

**UCHWAŁA NR
ZGROMADZENIA GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII**

z dnia 2021 r.

w sprawie przyjęcia opracowania pod nazwą „Ramowy program realizacji metropolitalnych dróg rowerowych w obszarze GZM”

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1, 2 i 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 730), na wniosek Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

uchwała się, co następuje

§ 1. Przyjmuje się opracowanie pod nazwą „Ramowy program realizacji metropolitalnych dróg rowerowych w obszarze GZM”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Kazimierz Karolczak

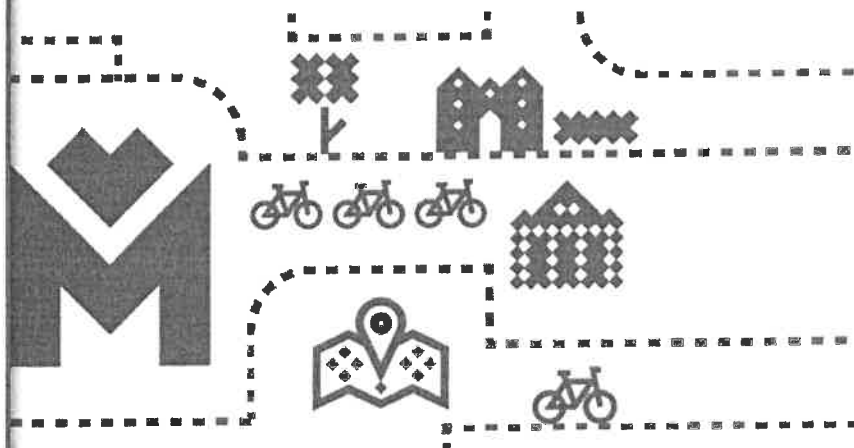
SPRAWIZONO POD WZGLEDEM
FORMALNO PRAWNYM
Magdalena Czara-Pietryga
Radca Prawny

Załącznik do uchwały Nr

ZGROMADZENIA GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

z dnia 2021 r.

**Ramowy program
realizacji
metropolitalnych
dróg rowerowych
w obszarze GZM**



Wersja nr 1.0 Stan na 10 lutego 2021 r.

Spis treści

1. Wstęp	3
2. Podstawy	4
2.1. Ustawa o związku metropolitalnym w województwie śląskim	4
2.2. Unia Europejska	4
2.3. Program Działań Strategicznych GZM	4
2.4. Studium Tras Rowerowych	6
3. Proces inwestycyjny przy budowie dróg rowerowych	7
3.1. Działanie nr 1 - Koncepcje	7
3.2. Działanie nr 2 - Funkcja transportowa	7
3.3. Działanie nr 3 - Standard dróg rowerowych	7
3.4. Działanie nr 4 - Przeznaczenie terenu na potrzeby realizacji dróg rowerowych	8
3.5. Działanie nr 5 - Gospodarowanie nieruchomościami dla potrzeb dróg rowerowych	9
3.6. Działanie nr 6 - Przepisy szczególne	9
4. Podział zadań w programie budowy dróg rowerowych	9
5. Współpraca	12
6. Planowanie działań	13
7. Schemat	14

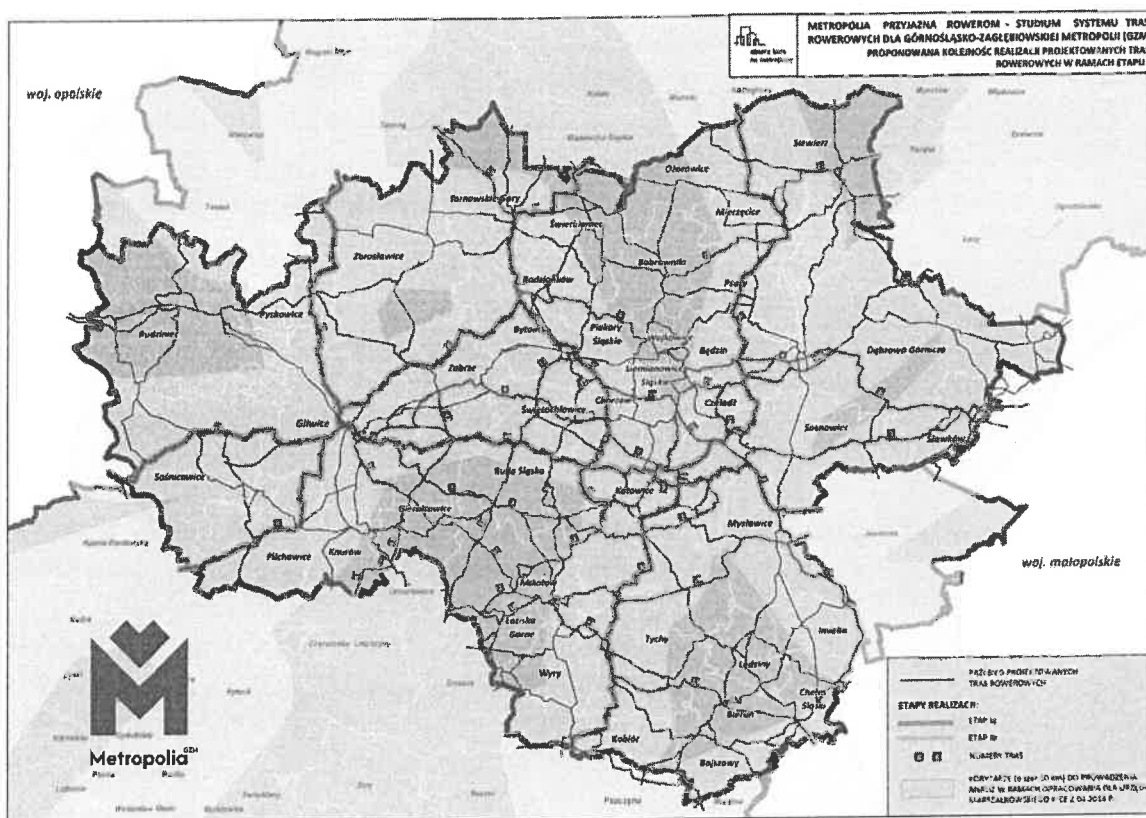


1. Wstęp

Celem niniejszego dokumentu jest określenie zasad i trybu realizacji dróg rowerowych o funkcji transportowej i znaczeniu metropolitalnym na terenie GZM oraz podział zadań przy realizacji metropolitalnej sieci dróg rowerowych¹ pomiędzy Górnśląsko – Zagłębiowską Metropolią, a Gminy, na terenie których poszczególne odcinki sieci będą realizowane.

Trasy rowerowe o znaczeniu metropolitalnym wyznaczone zostały w Studium systemu tras rowerowych dla Górnśląsko –Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)². Poniżej wyciąg z ww. Studium. Szczegóły poszczególnych wskazanych przebiegów tras rowerowych jak i część opisowa studium jest dostępna w Biuletynie Informacji Publicznej Górnśląsko–Zagłębiowskiej Metropolii³.

Określenie funkcji transportowej trasy rowerowej⁴, następuje na podstawie uszczegółowionych w stosunku do Studium opracowań przedprojektowych.



¹ Metropolitalna Sieć Tras Rowerowych zwana dalej MSTR, pojęcie wprowadzone w „Metropolia przyjazna rowerom – Studium systemu tras rowerowych dla Górnśląsko –Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)”

² „Metropolia przyjazna rowerom – Studium systemu tras rowerowych dla Górnśląsko –Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)” Opracowane na zlecenie Górnśląsko –Zagłębiowskiej Metropolii przez Przedsiębiorstwo Projektowo -Usługowe „Inkom” Sp. J. Gregorowicz, Trybuś, sierpień 2018;

³ <https://bip.metropoliagzm.pl/archiwum/article/metropolia-przyjazna-rowerom-studium-systemu-tras-rowerowych-dla-g-rnoslasko-zaglebiowskiej-metropolii-gzm.html>

⁴ Szerzej o funkcji transportowej patrz pkt 3.2.

ZW

2. Podstawy

2.1. Ustawa o związku metropolitalnym w województwie śląskim

Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie: planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej. W przepisach nie odnajdujemy definicji, co należy rozumieć przez zrównoważoną mobilność miejską. Jest to jednak pojęcie powszechnie przyjęte dla określenia działań związanych z:

- zmniejszeniem udziału indywidualnego transportu samochodowego,
- zwiększeniem udziału przyjaznych środowisku form transportu,
- rozwojem transportu publicznego,
- realizacją infrastruktury nie-drogowego transportu publicznego (parkingi „Parkuj i Jedź”) lub infrastruktury niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, w tym elementów drogowych niezbędnych do poprawy funkcjonowania tego transportu, w tym łańcuchów EkoMobilności-bezpiecznych ciągów ruchu pieszego lub rowerowego służących poprawie dostępności transportu publicznego,
- dążeniem (UE) do poprawy jakości życia w miastach poprzez promowanie aktywnej mobilności (ruch pieszey i jazda na rowerze) oraz zapewnieniem dojazdu mieszkańcom i osobom dojeżdżającym do pracy.

2.2. Unia Europejska

Na rozwój mobilności miejskiej uwagę zwraca Unia Europejska, wskazując jako obszar priorytetowy- w ramach działalności na rzecz miast i rozwoju obszarów miejskich- mobilność na obszarach miejskich. UE współpracuje z miastami i regionami nad zrównoważoną polityką mobilności miejskiej. Celem jest wydajny system transportu publicznego i dobre połączenia z innymi regionami w kraju. UE dąży również do poprawy jakości życia w miastach poprzez promowanie aktywnej mobilności (ruch pieszey i jazda na rowerze) oraz zapewnienie dojazdu mieszkańcom i osobom dojeżdżającym do pracy⁵.

2.3. Program Działań Strategicznych GZM

Obowiązujący Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 r., stanowiący załącznik do uchwały nr XXI/162/2019 Zgromadzenia Górnośląsko- Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 19 grudnia 2019 r. w ramach priorytetu „Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska” określił jedno z podstawowych działań, jakim jest

⁵ (https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/priority-themes-eu-cities/urban-mobility_pl)



„wyznaczenie spójnego i ciągłego systemu powiązań rowerowych w skali metropolitalnej, służącego ukierunkowaniu i ustaleniu priorytetów lokalnych działań w zakresie infrastruktury rowerowej na rzecz budowy tego systemu.”

Pierwszym założeniem tych działań jest całościowe spojrzenie na obszar GZM pod kątem powiązań rowerowych, niezależnie od granic administracyjnych gmin. Drugim niezmiernie ważnym założeniem jest budowa układu, sieci dróg rowerowych o charakterze metropolitalnym, o znaczeniu podstawowym i uzupełniającym. Wreszcie trzecie założenie to nadanie priorytetu budowie dróg o znaczeniu transportowo-komunikacyjnym.

Realizacja infrastruktury rowerowej wpisuje się także w inne priorytety i działania GZM:

- *Działanie:* Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego.

Priorytet: Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia.

Cel: sporządzenie metropolitalnego dokumentu planistycznego jako narzędzia kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na obszarze GZM oraz wspierania procesu zarządzania obszarem metropolitalnym.

- *Działanie:* Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Priorytet: Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska;

Cel: budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM w oparciu o rozwój elektromobilności.

- *Działanie:* Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych.

Priorytet: rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska;

Cel: zwiększenie dostępności roweru i jego upowszechnienie jako środka transportu w systemie intermodalnym.

- *Działanie:* Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji.

Priorytet: Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona Metropolia.

Cel: wspieranie działań związanych z budowaniem zielonej Metropolii ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia niskiej emisji.

Powyższe wskazuje jak ważną rolę w zakresie zapewnienia zrównoważonej mobilności miejskiej ma planowanie i realizacji odpowiednich dróg rowerowych



(tu: docelową i postulowaną jakość i kształt rozwiązań drogowych określają Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej⁶).

2.4. Studium Tras Rowerowych

Podstawowe opracowanie wyznaczające kierunki rozwoju sieci rowerowej stanowi „Metropolia przyjazna rowerom – Studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)”. Opracowanie obejmowało: inwentaryzację tras i przegląd istniejącej infrastruktury, stworzenie projektu sieci głównych tras rowerowych, konsultacje z udziałem Gmin oraz organizacji pozarządowych. Studium akcentuje funkcję komunikacyjną projektowanych tras rowerowych tj. częstych podróży o charakterze obligatoryjnym i o zasięgu pozamiejskim. Studium wyznacza przebieg trasy, ale zarazem autorzy zaznaczają, że z uwagi na lokalne uwarunkowania, plany, czy też inne okoliczności przebiegi poszczególnych tras mogą wymagać korekty na dalszych etapach procesu przygotowania inwestycji. W tej mierze też duże znaczenie ma na ile uda się pozyskać i wykorzystać teren po nieczynnych liniach kolejowych.

Zgodnie ze Studium na Metropolitalny System Tras Rowerowych (MSTR) GZM składa się sieć podstawowych tras rowerowych tworzona przez 87 korytarzy ruchu rowerowego, w tym:

- 33 trasy główne łączące gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami, rozpoczynające się przeważnie w centrum gminy lub na skrzyżowaniach i rozwidleniach z innymi trasami głównymi; trasy te mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny;
- 45 tras drugorzędnych, które również łączą gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami oraz mają charakter zarówno transportowy, jak i turystyczny;
- 9 łączników, z których 7 stanowi odgałęzienia tras głównych i drugorzędnych.

Wszystkie przebiegi ww. tras przedstawiono na mapie stanowiącej załącznik do Studium⁷, wskazanej także na wstępie niniejszego programu.

łącznie na terenie GZM zaplanowano 1632,9 km głównych tras rowerowych oraz uzupełniających je tras drugorzędnych i łączników. Trasy główne stanowią 60,4% wszystkich zaproponowanych tras rowerowych. Planowana realizacja MSTR została wstępnie podzielona na 4 etapy: Ia, Ib, II i III. W pierwszym etapie (Ia) studium zakłada wykonanie tras rowerowych o łącznej długości 259,8 km (15,9% wszystkich tras) w etapie Ib zakładano wykonanie tras rowerowych o łącznej długości 485,1 km. (29,7% wszystkich tras).

⁶ Standardy i Wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej. Wydawca Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Wydano 12/2018. Przyjęte do stosowania także przez Województwo Śląskie - Uchwała nr 1220/45/VI/2019 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 05.06.2019 r

⁷ Studium rys. str. 254.

3. Proces inwestycyjny przy budowie dróg rowerowych

Studium dróg rowerowych wskazuje założenia dla realizacji dróg rowerowych określając przebiegi dróg rowerowych mających tworzyć Metropolitalny System Tras Rowerowych. Na tej podstawie i z uwzględnieniem zastrzeżeń zawartych w Studium⁸ dookreślić należy funkcje poszczególnych tras rowerowych i przygotowywać dalsze działania dla realizacji dróg rowerowych.

3.1. Działanie nr 1 - Koncepcje

Wytyczone przez Studium trasy rowerowe wymagają uszczegółowienia poprzez opracowanie koncepcji technicznej drogi rowerowej, która w jako dokument przedprojektowy potwierdzi techniczną możliwość realizacji drogi rowerowej w danym przebiegu z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych, infrastruktury, kolizji z innymi drogami czy ciągami komunikacyjnymi. Koncepcja określi także zakres obiektów inżynierskich wymagających budowy, przebudowy czy remontu. Na podstawie zebranych informacji koncepcja wskaże także przybliżone koszty realizacji drogi rowerowej, proponowany podział na odcinki czy etapy realizacji mając na względzie funkcjonalność realizowanych odcinków.

3.2. Działanie nr 2 - Funkcja transportowa⁹

W studium przedstawiono całą sieć, która ma tworzyć Metropolitalny System Tras Rowerowych. Poszczególne trasy jak i ich odcinki mają jednak nie zawsze funkcję transportową, ale także, lub przede wszystkim rekreacyjną.

Koncentracja działań na funkcji transportowej wymaga dokonania analizy przebiegu poszczególnych dróg rowerowych i wskazania dróg lub odcinków dróg rowerowych, którym można przypisać funkcję transportową. Funkcja transportowa to przede wszystkim dojazdy do pracy, nauki, lub do innych miejsc do których dotarcie jest konieczne (sklepy, przychodnie), czyli obsługa podróży obligatoryjnych. Funkcja transportowa trasy rowerowej ma umożliwiać wybór alternatywnego do samochodu, środka transportu w postaci roweru w połączeniu z transportem publicznym.

Drugorzędną w odniesieniu do funkcji transportowej dróg rowerowych jest funkcja rekreacyjna, turystyczna czy sportowa rozumiana jako korzystanie z drogi rowerowej w celach wypoczynkowych, okazjonalnych, jednodniowych przejażdżek, wielodniowych wyjazdów czy treningów kolarskich.

W ramach realizacji programu metropolitalnych dróg rowerowych realizowane będą działania na rzecz przygotowania i budowy dróg o znaczeniu transportowym.

3.3. Działanie nr 3 - Standard dróg rowerowych

Dla ustalenia standardów, w jakich mają być realizowane drogi rowerowe na terenie GZM, na zlecenie Metropolii opracowano "Standardy i wytyczne kształtowania

⁸ Jak w szczególności konieczność uszczegółowienia przebiegów oraz uwzględnienia innych okoliczności jak np. zmian w zagospodarowaniu terenu czy warunków formalno-prawnych.

⁹ Funkcja transportowa czy funkcja komunikacyjna są traktowane zamiennie. Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto określenie funkcja transportowa.

infrastruktury rowerowej”¹⁰. Na podstawie przyjętych i opisanych w nich rozwiązaniach zakłada się realizację sieci dróg metropolitalnych na terenie GZM. Standardy z założenia stanowią podstawowy dokument dla określenia ram i zasad projektowania oraz budowy dróg rowerowych w GZM. Między innymi standardy wskazują na to co należy rozumieć i jak powinna być projektowana oraz budowana główna trasa rowerowa, jakie powinny cechować ją parametry techniczne.

Zasadniczym celem GZM jest realizacja dróg rowerowych tworzących MSTR jako tras rowerowych głównych, czyli tras obsługujących najważniejsze relacje w skali regionu i GZM, dla której minimalna prędkość projektowa wynosi 30 km/h¹¹. Zgodnie z Standardami główna trasa rowerowa obsługuje relacje między: miejscowościami, najważniejszymi generatorami ruchu na terenie województwa śląskiego w tym również na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, powiązaniem z województwami, gminami sąsiadującymi z GZM oraz najważniejszymi generatorami ruchu w skali miast.

Standardy stanowią nieodłączny element realizowanego przez GZM programu realizacji metropolitalnych dróg rowerowych.

3.4. Działanie nr 4 - Przeznaczenie terenu na potrzeby realizacji dróg rowerowych

Realizacja zadań w zakresie budowy MSTR wymaga odpowiedniego przygotowania procesu inwestycyjnego. W tej mierze istnieją dwie kluczowe kwestie: przeznaczenie terenu na cele realizacji dróg rowerowych i prawo do terenu.

Planowana sieć MSTR powinna zostać docelowo wprowadzona do ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wprowadzenie przebiegów dróg rowerowych do planów miejscowych stanowi podstawę dla prowadzenia dalszych działań w zakresie realizacji inwestycji oraz uniemożliwi przeznaczenie tych terenów na inne cele. Wprowadzenie przebiegów tras rowerowych do planów miejscowych następować powinno po opracowaniu koncepcji przebiegu trasy rowerowej¹².

W przypadku braku planu miejscowego, ustalenie przeznaczenia terenu na cele budowy drogi rowerowej może nastąpić poprzez decyzję o lokalizacji celu publicznego¹³.

Działania polegają w szczególności na:

- ujęciu w planach miejscowych, studiach uwarunkowań,
- uwzględnieniu/analizie w innych projektach infrastrukturalnych,
- uwzględnieniu/analizie w projektach związanych z budową dróg publicznych,
- uwzględnieniu w działaniach związanych z organizacją ruchu.

¹⁰ Zob. przypis 6.

¹¹ Studium s. 17, w Standardach parametr prędkości projektowej określany jest na 20 km/h do 40km/h (s.11)

¹² Zobacz schemat załącznik do niniejszego opracowania.

¹³ Decyzja o lokalizacji celu publicznego - decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego – decyzja wydawana na podstawie ustawy z 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w przypadku, gdy teren pod inwestycję celu publicznego nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

3.5. Działanie nr 5 - Gospodarowanie nieruchomościami dla potrzeb dróg rowerowych

Określenie przebiegów MSTR powinno być powiązane z polityką właściwych podmiotów w zakresie gospodarowania terenami przeznaczonymi pod realizację dróg rowerowych. W tej kategorii działań wskazać należy w szczególności:

- zakaz zbywania terenów własnych,
- ograniczenie zagospodarowania terenów własnych,
- realizacja prawa pierwokupu w przypadkach określonych ustawą,
- nabywanie terenów osób trzecich na ich wniosek.

3.6. Działanie nr 6 - Przepisy szczególne

Prowadząc działania związane z przygotowaniem budowy dróg rowerowych rozważyć należy możliwość wykorzystania przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych¹⁴. Przygotowanie inwestycji w trybie ww. przepisów ogranicza Działanie nr 5, czyli nie ma konieczności wprowadzenia inwestycji do planu miejscowego lub uzyskania decyzji o lokalizacji celu publicznego oraz ułatwia pozyskanie terenu pod planowaną inwestycję (Działanie nr 5).

4. Podział zadań w programie budowy dróg rowerowych

Uwarunkowania prawne, organizacyjne jak i celowościowe wskazują, jak najbardziej efektywnie i optymalnie prowadzić proces realizacji MSTR. Podstawą jest podział ról poszczególnych uczestników tego procesu, tak aby przygotowanie MSTR przeprowadzić sprawnie, adekwatnie do wiedzy uczestników procesu i ich kompetencji.

ZADANIA	GZM	GMINY
I. PLANOWANIE STRATEGICZNE	I.A. przygotowanie i koordynacja strategii i sposobu działań dla MSTR, w tym w szczególności: - kierunki rozwoju, - analizy obszarowe, - analizy potrzeb, - inicjowanie działań wewnętrznych (Miasta, członkowie GZM), oraz	I.B współpraca z GZM w zakresie I.A. uwzględnianie założeń strategicznych w działaniach i planach na poziomie Gminy.

¹⁴ Potocznie nazywanej Specustawą drogową, Dz.U. z 2020 poz. 1363 z późn.zm.



ZADANIA	GZM	GMINY
	zewnątrznych (połączeń poza teren GZM); Definiowanie MSTR;	
II. STUDIA I KONCEPCJE	II.A. zlecenie opracowań przed projektowych jak w szczególności studiów przebiegu czy koncepcji konkretnych zdefiniowanych na etapie I połączeń (lub korytarzy); określne funkcji transportowej trasy rowerowej; określne priorytetów działania,	II.B udział w opracowaniu, udostępnienie materiałów własnych, opiniowanie, zapewnienie spójności z polityką miejską; wyniki prac zapewnić powinny wykorzystanie na dalszych etapach przygotowania inwestycji;
III. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	III.A. Uwzględnienie MSTR w dokumentach planistycznych opracowywanych przez GZM (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego); opiniowanie dokumentów planistycznych przygotowywanych przez inne podmioty;	III.B. Opracowanie studiów uwarunkowań, miejscowych planów, lub uzyskania decyzji o lokalizacji celu publicznego albo decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla MSTR;
IV. NABYWANIE TERENU	IV.A. GZM nie posiada terenów własnych do realizacji projektów inwestycyjnych.	IV.B. Nabywanie terenu obejmuje uzyskanie przez inwestora prawa do terenu, w szczególności prawa własności nieruchomości. Na cele inwestycji Gminy przygotowują tereny własne, tereny Skarbu Państwa oraz nabędą niezbędne pozostałe tereny.



ZADANIA	GZM	GMINY
V. INWESTOR	V.A. GZM zapewnia wsparcie w prośbie inwestycyjnym, samodzielnie z uwagi na brak kompetencji nie występuje jako inwestor dla MSTR	V.B. Inwestorem dla budowy MSTR są Gminy przez teren których przebiega dana droga realizowana w ramach MSTR
VI. ZAPEWNIENIE WŁAŚCIWEGO STANDARDU	VI.A. GZM uczestniczy w procesie przygotowania realizacji inwestycji, dokonuje oceny przyjętych rozwiązań projektowych.	VI.B. Gminy na etapie projektowania jak i realizacji zapewniają odpowiedni profesjonalny nadzór nad ww. procesami. Gminy konsultują rozwiązania projektowe z NGO ¹⁵ .
VII. KOORDYNACJA ZE ŚRODKAMI TRANSPORTU PUBLICZNEGO	VII.A. GZM uwzględnia planowany rozwój w działalności związanej prowadzeniem transportu publicznego.	VII.B. Gminy na podstawie lokalnych danych wskazują na potrzeby koordynacji MSTR z transportem publicznym.
VIII. KOORDYNACJA PRAC MSTR	VIII.A. GZM koordynuje działania związane z powstaniem MSTR na terenie Metropolii, podejmuje działania własne, analizuje inicjatywy i plany członków GZM.	VIII.B. Gminy współdziałają z GZM, udzielając informacji o planach w rozwoju sieci dróg rowerowych o inwestycjach mogących wpłynąć na działania w zakresie MSTR, o prowadzonych analizach, o zebranych opiniach czy wnioskach lokalnych środowisk. Gminy tworzą miejską sieć rowerową z uwzględnieniem planów MSTR.
IX. PROMOCJA MSTR	IX.A. GZM na poziomie Metropolii informuje o prowadzonych działaniach,	IX.B. Gminy na poziomie lokalnym informują i promują połączenia

¹⁵ NGO (ang. non-government organization) – organizacje lokalne lub regionalne działająca na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.



ZADANIA	GZM	GMINY
	współpracuje z innymi podmiotami na poziomie regionalnym, wojewódzkim i ogólnopolskim	rowerowe realizowane w ramach MSTR.
X. FINANSOWANIE	X.A. Zapewnienie wsparcia z budżetu GZM poprzez dofinansowanie projektów tworzących MSTR. Dofinansowanie projektów tworzących MSTR określone zostanie w umowach /porozumieniach z Gminami. Współdziałanie z Gminami na rzecz pozyskania dofinansowania projektów tworzących MSTR.	X.B. Środki własne Gmin. Środki pozyskane na wniosek Gmin z funduszy zewnętrznych. Środki uzyskane z dofinansowania GZM (pkt X.A).

Podsumowując, programowa rola GZM w realizacji MSTR koncentruje się na:

- analizach przebiegu, studiach i koncepcjach przebiegu MSTR,
- analizach określających funkcje transportową drogi rowerowej,
- koordynacji działań na rzecz powstania MSTR,
- zapewnieniu wsparcia członkom GZM w zakresie działalności związanej z budową MSTR i lokalnych połączeń z tą siecią.

5. Współpraca

Przesłanką skuteczności realizacji programu budowy Metropolitalnej Sieci Tras Rowerowych jest odpowiednia organizacja współpracy między podmiotami odpowiedzialnymi za ich powstanie.

Współpraca realizowana będzie jako:

- współpraca wewnętrzna. Poziom GZM i Gminy.
- planowanie i koordynacja prac w zakresie MSTR,
- wymiana doświadczeń,
- współpraca wewnętrzna. Poziom GZM – Gminy.
Realizowana dla konkretnych zadań lub projektów. Strony, elementy i szczegóły współpracy definiują poprzez umowy/porozumienia.
- współpraca wewnętrzna. Poziom Gminy – Gminy.
Forma współpracy realizowana przez Gminy. Służyć powinna budowaniu wspólnych projektów rowerowych, z uwzględnieniem MSTR.



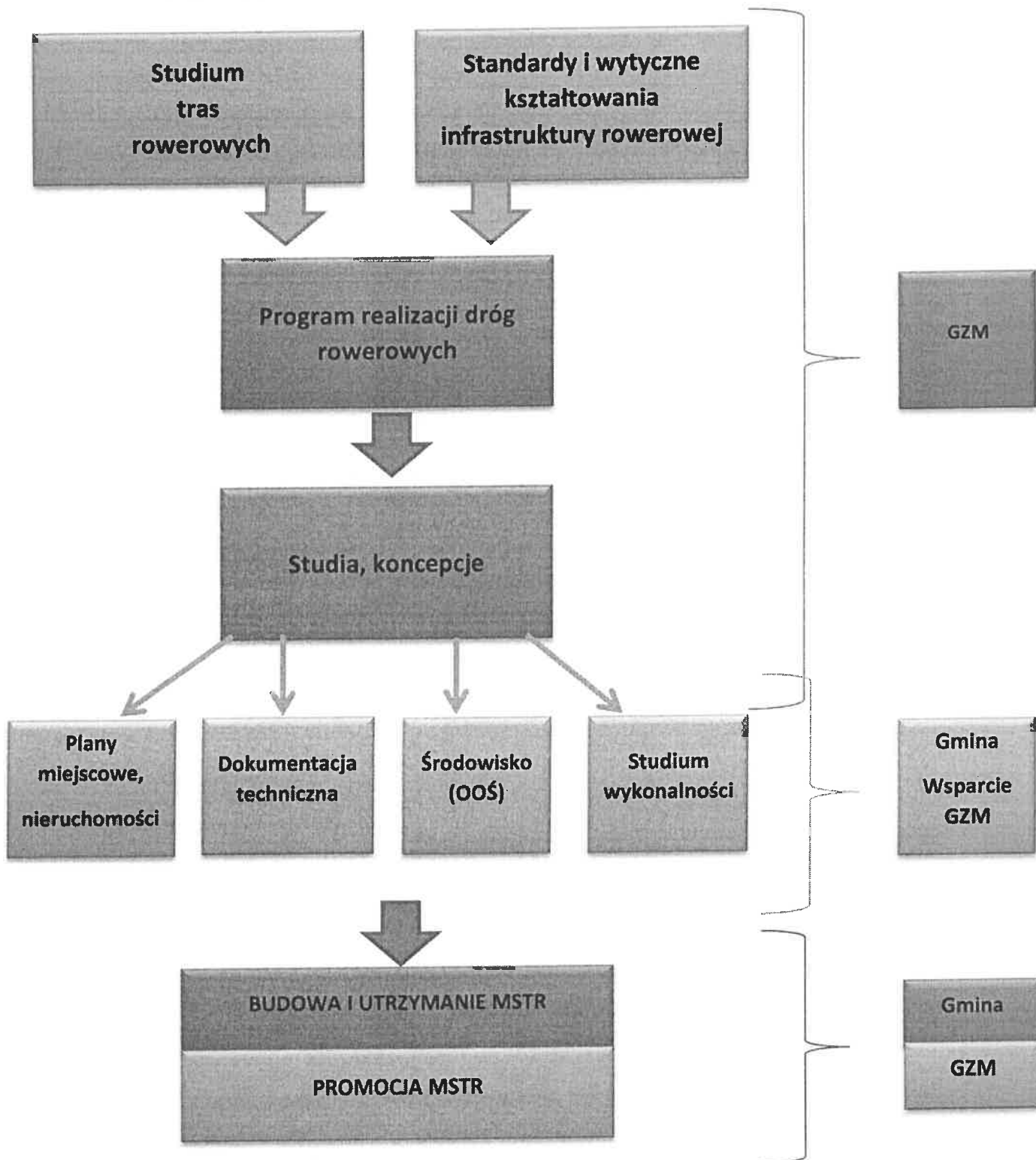
- współpraca zewnętrzna. GZM – inne podmioty.
GZM w celu realizacji programu MSTR podejmuje działania z innymi podmiotami oraz instytucjami. GZM wspiera Gminy w realizacji dróg rowerowych.

6. Planowanie działań

GZM w ramach prowadzonej koordynacji prac opracowuje plany działania w zakresie MSTR. Planowanie działań realizowane jest we współpracy z Gminami. Zakłada się planowanie wieloletnie jak i bieżące na dany rok budżetowy. Plany działań przyjmuje Zarząd Związku Metropolitalnego.



7. Schemat



Uzasadnienie

Celem niniejszego dokumentu jest określenie zasad i trybu realizacji dróg rowerowych o funkcji transportowej i znaczeniu metropolitalnym na terenie GZM oraz podział zadań przy realizacji metropolitalnej sieci dróg rowerowych pomiędzy Górnośląsko – Zagłębiowską Metropolią, a Gminy, na terenie których poszczególne odcinki sieci będą realizowane.

Opracowanie dokumentu wpisuje się w szersze działanie dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej i materiał ten będzie rekomendowany przez GZM jako jeden z wyznaczników do budowania wspólnej polityki rowerowej na obszarze Gmin związku. Wspólna realizacja dróg rowerowych o funkcji transportowej i znaczeniu metropolitalnym przyczyni się nie tylko do rozwoju mobilności miejskiej, ale również poprawi bezpieczeństwo przemieszczania się między Gminami GZM.

SPRAWDZONO POD WZGLĘDEM
FORMALNO-PRAWNYM
Magdalena Graja-Pietryga
Radca Prawny