instytucji oświaty jest wspomaganie wychowawczej roli rodziny w sposób, który nie koliduje z konstytucyjnymi prawami rodziców (art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018, poz. 996 z późn. zm.)). Rolą oświaty nie jest zastępowanie wychowania rodzinnego.

Przyjeta przez samorząd Karta Praw Rawskich Rodzin zawiera zbiór wzorcowych rozwiązań pokazujących, jak praca wychowawcza szkół może zostać zorganizowana w oparciu o zasady ich pomocniczości wychowawczej wobec rodziny.

W szkołach samorządowych winny być przestrzegane ustawowe prawa rodziców, w tym w szczególności wymóg respektowania kompetencji rady rodziców do uchwalenia programu wychowawczo-profilaktycznego oraz do wyrażania zgody na podjęcie współpracy z organizacjami pozarządowymi i wymóg każdorazowego uzyskania zgody rodzica na udział dziecka w zajęciach nieobowiązkowych. Ponadto, właściwą praktyką jest umożliwienie rodzicom lub opiekunom aktywnego włączenia się w te procesy, w tym w aspekcie merytorycznym.

Zapewnienie rodzicom możliwości weryfikacji zewnętrznych organizacji oraz materiałów używanych podczas prowadzonych przez nie zajęć nieobowiązkowych powinno następować poprzez radę rodziców.

Dzięki takiemu rozwiązaniu rodzice będą dysponować wiedzą o funkcjonowaniu szkoły jeszcze przed podjęciem decyzji o powierzeniu jej zadań z zakresu wychowania dziecka.

## **II. PRAWA RODZIN W POLITYCE SPOŁECZNEJ MIASTA RAWA MAZOWIECKA**

Instrumenty polityki społecznej prowadzonej przez miasto powinny być tworzone z uwzględnieniem kontekstu praw rodziny, jej autonomii i tożsamości.

**Programy współpracy z organizacjami społecznymi powinny uwzględniać zasadę wzmocnienia rodziny.** Regulaminy samorządowych konkursów dla organizacji społecznych powinny być uzupełniane o standardy wzmacniające rodzinę.

**Samorządowe programy profilaktyczne, które mają na celu przeciwdziałanie przemocy i pomoc jej ofiarom, przeciwdziałanie alkoholizmowi i narkomanii oraz realizację celów polityki zdrowotnej, powinny uwzględniać zasadę poszanowania integralności rodziny, która może zostać uchylona tylko w sytuacjach wyjątkowych, jak zagrożenie życia lub zdrowia jej członków.**

Rzeczywiste działanie organów samorządu terytorialnego jest uzależnione nie tylko od obowiązujących norm prawnych, ale także od przygotowania i wiedzy urzędników. Dlatego ważne jest przeszkolenie nauczycieli oraz urzędników, **w tym pracowników ośrodków pomocy społecznej, w zakresie autonomii i prawnej tożsamości rodziny, praw rodziców oraz dobra dziecka.** Uczestnikom szkoleń powinna zostać przekazana rzetelna wiedza o obowiązującym prawie oraz o skutecznych metodach przeciwdziałania zjawiskom niepożądanym, w tym przemocy, uzależnieniom i innym dysfunkcjom, które mogą występować w gospodarstwach domowych i w przestrzeni publicznej.

## **III. PROMOCJA DOBRYCH PRAKTYK DOTYCZĄCYCH PRAW RODZIN W BIZNESIE**

Dobre praktyki dotyczące praw rodziny powinny być promowane także w sektorze prywatnym. **Samorząd powinien poprzeć programy certyfikacji przedsiębiorców, którzy przyjęli rozwiązania sprzyjające rodzinie.** Może to nastąpić zarówno poprzez program certyfikujący rozwiązania adresowane do konsumentów, w tym zniżki dedykowane rodzinom, jak i program obejmujący dobre praktyki dotyczące sytuacji pracowników będących rodzicami.

## **IV. MONITOROWANIE I EGZEKWOWANIE PRAW RODZIN**

Dla realizacji praw rodziny kluczowe jest stworzenie skutecznych mechanizmów pozwalających na ich egzekwowanie.

**Do monitorowania praw rodzin upoważnia się Radę d.s. Rodziny, powołaną jako ciało doradcze przy Burmistrzu Miasta Rawa Mazowiecka.**

**Rada winna monitorować przestrzeganie praw rodziny przez rawskie instytucje samorządowe, w tym szkoły, oraz interweniować w sytuacjach, gdy dochodzi do ich naruszenia. Może prowadzić infolinię lub skrzynkę kontaktową umożliwiającą przesyłanie zgłoszeń.**

## V. TWORZENIE PRAWA PRZYJAZNEGO RODZINIE

Znaczenie praw rodzin nie ogranicza się do rozwiązań, które są ujęte w niniejszej Karcie. Karta jest dokumentem o charakterze programowym i intencyjnym.

Na sytuację rodziny wpływają bezpośrednio także akty prawne, których głównym przedmiotem regulacji jest inna problematyka.

**Dlatego przygotowanie każdego aktu prawa miejscowego powinno uwzględniać sytuację rodzin oraz zakres ich praw, w tym praw rodziców, opiekunów i praw dzieci.** Każdorazowo należy dokonać wszechstronnej oceny skutków regulacji w tym zakresie. Niedopuszczalne jest w szczególności ograniczenie przez akt prawa miejscowego konstytucyjnych i ustawowych praw rodzin i ich członków.



**Sprawozdanie**  
**z realizacji programu współpracy Miasta Rawa Mazowiecka**  
**z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami,**  
**o których mowa w art.3ust.3 ustawy**  
**z dnia 24 kwietnia 2003r.**  
**o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie**

BURMISTRZ MIASTA  
*relawek*  
*mgr inż. Piotr Irlu*

**Rawa Mazowiecka, maj 2020 roku**

1. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie nakłada na organy administracji publicznej obowiązek realizacji zadań ze sfery publicznej we współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, o których mowa w art. 3 cytowanej ustawy.  
Rada Miasta Rawa Mazowiecka uchwała corocznie program współpracy z organizacjami pozarządowymi, który określa obszary i zasady oraz formy współpracy oraz zawiera wykaz zadań priorytetowych, stanowiących podstawę dla władz Miasta do dysponowania środkami publicznymi, przeznaczonymi na dofinansowanie zadań publicznych, pozostających we właściwości samorządu Miasta, a realizowanych przez organizacje pozarządowe.
2. Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka w każdym roku przeprowadza konsultacje projektu programu współpracy, w roku 2018 trwały one od 22 do 28 listopada. Celem przeprowadzonych konsultacji było umożliwienie wszystkim zainteresowanym włączenia się do współtworzenia dokumentu, który regulował w 2019 roku współpracę Miasta Rawa Mazowiecka ze środowiskiem III sektora.  
Program współpracy Miasta Rawa Mazowiecka na 2019 rok z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie został przyjęty uchwałą Nr III/12/18 Rady Miasta Rawa Mazowiecka z dnia 6 grudnia 2018 r.
3. Zgodnie z programem na 2019 rok współpraca Miasta Rawa Mazowiecka z organizacjami pozarządowymi miała charakter:
  - finansowy - polegający na udzielaniu dotacji organizacjom, które w wyniku postępowania konkursowego wykonywały zadania publiczne;
  - pozafinansowy - oparty na współpracy merytorycznej w zakresie realizowanych zadań zawartych w Programie.
4. Współpraca o charakterze finansowym odbywała się w postaci wspierania wykonania zadania publicznego, wraz z udzieleniem dotacji na dofinansowanie jego realizacji. Głównym trybem zlecania organizacjom realizacji zadań publicznych były otwarte konkursy ofert.

Współpraca o charakterze pozafinansowym polegała na udzielaniu wzajemnej pomocy w zdobywaniu środków ze źródeł zewnętrznych na realizację zadań publicznych miasta. Wspólne działania zaowocowały formalnym i nieformalnym partnerstwem w projektach samorządu oraz organizacji pozarządowych, a także w promowaniu wizerunku organizacji pozarządowych. Ponadto bezpłatnie udostępniano organizacjom salę narad, sprzęt komputerowy.

Zrealizowano następujące projekty:

- Topogranie (partnerstwo Urząd Miasta Rawa Mazowiecka i Rawskie Stowarzyszenie Miłośników Gier Fabularnych i Fantastyki „Topory”),
- Rawska Feriada (partnerstwo Urząd Miasta Rawa Mazowiecka i jednostek organizacyjnych, Rawskiego Stowarzyszenia Miłośników Gier Fabularnych i Fantastyki „Topory”, MLUKS Dwójka, MUKS Juvenia, Rawskie Towarzystwo Tenisa Ziemnego, RKK Kiokushinkai),
- Mistrzostwa Rawy Mazowieckiej w Aquathlonie i Duathlonie (partnerstwo Zarządu Województwa Łódzkiego z Klubem Triathlon Rawa i Urząd Miasta Rawa Mazowiecka),
- Maraton Pływacki im. Pawła Pioruna i Festiwal Piosenki Żeglarskiej i Turystycznej „Rawa Gra Szanty” (partnerstwo WOPR, OSiR, Topory, Urząd Miasta Rawa Mazowiecka),
- Maraton Rowerowy z cyklu „Cisowianka Mazovia MTB Marathon, (partnerstwo Stowarzyszenia Zielony Szlak (Cezary Zamana), Urząd Miasta Rawa Mazowiecka),
- cykl turniejów tenisa ziemnego – (partnerstwo Rawskie Towarzystwo Tenisa Ziemnego i Urząd Miasta Rawa Mazowiecka),
- Mistrzostwa Polski SZS w Tenisie Stołowym – (partnerstwo Zarząd Wojewódzki SZS, MLUKS Dwójka, Miasto Rawa Mazowiecka),
- Wyścig kolarski ŻTC BIKE RACE – (partnerstwo Żyrardowskie Towarzystwo Cyklistów, Urząd Marszałkowski, Miasto Miasta Rawa Mazowiecka),
- Międzynarodowe Mistrzostwa Rawy Mazowieckiej w tenisie stołowym (partnerstwo Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, MLUKS Dwójka),
- Nauka pływania na kąpielisku Tatar (partnerstwo Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, Aquarium Centrum Fit Rawa, OSiR, WOPR),
- Turniej piłki nożnej Rawa CUP 2019 (partnerstwo Urząd Miasta Rawa Mazowiecka, Stowarzyszenie kibiców Widzewa „Tylko Widzew”),
- Ogólnopolski Turniej Piłki Siatkowej Kobiet i Mężczyzn (partnerstwo Urząd Miasta Rawa Mazowiecka i Fundacji „Black Team”),
- Memoriał im. Wojciecha Zembowicza w piłce siatkowej chłopców (partnerstwo Miasto Rawa Mazowiecka, klub sportowy MUKS Juvenia),
- XIX Rawski Rodzinny Rajd Rowerowy (partnerstwo Zarządu Województwa Łódzkiego, klub sportowy MLUKS Dwójka, Miasto Rawa Mazowiecka),
- Maraton Pływacki im. Pawła Pioruna w ramach Rawskich Dni Trzeźwości (Okręgowe Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe),
- pierwszy rowerowy rajd na orientację „Orient Akcja”(partnerstwo Stowarzyszenie Pracowników Służb Mundurowych Bastion – Miasto Rawa Mazowiecka)
- Tydzień Dobrej Nowiny (partnerstwo Miasto Rawa Mazowiecka i Parafia Ewangelicko -Augsburska),
- Impreza środowiskowa „Czarodziejska Wyspa” w ramach Rawskich Dni Trzeźwości (partnerstwo Miasta Rawa Mazowiecka i Stowarzyszenie „Rawa i Przyjaciele”),
- II Rawski Bieg po trzeźwość w ramach Rawskich Dni Trzeźwości (partnerstwo Miasta Rawa Mazowiecka i Stowarzyszenia Nowe Życie w Rawie”).

W odpowiedzi na liczne postulaty środowiska III sektora w naszym mieście, dążąc do utworzenia takiego miejsca, które sprzyjałoby współpracy lokalnych organizacji pozarządowych przy jednoczesnym zwiększeniu ich aktywności - w 2019 roku powstało **Rawskie Centrum Organizacji Pozarządowych** w Rawie Mazowieckiej, wpisane, jako jeden z podstawowych projektów rewitalizacyjnych, do Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Rawa Mazowiecka na lata 2016-2025. Miasto wynajęło lokal przy ul. Armii Krajowej 2 na potrzeby rawskich organizacji pozarządowych, który służył jako pomieszczenie do pracy biurowej oraz organizacji spotkań roboczych, w którym to organizacje planowały swoje działania, przedsięwzięcia. Do dyspozycji organizacji pozarządowych zakupiono sprzęt komputerowy oraz niezbędne wyposażenie lokalu takie jak: biurka, stoły, szafy, krzesła, regały, naczynia. RCOP oferowało im specjalistyczne szkolenia i warsztaty oraz zachęcało do organizacji do współpracy w zakresie aplikowania w konkursach grantowych i wspólną organizację wydarzeń i uroczystości. W 2019 roku porozumienia w zakresie korzystania z oferty szkoleniowej oraz pomieszczeń RCOP podpisały 24 organizacje:

- 1) Stowarzyszenie Liga Obrony Kraju Zarząd Powiatowy LOK ,
- 2) Uczniowski Klub Sportowy „Judo Rawa”,
- 3) Polskie Stowarzyszenie Diabetyków Koło Powiatowe w Rawie Mazowieckiej,
- 4) Międzyszkolny Uczniowski Klub Sportowy „Juwenia”,
- 5) Klub Pływacki Raw-Swim,
- 6) UKS AP Champions Rawa Mazowiecka,
- 7) Rawskie Stowarzyszenie Abstynenckie „Szansa”,
- 8) Międzyszkolny Uczniowski Klub Sportowy „Jedynka”,
- 9) Międzyszkolny Ludowy Uczniowski Klub Sportowy „Rawa”,
- 10) Miejski Ludowy Uczniowski Klub Sportowy „Dwójka”,
- 11) Nieformalne Stowarzyszenie Artystów i Twórców Rawskich,
- 12) Rawski Uniwersytet Trzeciego Wieku,
- 13) Stowarzyszenie Rawa i Przyjaciele,
- 14) Stowarzyszenie Harcerstwa Katolickiego „Zawisza” Federacja Skautingu Europejskiego Hufiec Rawski,
- 15) Rawskie Stowarzyszenie Amazonek,
- 16) Polski Związek Emerytów Rencistów i Inwalidów Oddział Rejonowy w Rawie Mazowieckiej,
- 17) Parafialny Zespół Charytatywny CARITAS Parafii p.w. Niepokalanego Poczęcia NMP w Rawie Mazowieckiej,
- 18) Stowarzyszenie Nowe Życie w Rawie,
- 19) Stowarzyszenie Hospicjum,
- 20) Stowarzyszenie Rodziców i Opiekunów Dzieci Niepełnosprawnych „Dobro Dzieci”,
- 21) Rawski Klub Sportowy Mazovia,
- 22) Stowarzyszenie Topory,
- 23) Fundacja „Obudźmy Nadzieję”,
- 24) Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Rawskiej.



RCOP podejmowało następujące działania:

- 1) nawiązanie współpracy z Instytutem Spraw Obywatelskich w Łodzi (INSPRO) prowadzącym Ośrodek Wsparcia Ekonomii Społecznej centrum KLUCZ w zakresie m.in. środowiska przyjaznego ekonomii społecznej poprzez działania doradczo-szkoleniowe skierowane do organizacji pozarządowych,
- 2) Forum Organizacji Pozarządowych,
- 3) projekt pt "W Rawie Mazowieckiej śpiewać każdy może" we współpracy ze Związkiem Emerytów, Rencistów i Inwalidów Oddział Rejonowy w Rawie Mazowieckiej, polegający na utworzeniu chóru,
- 4) zaangażowanie organizacji pozarządowych w Festyn Organizacji Pozarządowych Radosne Święto z okazji 228 rocznicy Uchwalenia Konstytucji 3 Maja",
- 5) dwa szkolenia „Jak pisać projekty, które wygrywają”, oraz dodatkowe konsultacje w tym zakresie,
- 6) spotkanie informacyjne dotyczące programu Mikrogranty "Łódzkie na Plus" 2019,
- 7) szkolenie „Rozliczenie dotacji za 2019 rok na podstawie przepisów ustawy o pożytku publicznym i o wolontariacie”,
- 8) spotkanie informacyjne dot. Funduszu Inicjatyw Obywatelskich FIO edycja 2020,
- 9) szkolenie: Przekazywanie i rozliczanie dotacji w trybie ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. Zmiany druków ofert, umów i sprawozdań.

Koszt funkcjonowania RCOP w roku 2019 wyniósł 12 756,75 zł.

5. W 2019 roku ogłoszono 17 konkursów, złożono 42 oferty, w tym 2 z inicjatywy organizacji pozarządowej, wsparcie finansowe uzyskało 37 podmiotów – realizatorów zadań publicznych.

Poszczególne Komisje Konkursowe składające się z przedstawicieli Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka i organizacji pozarządowych, powołane Zarządzeniem Burmistrza Miasta Rawa Mazowiecka, dokonały oceny złożonych ofert pod względem formalnym i merytorycznym. Z prac Komisji sporządzone zostały protokoły, które przekazano Burmistrzowi Miasta, celem zatwierdzenia przyznanych dotacji.

6. Priorytetowo były realizowane zadania publiczne z następujących dziedzin:
  - a) edukacji i wychowania,
  - b) kultury i dziedzictwa narodowego,
  - c) działań na rzecz osób niepełnosprawnych,
  - d) pomocy społecznej, w tym pomocy rodzinom i osobom w trudnej sytuacji życiowej,
  - e) działalności na rzecz osób w wieku emerytalnym,
  - f) ochrony i promocji zdrowia,
  - g) promocji i organizacji wolontariatu,
  - h) wspierania i upowszechniania kultury fizycznej,
  - i) przeciwdziałania uzależnieniom i patologiom społecznym,
  - j) działalności na rzecz organizacji,
  - k) działalności na rzecz rodziny.

Podmioty realizujące powyższe zadania wykorzystały przyznaną kwotę udzielonej dotacji w łącznej wysokości 1 129 011,14 zł.

Oświata i wychowanie – 46 000 zł.

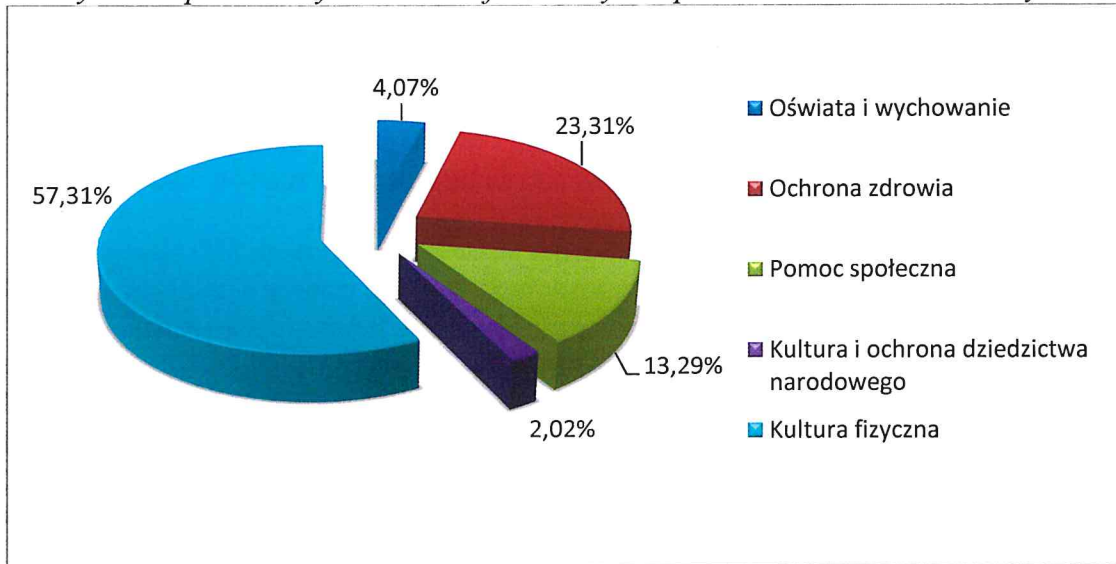
Ochrona zdrowia – 263 200 zł.

Pomoc społeczna – 150 000 zł.

Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego – 22 811,14 zł.

Kultura fizyczna – 647 000 zł.

*Wysokość przekazanych środków finansowych z podziałem na zakres zlecanych zadań*



Załącznik :Wykaz podmiotów, które otrzymały dotację z budżetu Miasta Rawa Mazowiecka na realizację zadań publicznych w roku 2019

## Wykaz podmiotów, które otrzymały dotację z budżetu Miasta Rawa Mazowiecka na realizację zadań publicznych w roku 2019

Nazwa zadania	Nazwa podmiotu	Całkowity koszt zadania zgodnie ze sprawozdaniem końcowym	Koszt przyznanej dotacji	1 wiersz Wysokość finansowych środków własnych i pochodzących z innych źródeł 2 wiersz wyceniona praca wolontariuszy 3 wiersz wyceniony wkład rzeczowy	Liczba beneficjentów zadań
<b>DZIAŁ 801 – OŚWIATA I WYCHOWANIE</b>					
Zadanie z zakresu edukacji i wychowania, polegające na wspieraniu wszechstronnego rozwoju dzieci i młodzieży (ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży zamieszkałej na obszarze miasta objętym Lokalnym Programem Rewitalizacji) poprzez działalność wychowawczą, opiekuńczą, oświatową i prozdrowotną	Stowarzyszenie Harcerstwa Katolickiego „Zawisza” Federacja Skautingu Europejskiego Hufiec Rawski tytuł: Rawscy Skauci jak Zawisza Czarny	115 004,30	18 000,00	13 943,00 86 061,00	100
	Stowarzyszenie „Topory” tytuł: Rawa Gra dla wszystkich	26 406,10	15 000,00	1 642,10 9 764,00	1139
Zadanie z zakresu promocji i organizacji wolontariatu, polegające na propagowaniu idei wolontariatu, zachęcaniu mieszkańców (ze szczególnym uwzględnieniem osób zamieszkałych na obszarze miasta objętym Lokalnym Programem Rewitalizacji) a zwłaszcza młodzieży do podejmowania działań na rzecz innych	Fundacja „Obudźmy Nadzieję” w Rawie Mazowieckiej tytuł: Pomóż sobie i innym	12 971,87	8 000,00	1 371,87 3 600,00	1000
	Parafialny Zespół Charytatywny CARITAS Parafii p.w. Niepokalanego Poczęcia NMP w Rawie Mazowieckiej tytuł: Wszyscy razem	7 939,72	5 000,00	778,72 2 160,00	1000

**DZIAŁ 851 – OCHRONA ZDROWIA**

<p>Zadanie z zakresu działań na rzecz osób niepełnosprawnych, zamieszkałych na terenie miasta Rawa Mazowiecka, polegające na podejmowaniu działań, mających na celu poprawę zdrowia osób niepełnosprawnych</p>	<p>Stowarzyszenie Rodziców i Opiekunów Dzieci Niepełnosprawnych „Dobro Dzieci” w Rawie Mazowieckiej Fundacja „Obudzmy Nadzieję” w Rawie Mazowieckiej tytuł: Rehabilitacja domowa – miasto Rawa Mazowiecka</p>	<p>34 876,52</p>	<p>25 000,00</p>	<p>9 876,52</p>	<p>24</p>
<p>Zadanie z zakresu działań na rzecz osób niepełnosprawnych, zamieszkałych na terenie Miasta Rawa Mazowiecka, polegające na wspieraniu działań służących integracji i aktywizacji w środowisku osób chorych na cukrzycę, chorych na nowotwory</p>	<p>Rawskie Stowarzyszenie Amazonek w Rawie Mazowieckiej tytuł: Waleczne Amazonki Polskie Stowarzyszenie Diabetyków Koło Powiatowe w Rawie Mazowieckiej tytuł: Wygramy z cukrzycą</p>	<p>6 700,00</p>	<p>6 000,00</p>	<p>700,00</p>	<p>38</p>
<p>Zadanie z zakresu ochrony i promocji zdrowia-wspieranie działań polegających na kompleksowej, domowej opiece nad pacjentami w terminalnej fazie choroby nieuleczalnej oraz ich rodzinami</p>	<p>Stowarzyszenie Hospicjum w Rawie Mazowieckiej</p>	<p>49 660,52</p>	<p>10 000,00</p>	<p>9 260,52 30 400,00</p>	<p>26</p>
<p>Wspomaganie działalności instytucji, stowarzyszeń i osób fizycznych służącej rozwiązywaniu problemów alkoholowych i narkotykowych. Pomoc osobom i członkom ich rodzin, w których występuje problem alkoholowy z terenu miasta Rawa Mazowiecka oraz prowadzenie punktu informacyjno-konsultacyjnego</p>	<p>Rawskie Stowarzyszenie Abstynenckie „Szansa”</p>	<p>94 730,78</p>	<p>59 000,00</p>	<p>33 120,78 2 610,00</p>	<p>30</p>
<p>Pomoc profilaktyczna dla dzieci i młodzieży w zakresie przeciwdziałania alkoholizmowi i narkomanii prowadzona przez świetlicę środowiskową.</p>	<p>Stowarzyszenie „Przymierze Rodzin „Świetlica im. Bł. Edmunda Bojanowskiego</p>	<p>146 950,00</p>	<p>100 000,00</p>	<p>41 800,00 5 250,00 5 150,00</p>	<p>70</p>
<p>Wspomaganie działalności instytucji, stowarzyszeń i osób fizycznych służącej rozwiązywaniu problemów alkoholowych i narkotykowych. Pomoc osobom dotkniętym przemocą w rodzinie z terenu miasta Rawa Mazowiecka oraz prowadzenie punktu konsultacyjnego</p>	<p>Stowarzyszenie „Pogotowie Rodzinne” im. Jolanty Fadeckiej Stowarzyszenie „Nowe Życie” w Rawie Mazowieckiej</p>	<p>16 100,00</p>	<p>15 200,00</p>	<p>900,00</p>	<p>94</p>
<p></p>	<p></p>	<p>10 307,25</p>	<p>4 000,00</p>	<p>2 907,25 3 400,00</p>	<p>232</p>



<b>DZIAŁ 852 – POMOC SPOŁECZNA</b>					
Zadanie z zakresu pomocy społecznej(w tym pomocy rodzinom i osobom w trudnej sytuacji życiowej, zamieszkałym na terenie Miasta Rawa Mazowiecka) polegające na prowadzeniu świetlicy środowiskowej dla dzieci z rodzin w trudnej sytuacji życiowej	Stowarzyszenie „Przymierze Rodzin „Świetlica im. Bł. Edmunda Bojanowskiego w Rawie Mazowieckiej	165 000,00	117 000,00	38 900,00 5 250,00 3 850,00	67
Zadanie z zakresu działalności na rzecz osób w wieku emerytalnym(ze szczególnym uwzględnieniem osób w wieku emerytalnym zamieszkałych na obszarze miasta objętych lokalnym programem rewitalizacji) polegające na tworzeniu warunków do integracji i aktywności osób w wieku emerytalnym	Polski Związek Emerytów, Rencistów i Inwalidów Oddział Rejonowy w Rawie Mazowieckiej tytuł: Rawscy seniorzy w działaniu Stowarzyszenie Rawski Uniwersytet Trzeciego Wieku tytuł: Rawscy seniorzy sprawni i aktywni.	50 825,77	6 000,00	36 065,77 8 760,00	350
Zadanie z zakresu pomocy społecznej w tym pomocy rodzinom i osobom w trudnej sytuacji życiowej – pomoc osobom bezdomnym w formie prowadzenia domu dla bezdomnych	Rawskie Stowarzyszenie Abstynenckie „Szansa” tytuł: Bezdomność.	31 145,78	20 000,00	10 545,78 600,00	16
<b>DZIAŁ 921 – KULTURA I OCHRONA DZIEDZICTWA NARODOWEGO</b>					
Zadanie z zakresu kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, polegające na wspieraniu działalności służącej upowszechnianiu kultury, popularyzacji i edukacji społeczeństwa w zakresie zachowania dziedzictwa kulturowego Ziemi Rawskiej	Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Rawskiej tytuł: Notatnik Rawski. Rawianie Sukcesu.	16 219,02	8 000,00	219,02 8 000,00	500
<b>DZIAŁ 926 – KULTURA FIZYCZNA</b>					
Upowszechnianie kultury fizycznej i sportu. Organizacja szkolenia w rawskich klubach sportowych dla dzieci i młodzieży objętej systemem współzawodnictwa sportowego	Uczniowski Klub sportowy „Judo Rawa” Międzyszkolny Ludowy Uczniowski Klub Sportowy „Rawa” Lekka Atletyka Rawski Klub Karate „Kiokushinkai” Międzyszkolny Ludowy Uczniowski Klub Sportowy	34 708,34 113 556,34 101 886,02 188 024,88	29 000,00 70 000,00 33 000,00 110 000,00	5 708,34 43 556,34 68 866,02 78 024, 88	35 50 70 50



Dz.921 Kultura i Ochrona Dziedzictwa Narodowego

oferty z własnej inicjatywy organizacji pozarządowej na realizację zadania publicznego

Tytuł zadania publicznego	Nazwa podmiotu	Całkowity koszt zadania zgodnie ze sprawozdaniem końcowym	Koszt przyznanej dotacji	Wysokość finansowych środków własnych i pochodzących z innych źródeł	Liczba beneficjentów zadań
Ogólnopolski Festiwal Piosenki Żeglarskiej i Turystycznej „Rawa Gra Szanty”	Stowarzyszenie „TOPORY”	14 331,66	9 980,00	4 351,66	800
Noc Mazurka 2019	Fundacja im. Dr Edwarda Otto	4 831,14	4831,14	0	53

