# Załącznik nr 6 do Planu gospodarki niskoemisyjnejdla Miasta i Gminy Szamotuły

# Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej

# Suplement do Planu gospodarki niskoemisyjnej dla

# Miasta i Gminy Szamotuły

# przyjętego Uchwałą Nr XIX/201/2016 Rady Miasta i Gminy Szamotuły

# z dnia 25 kwietnia 2016 r.

1. Wstęp. Zakres i cel opracowania

Niniejszy dokument stanowi suplement do Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta i Gminy Szamotuły, który został przyjęty Uchwałą Nr XIX/201/2016 Rady Miasta i Gminy Szamotuły z dnia 25 kwietnia 2016 r. i określa wpływ działań zawartych w planie, na mobilność mieszkańców gminy w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania. Dokument został przygotowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumencie Komisji Europejskiej COM(2013) 913 z dnia 17.12.2013 r. pt. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”, stanowiącym załącznik nr 1 do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

**Głównym celem działań w zakresie mobilności jest zwiększenie dostępności wszystkich obszarów gminy Szamotuły, stanowiących równolegle element miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania oraz zapewnienie wysokiej jakości przemieszczania się zgodnymi z zasadami zrównoważonego rozwoju**, które obejmuje:

* dojazd do miejskiego obszaru funkcjonalnego,
* przejazd przez ten obszar, jak również
* przemieszczanie się w jego obrębie.

Główny cel działań mobilnościowych jest ściśle powiązany z głównym celem planu gospodarki niskoemisyjnej który zakłada transformację gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez:

* ograniczenie emisji gazów cieplarnianych,
* poprawę efektywności energetycznej,
* wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i
* poprawę jakości powietrza.

Realizacja tych celów pod względem mobilnościowym zakłada:

* preferencję różnorodnych środków transportu zbiorowego w podróżach zewnętrznych oraz pomiędzy najbardziej odległymi miejscowościami gminy,
* preferencję ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz gminy, zwłaszcza na obszarze sąsiadujących miejscowości,
* lepsze wykorzystanie kolei zarówno w podróżach wewnątrzgminnych, jak i zewnętrznych,
* podejmowanie działań do pełnego wykorzystania pojemności używanych środków transportu,
* modernizację układu drogowego tak, aby minimalizować przebiegi pojazdów na terenie gminy,
* modernizację skrzyżowań ułatwiających włączanie się do ruchu z dróg miejskich i gminnych na drogi krajowe i wojewódzką oraz powiatowe o dużym natężeniu ruchu (skrzyżowania z ruchem okrężnym i skrzyżowania skanalizowane),
* wspieranie działań pozostałych interesariuszy umożliwiających tworzenie sieci drogowej, w ramach której możliwe jest rozdzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego na terenie miasta i gminy, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego,
* podejmowanie działań umożliwiających budowę infrastruktury dla potrzeb eksploatacji pojazdów elektrycznych,
* lobbing wśród posłów i senatorów tworzenia prawa dającego władzom gminy możliwość podjęcia działań promujących używanie pojazdów z napędem alternatywnym (elektrycznym lub hybrydowym) i pojazdów wyposażonych w silniki spełniające najwyższe normy czystości spalin,
* zwiększenie wśród mieszkańców poziomu świadomości wpływu poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne.

Cel ten jest także zgodny z dotychczasową misją gminy.

**Szamotuły to silny ośrodek gospodarczy** z bogatymi tradycjami i kulturą, centrum przemysłu rolno-spożywczego i usług, **silnie związany z aglomeracją poznańską, dążący do zapewnienia mieszkańcom nowoczesnych warunków życia.**[[1]](#footnote-1)

Zasada zrównoważonego rozwoju w zakresie mobilności ma szczególne znaczenie biorąc pod uwagę równoległe działania Gminy w zakresie rozwoju przemysłu, jak i rolnictwa i turystyki. Pakiet zaproponowanych działań stanowi wyjście do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Szamotuły poprzez podniesienie jakości transportu publicznego i wzrost intermodalności w podróżach zewnętrznych.

Podjęte w planie działania zakładają równomierny rozwój wszystkich rodzajów transportu, których ostateczny wybór na danym obszarze, determinowany będzie dostępnością infrastruktury drogowej lub torowej o odpowiednich parametrach, rozmieszczeniem generatorów ruchu, średnim czasem i średnią długością podróży, potrzebami transportowymi mieszkańców, energochłonnością i efektywnością ekonomiczną. Aby osiągnąć jak najlepsze wskaźniki ekonomiczne i jakościowe systemu transportowego gminy, przewiduje się w przyszłości współudział jak najszerszych kręgów lokalnego społeczeństwa w pracach nad planem mobilności. Niniejszy plan przewiduje budowę zintegrowanego systemu transportowego przy wykorzystaniu zarówno środków infrastrukturalnych, jak i organizacyjnych. Dlatego w procesie organizacji systemu przewiduje się wysoki poziom współpracy, koordynacji i konsultacji między różnymi szczeblami samorządu terytorialnego.

Intermodalność obok integracji, będzie jednym z podstawowych narzędzi pozwalających wykorzystać efekt synergii wszystkich środków transportowych poruszających się na terenie miasta i gminy. Dotyczy to przede wszystkim ruchu zewnętrznego w stronę Poznania i Rokietnicy, a także Obrzycka, Wronek i Gorzowa Wielkopolskiego.

 Szczególne miejsce w procesie doskonalenia systemu stanowić będą mieszkańcy oraz inni interesariusze (np. policja, straż miejska, organizacje społeczne lub duże podmioty gospodarcze), mogący na bieżąco zgłaszać uwagi na temat funkcjonowania transportu oraz propozycję potencjalnych zmian. Tylko przy tak funkcjonującym procesie wymiany informacji, Urząd Miejski w Szamotułach może zagwarantować sobie wysoki poziom akceptacji i wsparcia.

System transportowy wykreowany w ramach działań określonych w planie będzie charakteryzował się następującymi cechami:

1. będzie bardziej dostępny i będzie spełniał podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
2. będzie zaspokajał różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw usługowych i sektora przemysłowego;
3. będzie lepiej integrował różne rodzaje transportu;
4. będzie spełniał wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju, mające na celu zrównoważenie potrzeb związanych z rentownością, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska;
5. będzie pozwalał na lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
6. będzie wpływał na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
7. będzie przyczyniał się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
8. będzie przyczyniał się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii.
9. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie miasta i gminy Szamotuły i określenie obszarów interwencji
	1. Ogólna charakterystyka miasta i gminy Szamotuły

Gmina Szamotuły położona jest w centralnej części województwa wielkopolskiego w powiecie szamotulskim, w dorzeczu dolnej Warty nad rzeką Samą. W części płd.-wsch. gminy znajduje się Jezioro Pamiątkowskie, stanowiące fragment rynny Kiersko-Pamiątkowskiej. Ziemia szamotulska stanowi równinę, której krajobraz ukształtował lądolód skandynawski, i obejmuje obszar o powierzchni 175,1 km2. Szamotuły są gminą rolniczo-przemysłową. Przemysł miasta opiera się w zasadzie na wykorzystaniu naturalnego bogactwa, jakim są dobre i urodzajne ziemie.

Gmina Szamotuły to gmina miejsko-wiejska w środkowej części województwa wielkopolskiego. Według danych z 31 grudnia 2015 r. gminę zamieszkiwało 28.743 osób. W jej skład wchodzi 25 sołectw: Baborowo, Baborówko, Brodziszewo, Emilianowo, Gałowo, Gąsawy, Jastrowo, Kąsinowo, Kępa, Koźle, Krzeszkowice, Lipnica, , Lulinek, Mutowo, Myszkowo, Otorowo, Pamiątkowo, Piaskowo, Piotrkówko, Przecław, Przyborowo, Przyborówko, Szczuczyn, Śmiłowo, Witoldzin oraz miasto Szamotuły, które zamieszkuje 18.174 mieszkańców. Ludność Szamotuł stanowi aż 63,2% mieszkańców gminy.

Obok Szamotuł do największych miejscowości gminy należą Otorowo (1225), Pamiątkowo (1083) , Gałowo (1160), Przecław (550), Lipnica (547), Lulinek (510) i Mutowo (507). Większość z nich zlokalizowanych jest w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Gmina charakteryzuje się wysoką koncentracją mieszkańców. W 6 miejscowościach wzajemnie sąsiadujących ze sobą, zamieszkuje aż 82% wszystkich mieszkańców gminy. Cała Gmina Szamotuły zajmuje powierzchnię 175,1 km2, z czego miasto jedynie 10,11 km2 (5,77%). Jest to druga pod względem obszarowym gmina powiatu szamotulskiego, która zajmuje 15,73 % jego powierzchni i jest zamieszkiwana przez 1/3 mieszkańców powiatu.

Gmina Szamotuły graniczy z następującymi gminami:

* od północy z gminą wiejsko-miejską Ostroróg (5.041), gminą wiejską Obrzycko (4.479) w powiecie szamotulskim oraz gminą miejsko-wiejską Oborniki (33.646) w powiecie obornickim,
* od strony południowo-wschodniej z gminą wiejską Rokietnica (15.078) w powiecie poznańskim,
* od południa z gminą wiejską Kaźmierz (8.093) w powiecie szamotulskim.
* od zachodu z gminą miejsko-wiejską Pniewy w powiecie szamotulskim (12.550),

Jak widać z przedstawionych danych, Szamotuły stanowią jeden z głównych ośrodków miejskich w regionie, który jest głównym miejscem pracy i usług dla sąsiadujących miejscowości. Nie mniej dynamiczny rozwój gminy Rokietnica powoduje, że Szamotuły coraz silniej łączą się z miejskim obszarem funkcjonalnym Poznania. Drugim kierunkiem ciążenia mieszkańców gminy Szamotuły jest równie dynamicznie rozwijające się miasto i gmina Oborniki.

Do najważniejszych szlaków komunikacyjnych przebiegających przez teren gminy należą: dwie drogi wojewódzkie: nr 184 Wronki – Ostroróg – Szamotuły – Przeźmierowo oraz nr 187 Szamotuły – Oborniki – Murowana Goślina.

Główną drogę dojazdową do stolicy województwa stanowi droga wojewódzka 184, która łączy się z drogą krajową 92 i zapewnia wjazd do miasta od strony zachodniej. Po otwarciu drogi ekspresowej S 11, która ma bezpośrednie połączenie z drogą wojewódzką 184 poprzez węzeł Poznań Kiekrz (d. węzeł Kobylniki), mieszkańcy gminy Szamotuły zyskali nowe alternatywne korytarze dojazdu, w tym:

1. przez drogę wojewódzką 307, która zapewnia szybki dojazd do Portu Lotniczego Ławica,
2. przez węzeł Dąbrówka i drogę powiatową 2401P do zachodnich dzielnic Poznania – Junikowa, Grunwaldu i os. Kopernika,
3. przez autostradę A-2 do południowych dzielnic Poznania.

Dostęp do drogi ekspresowej S 11, powoduje, że kierowcy obok w miarę swobodnego wyboru drogi dojazdu do Poznania, mają także swobodny wyjazd w kierunku pozostałych rejonów kraju. Dobowe natężenie ruchu na drodze 184 na granicy powiatów szamotulskiego i poznańskiego wyniosło w 2010 roku 8.142 pojazdów, w tym 6.798 samochodów osobowych (83,49%), 1.230 samochodów ciężarowych (15,11%) i 49 autobusów (0,6%)[[2]](#footnote-2). Tak niski udział autobusów w dobowym natężeniu ruchu świadczy o niskim wykorzystaniu publicznego transportu zbiorowego w podróżach zewnętrznych.

Gmina Szamotuły posiada także połączenie kolejowe poprzez linię nr 351 w relacji Poznań – Szczecin. Na terenie gminy zlokalizowane są 3 stacje i przystanki kolejowe: Szamotuły, Baborówko i Pamiątkowo. Średni czas dojazdu z centrum Szamotuł do centrum Poznania w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego waha się:

a) dla połączeń kolejowych 31 minut,

b) dla połączeń autobusowo-tramwajowych od 43 do 65 minut,

c) dla podróży realizowanych samochodem od 45 do 65 minut

Niski udział podróży kolejowych w podróżach nie pieszych spowodowany był głównie niską częstotliwością kursowania pociągów. Od 1 stycznia 2015 roku znacznie wzmocniono liczbę uruchamianych pociągów, co powinno wpłynąć na zwiększenie potoków pasażerskich.

Atutem gminy jest wysoki udział mieszkańców w wieku produkcyjnym, który wynosi 63,25%. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym jest porównywalny z średnią powiatową i wynosi 19,13%. Analiza demograficzna nie napawa jednak optymizmem, ze względu na niski przyrost naturalny (-0,03 / 1.000 mieszk.) i ujemne saldo migracji (-0,17). W zestawieniu z liczbą mieszkańców w wieku poprodukcyjnym należy prognozować, że postępujący proces starzenia się społeczeństwa w gminie Szamotuły będzie przebiegać szybciej niż średnio w województwie wielkopolskim, co będzie miało wpływ na zmniejszanie się liczby ludności w gminie oraz na zmniejszanie się ruchliwości jej mieszkańców. Już obecnie Szamotuły charakteryzują się najwyższą wartością średniego wieku mieszkańca, który wynosi 39,1 lat. Dla porównania średni wiek mieszkańca Kaźmierza wynosi 37,22 lat, a Rokietnicy 34,93.

* 1. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Szamotuły jest typową gminą rolniczą-przemysłową. Jej całkowita powierzchnia to 175,1 km2. Funkcjami wiodącymi gminy są rolnictwo, leśnictwo oraz turystyka i wypoczynek. Użytki rolne zajmują 75% jej powierzchni, natomiast lasy ok. 14,4%. Mocną stroną gminy są walory krajobrazowe, lasy oraz bogata flora i fauna, co stwarza dobre perspektywy rozwojowi agroturystyki oraz turystyki wiejskiej. Dogodne położenie wielu miejscowości otoczonych lasami stwarza dobre warunki do wypoczynku. Grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 8,6% powierzchni gminy, z czego tereny mieszkaniowe – 539 ha, a tereny przemysłowe – 113 ha. Nieużytki zajmują 187 ha – 1,1% powierzchni gminy.

Grunty zabudowane i zurbanizowane znajdują się głównie w mieście Szamotuły. To najbardziej zurbanizowany obszar gminy. Zlokalizowane są tu zarówno obszary o zabudowie wielorodzinnej z przeważającą liczbą budynków o 4 kondygnacjach, jak i obszary o zabudowie jednorodzinnej. Największymi osiedlami w Szamotułach są osiedle Kopernika, osiedle Sportowe i osiedle Tęczowe. Miasto zamieszkuje łącznie 18.174 mieszkańców. Największymi osiedlami na terenie Szamotuł są osiedla zlokalizowane w północnej i wschodniej części miasta. Przy powierzchni miasta równej 10,14 km2, gęstość zaludnienia wynosi 1.797,6 osób/km2, co jest jednym z wyższych wskaźników w województwie wielkopolskim. Dla porównania miastami o największej gęstości zaludnienia w metropolii poznańskiej są Swarzędz (3448,3 osób/km2), Luboń(2242,6 osób/km2), Buk (2093,6 osób/km2), Poznań (2082,75 osób/km2) i Murowana Goślina (1440,0 osób/km2).

Średnia gęstość zaludnienia na obszarze całej gminy jest znacznie mniejsza i wynosi 164,15 mieszkańców/km2. Jest to jeden z niższych wskaźników w Wielkopolsce dla gmin miejsko-wiejskich zamieszkiwanych przez ok. 30.000 mieszkańców. Podobną gęstość zaludnienia mają takie gminy, jak Mosina, Szamotuły, Pleszew, Krotoszyn, Środa Wielkopolska, Grodzisk Wielkopolski i Nowy Tomyśl. Na obszarach wiejskich gminy przeważa zabudowa zagrodowa, a w największych wsiach gminy zabudowa jednorodzinna.

Tereny inwestycyjne gminy zlokalizowane są głównie w Szamotułach, na obrzeżach miasta, w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich 184, 185 i 187. Są one w miarę dobrze oddzielone od terenów mieszkaniowych. Największymi zakładami na terenie gminy są:

* zlokalizowane w Szamotułach: ADM Szamotuły, Ster, NAPENA, Zakład Hydrauliki Siłowej HYDROMAR, ROLF i Zakład Wyrobów Pierzarskich AMZ,
* zlokalizowane w Mutowie Starz Polska Sp. z o. o. i BERENDSEN,
* ALTAX Sp. z o. o. z Brodziszewa,
* HERKULES i COLLECTION AB z Jastrowa,

**Rozmieszczenie przestrzenne zakładów przemysłowych powoduje, że w miarę proste jest zarządzanie ruchem samochodów ciężarowych, które zabezpieczają dostawy do największych zakładów przemysłowych. Nie mniej głównym problem jest nakładanie się ruchu towarowego związanego z dostawami i odbiorem wyrobów z dużych zakładów pracy, zarówno z ruchem tranzytowym przez miasto, jak i lokalnym.**

Ważnymi generatorami ruchu są szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące i profilowane, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W 2015 roku w Gminie Szamotuły działało 10 przedszkoli, 11 szkół podstawowych, 5 gimnazjów i 4 szkoły średnie. Większość palcówek zlokalizowanych jest w Szamotułach. W roku szkolnym 2014/2015 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 2.626 uczniów, w szkołach gimnazjalnych 1.006, a ponadgimnazjalnych 1.326. W przypadku szkół podstawowych i gimnazjów, aż 82% uczniów uczęszczało do placówek w Szamotułach. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela nr 1. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie miasta i gminy

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Miejscowość | Przedszkola | Szkoły podstawowe | Gimnazja | szkoły ponadgimnazjalne |
| Liczba placówek | Liczba dzieci | Liczba placówek | Liczba uczniów | Liczba placówek | Liczba uczniów | Liczba placówek | Liczba uczniów |
| Szamotuły | 6 | 641 | 4 | 1945 | 3 | 780 | 4 | 1326 |
| Baborowo | 1 | 46 | 1 | 84 |  |  |  |  |
| Otorowo | 1 | 39 | 1 | 193 | 1 | 113 |  |  |
| Pamiątkowo |  |  | 1 | 231 | 1 | 113 |  |  |
| Gałowo | 1 | 35 | 1 |  |  |  |  |  |
| Brodziszewo | 1 | 14 | 1 | 57 |  |  |  |  |
| Przyborowo |  |  | 1 | 63 |  |  |  |  |
| Koźle |  |  | 1 | 53 |  |  |  |  |
|  | **10** | **775** | **11** | **2626** | **5** | **1006** | **4** | **1326** |

Kolejnymi generatorami ruchu na terenie gminy są supermarkety. Ich powstanie to efekt zmian w sieci handlowej, gdzie małe lokalne sklepy są wypierane przez sieciowe supermarkety o powierzchni od 400 do 2500 m2. Są one zlokalizowane tylko i wyłącznie w Szamotułach, w centralnej części miasta (Galeria Handlowa INBAG, TESCO, LIDL, Netto i Biedronka).

**Nieduży obszar miasta oraz skoncentrowanie w jego centralnej części podstawowych usług promują w mobilności wewnętrznej miasta ruch rowerowy i miejski transport publiczny. Miejski transport publiczny odgrywa również ważną rolę w połączeniach Szamotuł z pozostałymi miejscowościami gminy.**

* 1. Sieć drogowa

Komunikacja wewnątrz gminy oparta jest na rozbudowanym systemie dróg o łącznej długości 395,26 km, w skład którego wchodzi drogi wojewódzkie 184, 185, 187 i 306 oraz drogi powiatowe, miejskie i gminne. Drogi wojewódzkie zapewniają miastu także połączenia zewnętrzne w kierunku Poznania, Obornik, Obrzycka, Wronek i Pniew. Główną osią transportową w mieście jest ulica Jana Pawła II, na zbiegu dróg 184 i 187 i gdzie nakłada się na siebie ruch tranzytowy i lokalny. To właśnie tam natężenie ruchu dochodzi do 13.100 pojazdów na dobę. Na pozostałych odcinkach wspomnianych dróg, na wylotach z miasta natężenie ruchu waha się od w granicach od 3.061 do 8.142 pojazdów na dobę[[3]](#footnote-3).

Charakterystyczną cechą układu drogowego Szamotuł jest skupienie ruchu drogowego, zarówno tranzytowego, jak i lokalnego, w głównej mierze na jednej drodze o parametrach nie przystosowanych do obecnego natężenia ruchu z jednopoziomowym przejazdem przez linię kolejową nr 354. przeprawą mostową przez rz. Wartę. Innymi barierami mającymi wpływ na harmonijny rozwój sieci drogowej jest most nad rz, Wełna i jednopoziomowe przejazdy kolejowe na linii kolejowej nr 354.

Ruch drogowy na drogach wojewódzkich jest zdominowany przez samochody osobowe (od 65,8% do 83%). Kolejnymi grupami pojazdów są duże samochody ciężarowe (3,81% do 23,1%) oraz lekkie samochody ciężarowe (od 7,1% do 14,19%). Największe natężenie ruchu ciężarowego notowane jest na drodze 187 Lipnica – Szamotuły – Oborniki oraz na drodze 306 będącej dojazdem do drogi krajowej nr 92.

Tabela nr 2. Natężenie ruchu drogowego na terenie gminy Szamotuły wg badań GDDKiA

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Nr drogi  | Opis odcinka | Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych |
| Dł.[km] | Nazwa | O | M | SoM | Lsc | Scbp | Sczp | A | C |
| 184 | 7,5 | Ostroróg-Szamotuły (Gr.Miasta) | 3061 | 28 | 2602 | 236 | 67 | 86 | 24 | 18 |
| 184 | 4,1 | Szamotuły (Odc. Miejski) | 8010 | 72 | 6160 | 569 | 320 | 825 | 40 | 24 |
| 184 | 2,4 | Szamotuły (Odc. Miejski) | 13103 | 105 | 11243 | 957 | 301 | 419 | 52 | 26 |
| 184 | 6,8 | Szamotuły-Pamiątkowo | 8142 | 41 | 6798 | 700 | 204 | 326 | 49 | 24 |
| 185 | 8,5 | Obrzycko-Szamotuły | 5257 | 47 | 4480 | 415 | 105 | 158 | 47 | 5 |
| 185 | 1,8 | Szamotuły (Odc. Miejski) | 8327 | 67 | 7276 | 600 | 142 | 175 | 50 | 17 |
| 187 | 8,1 | Lipnica-Szamotuły | 5296 | 32 | 3993 | 503 | 154 | 572 | 26 | 16 |
| 187 | 14,6 | Szamotuły-Oborniki | 4488 | 27 | 2954 | 637 | 229 | 579 | 22 | 40 |
| 306 | 9,8 | Lipnica-Sękowo | 3355 | 23 | 2215 | 319 | 131 | 644 | 13 | 10 |

Źródło: www.gddkia.pl

O - ogółem; M - motocykle; SoM - samochody osobowe (mikrobusy); Lsc - lekkie samochody ciężarowe; Scbp - samochody ciężarowe bez przyczepy; Sczp - samochody ciężarowe z przyczepą; A - autobusy; C – ciągniki rolnicze

Tabela nr 3. Struktura dróg na terenie miasta i gminy Szamotuły

| Nr Drogi | Przebieg | Długość [Km] | Udział |
| --- | --- | --- | --- |
| Drogi Wojewódzkie |
| 184 | Wronki - Ostroróg - Szamotuły - Przeźmierowo | 72,4 | 18,32% |
| 185 | Szamotuły - Obrzycko – Piotrowo |
| 187 | Pniewy - Szamotuły - Oborniki - Murowana G. |
| 306 | Lipnica – Wilczyna – Buk – Stęszew – Nowe Dymaczewo |
| Drogi Powiatowe |
| 1845P | Nowa Wieś (dr. nr 184) - Samołęż - Ordzin - Pęckowo - Szamotuły (dr. 185) | 65,3 | 16,52% |
| 1848P | Obrzycko( ul. Krupika) - Brączewo-Jaryszewo - granica pow.   szamotulskiego - (powiat obornicki)- granica pow.   szamotulskiego-Piotrkówko-Szamotuły(ul. Poznańska) |
| 1852P | Ostroróg ( dr.nr 184)   - Wielonek - Koźle - Buszewko - Przystanki ( dr. nr 1874 P) |
| 1853P | Ostroróg ( dr. nr   184) - Rudki - Lipnica (dr. nr 187) |
| 1855P | Śmiłowo ( dr. nr 184   ) - Jastrowo - Gałowo ( dr. nr 187) |
| 1856P | Gałowo ( dr. nr 187 )   - Przyborówko-Przyborowo ( dr. nr 1860 P ) |
| 1857P | Szamotuły ( dr. nr   1858 P) - Gąsawy - gr.powiatu szamotulskiego - ( Górka) |
| 1858P | Szamotuły   (ul. Poznańska ) - Kępa - Baborówko - Pamiątkowo ( dr. nr 1859P ) |
| 1859P | Pamiątkowo( dr. nr   184 )- Przecław - gr.pow. szamotulskiego- ( Żydowo ) |
| 1860P | ( dr.nr 187) -   Brodziszewo - Przyborowo - Witoldzin - Pamiątkowo ( dr. nr 184) |
| 1861P | Piaskowo ( dr. nr   184) - Myszkowo - Radzyny - Kaźmierz (dr.nr 1870 P ) |
| 1862P | Brodziszewo ( dr.nr 1860 P ) -   Sokolniki Małe - Sokolniki Wielkie ( dr. nr 1864 P) |
| 1867P | Otorowo ( dr. nr 187   ) - Czyściec (dr. nr 306) |
| 1868P | Otorowo ( dr. nr 187   ) - Krzeszkowice - Pólko - Piersko- Bytyń ( dr. nr 2 ) |
| 1874P | Otorowo ( dr. nr 187   ) - Dębina - Przystanki - Lubosinek ( dr. nr 1879 P ) |
| 2048P | (Chrustowo) - gr.   pow. szamotulskiego - Pamiątkowo ( dr. nr 1859 P ) |
|  | **Drogi Gminne** | **257,56** | **65,16%** |
|  | **Razem:** | **395,26** |  |

Opis dzisiejszego układu drogowego pokazuje, że najważniejszym obecnie wyzwaniem jest **oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego** oraz **zmiana podziału modalnego podróży**, pozwalająca na zmniejszenie liczby samochodów osobowych biorących udział w ruchu. Nie mniej osiągnięcie tego celu możliwe jest jedynie poprzez skoordynowane działanie na różnych szczeblach samorządu. Najważniejszym zadaniem pozwalającym na uporządkowanie ruchu, głównie w mieście jest budowa obwodnicy Szamotuł oraz modernizacja linii kolejowej 351 Poznań-Szczecin jako alternatywnego połączenia w stosunku do samochodu.

Najważniejszymi zadaniami gminy w zakresie dróg to dążenie do maksymalnego upłynnienia ruchu oraz budowa skrzyżowań umożliwiających bezpieczne włączanie się do ruchu z dróg lokalnych oraz taka modernizacja dróg lokalnych, aby umożliwić objęciem transportem publicznym, jak największej liczby miejscowości.

* 1. **Motoryzacja indywidualna**

Wg danych Starostwa Powiatowego w Szamotułach, liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na koniec 2014 r. wynosiła 55.638. Tym samym wskaźnik motoryzacji notowany na terenie gminy wynosi 618,7 pojazdów / 1000 mieszkańców. Jest to jeden z najwyższych wskaźników, zarówno w skali Metropolii Poznań, jak i całego województwa wskaźnik zbliżony do średniej w metropolii, lecz jeden z niższych spośród powiatów okalających powiat poznański od zachodu. Dla porównania średni wskaźnik dla województwa wielkopolskiego wynosi 583 pojazdy / 1.000 mieszkańców. W skali województwa wielkopolskiego, powiat szamotulski, pod względem stopnia motoryzacji zajmuje 9 miejsce spośród 35 wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu.

**Wysoka liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie gminy powoduje, że ten środek transportu jest podstawowym środkiem przemieszczania się wykorzystywanym zarówno w podróżach zewnętrznych, jak i wewnętrznych.**

Rys.1.

* 1. Sieć parkingowa

Obecnie najpoważniejszym narzędziem zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest strefa płatnego postoju w centrum miasta. Jej celem jest przede wszystkim ograniczenie czasu parkowania w ścisłym centrum i zapewnienie dostępności odpowiedniej liczby miejsc postojowych poprzez wymuszenie rotacji pojazdów wjeżdżających do strefy centralnej. Obecnie Strefa Płatnego Parkowania obejmuje ulice zlokalizowane wokół rynku tj. Rynek, ul. Dworcową na odcinku od Rynku do numeru 12, ul. Ratuszową, ul. Wroniecką od ul. Kościelnej do ul. Braci Czeskich oraz ul. Garncarską na odcinku od ul. Braci Czeskich do ul. Wronieckiej. Opłaty za postój pobierane są od poniedziałku do piątku, w godzinach od 9.00 do 17.00. Regulamin strefy jest tak pomyślany, aby ułatwić parkowanie w centrum miasta na krótki okres czasu, ułatwiając głównie dojazd na zakupy, co docelowo ma powstrzymać handlowców przed zamykaniem sklepów w ścisłym śródmieściu. Rosnąca progresywnie stawka za parkowanie ma również zachęcić część osób do korzystania z komunikacji miejskiej w przejazdach do centrum. Stawki odpłatności przedstawiono w tabeli nr 4.

Tabela nr 4. Wysokość opłat w strefie płatnego postoju na terenie miasta Szamotuły.

|  |  |
| --- | --- |
| Czas parkowania | Wielkość opłaty |
| minimalna opłata za 15 minut | 0,50 zł |
| za pierwszą godzinę  | 2,00 zł |
| za drugą godzinę  | 2,40 zł |
| za trzecią godzinę  | 2,80 zł |
| za czwartą i każdą następną | 2,00 zł |
| Opłaty abonamentowe | **A**Ogólnodostępny | **M**mieszkańca |
| Miesięczny | 400,00 zł | 20,00 zł |
| Trzymiesięczny | 1.100,00 zł |  |
| Półroczny | 2.000,00 zł |  |

Obok strefy, na terenie miasta zlokalizowanych jest jeszcze 2446 miejsc postojowych. Większa część z nich rozmieszczona jest w centrum miasta, na osiedlach mieszkaniowych oraz w sąsiedztwie obiektów handlowych i zakładów pracy. W ramach istniejących miejsc postojowych wyznacza się także miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych. W mieście nie wyznaczono specjalnych miejsc postojowych dla autobusów i samochodów ciężarowych, a te które są znajdują się w rękach prywatnych. Uwzględniając, że w mieście zarejestrowanych jest około 11.300 samochodów osobowych, można szacować, że popyt na jedno miejsce parkingowe wynosi 4,59 samochodu osobowego. Jest to jeden z wyższych wskaźników, podobny jak w Kostrzynie czy w Swarzędzu. Dla porównania średni wskaźnik popytu w powiecie poznańskim wynosi 3,05.

* 1. Drogowy transport zbiorowy

Na terenie miasta i gminy istnieje sieć transportu publicznego organizowana przez Urząd Miasta Szamotuły. Są one obsługiwane przez podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze przetargu.

Sieć komunikacyjna składa się z 2 linii autobusowych obejmujących swym zasięgiem nie tylko miasto Szamotuły, lecz również obszary wiejskie, głównie sąsiadujące z miastem. Wśród miejscowości do których dociera komunikacja gminna znajdują się m.in. Kępa, Baborowo, Baborówko, Kąsinowo, Piaskowo, Piotrkówko, Mutowo, Śmiłowo, Myszkowo, Przyborowo, Przyborówko, Przecław, Pamiątkowo, Gałowo i Szczuczyn. Roczna praca przewozowa wynosi jedynie 93.000 wkm i obejmuje realizację 20 kursów na linii nr 1 w dni robocze i 15 w soboty. Linia nr 2 kursuje jedynie 2 razy na dzień i tylko w dni robocze. Łączna długość obydwu linii to 39 km. Szacuje się, że rocznie z usług publicznego transportu zbiorowego korzysta około 40.000 pasażerów. Cena biletu normalnego za przejazd została ustalona na poziomie 2,50 zł, a biletu ulgowego na 1,50 zł w przypadku biletu ulgowego. Obok komunikacji gminnej, połączenie pomiędzy Szamotułami, a Obornikami zapewnia spółka Warbus, działająca na zlecenie Urzędu Miasta i Gminy Oborniki, z którym Urząd Gminy Szamotuły zawarł stosowne porozumienie międzygminne.

Ponadto w ramach regularnego transportu zbiorowego na terenie Gminy Szamotuły usługi świadczą również przewoźnicy prywatni i przedsiębiorstwa powstałe z byłego PKS. Łącznie na liniach do Poznania realizowanych jest tylko 6 par kursów dziennie. Poza Poznaniem, z Szamotuł można dojechać autobusami PKS Poznań, PKS Wałcz i PKS Złocieniec m. in. do: Czarnkowa, Wałcza, Międzychodu i Obornik.

Specyficznymi cechami systemu transportu publicznego na terenie gminy Szamotuły jest:

* pokrycie liniami komunikacyjnymi większości miejscowości gminy (71,6%),
* kumulacja głównych potoków pasażerskich w kierunku dworca autobusowego i stacji kolejowej Szamotuły,
* powiązanie sieci komunikacyjnej z siecią sąsiednich organizatorów takich, jak ZTM Poznań oraz Miasto i Gmina Oborniki,
* niska częstotliwość na większości linii nie przekraczająca 15 kursów na dobę, głównie w ramach szczytu porannego i popołudniowego, z jednym kursem międzyszczytowym i jednym wieczornym,

2.7. Transport kolejowy

Elementem mającym istotny wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego jest linia kolejowa nr 351 Poznań - Krzyż – Szczecin, będąca elementem sieci ogólnoeuropejskiej TEN-T. Dostęp do niej umożliwia jedna stacja kolejowa w Szamotułach i dwa przystanki kolejowe w Baborówku i Pamiątkowie. Obecnie na linii tej kursuje 17 par pociągów z średnia częstotliwością co 100 minut. Planuje się, że wraz z uruchomieniem PKM, częstotliwość kursowania pociągów do Poznania w okresach szczytowych wzrośnie do 30 minut. Atutem połączeń kolejowych jest krótki czas przejazdu ze stacji Szamotuły do centrum Poznania, wynoszący 31 minut. Jednak barierą w pełnym wykorzystaniu wszystkich stacji na terenie gminy, w codziennych przejazdach jest brak parkingów „park and ride” i w pełni skomunikowanych linii autobusowych dowożących do stacji. Linia kolejowa zapewnia dojazd do dworca Poznań Główny oraz do innych przystanków kolejowych w gminie Szamotuły. Wg badań z 2013 roku z podróży koleją korzystało 720 pasażerów dziennie. Blisko połowa z nich dochodziła piechotą (47%), 14% podjeżdżało samochodem i parkowało koło dworca, 16% docierało samochodem jako pasażer, 20% dojeżdżało autobusami, a jedynie 3% dojeżdżało rowerem . Oznacza to, że z połączeń kolejowych korzystają przede wszystkim osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie stacji.

Na decyzję o korzystaniu z kolei mają wpływ następujące czynniki:

• niższe koszty podróży (30% respondentów),

• brak dostępu do samochodu (23%),

• krótki czas przejazdu (10%),

• podróż bez przesiadki (14%),

• dobrze skonstruowany rozkład jazdy (10%).

**Biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu samochodowego na osi północ-południe wzdłuż drogi wojewódzkiej 184, a także na osi wschód-zachód wzdłuż drogi wojewódzkiej 187, niski udział ruchu rowerowego oraz niewielkie znaczenie ruchu kolejowego w podróżach nie pieszych wyliczono, że w roku bazowym 2010 emisja CO2 generowana przez środki transportu na obszarze miasta i gminy Szamotuły wyniosła 110 151 Mg CO2e, co stanowiło 39,1% ogółu emisji.**

1. Cel główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności

Główny cel planu gospodarki niskoemisyjnej to

**Transformacja Miasta i Gminy Szamotuły w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza.**

Oznacza to, takie kształtowanie przestrzeni urbanistycznej, która stworzy warunki rozwoju gospodarczego, nie powodując jednocześnie pogorszenia jakości życia na terenie gminy w zakresie czystości powietrza, hałasu, mobilności miejskiej i dostępu do terenów rekreacyjnych i użyteczności publicznej dla każdego mieszkańca bez względu na jego wiek, status społeczny i poziom materialny.

W zakresie mobilności celem głównym planu jest takie kształtowanie sieci drogowej wraz z wszystkimi elementami infrastruktury oraz sieci publicznego transportu zbiorowego tak, aby osiągnąć zrównoważoną mobilność na obszarze całej gminy, będącym elementem miejskiego obszaru funkcjonalnego miasta Poznania. Przez zrównoważoną mobilność rozumie się **odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu publicznego**[[4]](#footnote-4)**.**

Racjonalność wykorzystania podsystemów oznacza dokonywanie takich wyborów przez podróżujących, które nie powodują w bilansie ogólnym

* **nadmiernych strat czasu,**
* **nadmiernych kosztów,** ponoszonych przez uczestników podróży, organizatorów transportu oraz całą społeczność (wyrażanych w tym ostatnim przypadku poprzez środowiskowe oraz społeczne koszty zewnętrzne).

Zasadniczym priorytetem będą starania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a zwłaszcza odwrócenia trendu polegającego na wzrastającym uzależnieniu od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego przy przemieszczaniu się. **Działania te nie mogą sprowadzać się do formułowaniu restrykcji, ale powinny budować i oferować realne i atrakcyjne alternatywne opcje sprzyjające zmianom zachowań komunikacyjnych.** Realizację wszystkich działań zawartych w planie i związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską zawarto w obszarze **„Transport”**.

W tabeli nr 5. pokazano powiązanie poszczególnych projektów realizowanych w obszarze „Transport” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tabela nr 5. Powiązanie poszczególnych projektów w obszarze „Transport” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ob-szar | Tytuł projektu | Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej |
| zbiorowy transport pasażerski | transport niezmotoryzowany | Intermodalność | bezpieczeństwo ruchu drogowego | transport drogowy | Logistyka miejska | zarządzanie mobilnością | inteligentne systemy transportowe – ITS | wdrażanie nowych wzorców użytkowania | promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów |
| Transport | PROJEKTY REALIZOWANE PRZEZ GMINĘ SZAMOTUŁY W RAMACH ZIT |
| Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły |  |  |  | √ | √ | √ |  |  |  |  |
| Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości |  | √ |  | √ |  |  |  |  | √ |  |
| Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą | √ |  | √ | √ |  |  | √ |  | √ |  |
| Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły | √ |  | √ | √ |  |  | √ | √ | √ |  |

1. Działania w zakresie mobilności miejskiej

Wyniki inwentaryzacji bazowej dla roku 2010 w sektorze transport wskazują, że emisja CO2 na terenie gminy Szamotuły 110 151 Mg CO2e, co stanowiło 39,1% ogółu emisji z terenu gminy. Na podstawie zidentyfikowanych obszarów interwencji, określono w planie listę projektów do realizacji do roku 2020. Realizacja tych projektów zgodna jest z przyjętym celem głównym oraz z celami strategicznymi i szczegółowymi planu. W tabeli nr 6. przedstawiono listę zadań związanych bezpośrednio z mobilnością. Systematyczna ich realizacja w okresie 2015-2020 umożliwi ograniczenie zużycia energii i emisji zanieczyszczeń gazowych wynikających między innymi ze zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej.

Tabela nr 6. Zestawienie projektów transportowych w ramach gospodarki niskoemisyjnej realizowanych przez Gminę Szamotuły.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| L.p. | Projekt | Plan ograniczenia zużycia końcowego energii do roku 2020 | Plan ograniczenia emisji CO2 do roku 2020 | Plan przyrostu produkcji energii z OZE do roku 2020 |
| MWh/rok | Mg/rok | MWh/rok |
|  | PROJEKTY ZGODNE Z ZIT |  |  |  |
| 1 | Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły | 1.823 | 762 | - |
| 2 | Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości | 1.014 | 503 | - |
| 3 | Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą | 662 | 215,13 | - |
| 4 | Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły | 3,18 | 324,11 | - |
|  | Razem: | 3.502,18 | 1.804,24 |  |

Biorąc pod uwagę przyjętą listę projektów, wyznaczono prognozę efektu ilościowego dla roku 2020 przyjmując kompleksową realizację inwestycji zadeklarowanych przez Gminę. Założono, że realizacja wszystkich projektów transportowych pozwoli na ograniczenie zużycia energii w 2020 roku o 3.502,18 MWh / rok, a redukcja emisji CO2 z transportu osiągnie poziom 1.804,24.

4.1. Szczegółowy opis działań w zakresie mobilności

* + 1. Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Do tej pory udział ruchu rowerowego w podróżach niepieszych zarówno na terenie gminy, jak i miasta był niewielki. Drogi rowerowe w gminie Szamotuły liczą obecnie 31,8 km. Daje to gęstość dróg rowerowych na poziomie 0,181 km/km2. W rzeczywistości, biorąc pod uwagę obszar powierzchni zurbanizowanej, stopień nasycenia infrastruktury rowerowej gminy Szamotuły jest wyższy niż wynika to ze wskaźnika. W rankingu gmin wielkopolski pod względem długości dróg rowerowych Szamotuły zajmują 8 pozycję na 149 gmin, które posiadają drogi rowerowe. Dla porównania w gminach o podobnej liczbie ludności długość dróg rowerowych wynosi w Środzie Wielkopolskiej: 7,8 km (0,038 km/km2), Luboniu 7,7 km (0,550 km/km2), Mosinie 15,6 km (0,091 km/km2), Wolsztynie 17,5 km (0,070 km/km2), Pleszewie 5,3 km (0,029 km/km2) i Rawiczu 6,0 km (0,045 km/km2).

Istniejące drogi rowerowe zostały tak zaprojektowane, aby stworzyć sieć dojazdową do miasta z miejscowości położonych w promieniu do 5 km oraz skanalizować ruch rowerowy w samym mieście łącząc obiekty generujące największy ruch. Sieć dróg rowerowych obejmuje następujące odcinki dróg łączących Szamotuły z :

1. Gałowem i Jastrowem,
2. Śmiłowem,
3. Mutowem,
4. Osowem Nowym,
5. Kępą,
6. Kąsinowem i Pamiątkowem.

Ponadto obejmuje ona także najbardziej ruchliwe odcinki dróg w mieście. Projekty związane z budową nowych dróg rowerowych mają zwiększyć ich gęstość. Rozbudowana sieć oprócz zapewnienia bezpiecznego dojazdu do miejsc pracy i edukacji ma także spełniać funkcję dojazdową do największych atrakcji turystycznych gminy. Przewiduje się, że rozwój sieci dróg rowerowych przyczyni się do zmiany podziału modalnego podróży wewnątrz gminy i zwiększy udział podróży realizowanych rowerem. Zmniejszona w ten sposób liczba samochodów osobowych realizujących przejazdy wewnątrz gminy spowoduje zmniejszenie zatłoczenia ruchu drogowego. Szacuje się, że taka inwestycja przyniesie skutek w postaci rezygnacji z codziennego, indywidualnego transportu samochodowego w drodze do i z pracy, przez co najmniej 10 osób w gminie rocznie na korzyść przemieszczania się za pomocą rowerów. Spowoduje to ograniczenie emisji GHG wynikających ze spalania paliw.

Poza dedykowanym projektem gminy, budowa dróg rowerowych planowana jest także w ramach budowy nowych i modernizacji istniejących dróg gminnych oraz budowy infrastruktury około parkingowej przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych.

Rozwój ruchu pieszego będzie się skupiał na budowie chodników przy budowie i modernizacji dróg o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz prowadzących do największych generatorów ruchu.

|  |  |
| --- | --- |
| Tytuł projektu | Modernizacja i budowa ścieżek rowerowych oraz ścieżek dla pieszych |
| Zgodność z celami strategicznymi PGN  | * ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.
* zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
 |
| Opis projektu  | Projekt obejmuje budowę 10 dróg rowerowych o łącznej długości 4 km. |
| Koszt projektu | **2 800 000,00 zł** |
| Efekt ekologiczny projektu: | **503 Mg CO2** |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację  | Urząd Miasta i Gminy Szamotuły |

* + 1. **Publiczny transport zbiorowy**

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy czy szkoły środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma przyczynić się do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, jest jej ścisłe powiązanie z koleją oraz wprowadzenie zintegrowanej taryfy. Równolegle prowadzona będzie optymalizacja przebiegu linii, która ma się przyczynić do jak najbardziej efektywnego wykorzystania posiadanych środków transportu poprzez wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy i skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu. Jednak powiększenie sieci i wzrost wykonywanej pracy przewozowej wymagać będzie zwiększenia liczby eksploatowanego taboru. Z uwagi na fakt, że Gmina Szamotuły nie posiada własnego operatora wewnętrznego nie przewiduje żadnego projektu w tym zakresie poza dedykowanym projektem związanym z węzłami integracji. W ramach zadań związanych z promocją transportu publicznego podejmowane będą także działania mające na celu poprawę jego bezpieczeństwa poprzez budowę zatok przystankowych i nowoczesnego oświetlenia przystanków. Równie ważne będzie zwiększanie standardów oczekiwania na autobusy, poprzez budowę nowych wiat przystankowych.

* + 1. **Transport indywidualny**

Wszystkie działania w zakresie modernizacji sieci drogowej mają na celu optymalną integrację sieci dróg gminnych z siecią dróg wojewódzkich i powiatowych. Zakres modernizacji sieci dróg ma głównie na celu zwiększenie bezpieczeństwa oraz maksymalne upłynnienie ruchu na ciągach dróg głównych.

Modernizacja sieci drogowej ma także umożliwić poprawienie warunków dojazdu samochodom ciężarowym, których zadaniem jest zaopatrzenie zakładów pracy i dużych placówek handlowych na terenie miasta (patrz rozdział 4.1.7. Logistyka miejska). Równie ważnym celem modernizacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych jest lepsze przystosowanie ich pod kątem potrzeb publicznego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie nawierzchni, budowę zatok autobusowych i nowych platform przystankowych pozwalających w pełni wykorzystać zalety taboru niskopodłogowego (patrz rozdział 4.1.2. Publiczny transport zbiorowy).

Na odcinkach dróg o dużym natężeniu ruchu dążyć się będzie do odseparowania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego. Istotnym pakietem realizowanym w ramach modernizacji dróg będzie poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę nowych skanalizowanych skrzyżowań i skrzyżowań z ruchem okrężnym oraz nowego oświetlenia ulicznego.

|  |  |
| --- | --- |
| Tytuł projektu | Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły |
| Zgodność z celem strategicznym PGN  | * ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku
* zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.
 |
| Opis projektu | Projekt przewiduje budowę i modernizację dróg1), celem dostosowania ich do nowych funkcji i objęcia nimi nowych terenów mieszkaniowych i inwestycyjnych. Prace obejmować będą m.in. przebudowę jezdni i chodników, budowę zjazdów na posesję, budowę dodatkowych pasów ruchu, buspasów oraz rozbudowę rond, wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego i budowę części oświetlenia ulicznego.  |
| Koszt projektu | **10.000.000 PLN**  |
| Efekt ekologiczny  | 762 Mg CO2e/rok |
| Podmiot odpowie-dzialny za realizację  | Urząd Miasta i Gminy Szamotuły |

#  Wzrost intermodalności

Zgodnie z przyjętym Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego[[5]](#footnote-5), główną rolę w połączeniach pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi województwa przejmować będzie kolej. Taka polityka jest zgodna z krajowymi dokumentami strategicznymi.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) jednym z głównych celów jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej. Dokument stwierdza, że począwszy od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie. W ruchu pasażerskim główny ciężar rozwojowy, obok rozwoju połączeń między największymi ośrodkami miejskimi, realizowanych z wykorzystaniem sieci kolei o najwyższych standardach, zostanie położony na **rozbudowę linii dojazdowych do obszarów metropolitalnych, które będą zintegrowane z systemami lokalnego transportu publicznego.** Poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych przyznaje duże znaczenie inwestycjom kolejowym na liniach łączących największe miasta naszego kraju z ośrodkami subregionalnymi.

Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych, głównie w oparciu o transport publiczny jest najważniejszym działaniem w obszarach metropolitalnych i w regionach. **W jego ramach należy dążyć do integracji systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu w połączeniu z rozwojem szybkich systemów transportu publicznego takich, jak kolej aglomeracyjna.** Odrębnym celem jest także stworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego. Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi ma nastąpić poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miało stworzenie organizatorom transportu publicznego i operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przesiadkowych dla różnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne). W Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) – Polska 2030 „Trzecia fala nowoczesności”[[6]](#footnote-6) jednym z najistotniejszych zadań jest zwiększanie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Wszystkie te zadania opisano w celu 9.

Stworzenie spójnych powiązań funkcjonalnych z dużymi ośrodkami miejskimi tak, aby poszczególne gminy mogły jak najlepiej wykorzystać własny potencjał gospodarczy i rozwojowy, skutecznie będzie przeciwdziałał wykluczeniu społecznemu i wyludnianiu się słabiej rozwiniętych obszarów. Tak jest również w przypadku miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania.

Według strategii, transport musi sprostać przede wszystkim wymaganiom związanym z oszczędnością czasu, oferując coraz krótszy czas przejazdu i elastyczność przemieszczania się oraz możliwość wykorzystania czasu spędzonego w podróży, a także dostosować się do oczekiwań różnych grup zawodowych i wiekowych ludności.

W zakresie inwestycji, w ramach rozwoju systemu transportowego Krajowa Polityka Miejska przyjmuje jako priorytet, obok przebudowy podstawowego układu drogowego, który będzie eliminował tranzyt z centrum miasta i da uprzywilejowanie w ruchu środkom transportu zbiorowego, **inwestycje wokół linii szynowego transportu publicznego.** Warunkiem niezbędnym do pomyślnego włączenia różnych środków transportu w system komunikacyjny miast jest jego szeroka integracja w postaci:

a) organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych,

b) zapewnienia łatwego dostępu do przystanków,

c) integracji taryfowej i rozkładowej,

d) budowy systemów „parkuj i jedź”,

głównie wokół istniejących linii kolejowych, których istniejące trasy przebiegają często tak, że dają nadzieję na przyciągnięcie znacznych potoków pasażerów. W ten trend włącza się także gmina Szamotuły przyjmując strategię rozwoju terenów około dworcowych jako głównych węzłów przesiadkowych. Pod kątem potrzeb gminy będą rozwijane parkingi „parkuj i jedź”. Niewątpliwym atutem gminy jest lokalizacja na jej terenie 3 stacji i przystanków kolejowych: Szamotuł, Baborówka i Pamiątkowo. W Planie Gospodarki Niskoemisyjnej w zakresie wzrostu intermodalności przyjęto do realizacji projekty, poprawiające dostęp do stacji kolejowych. Są one adresowany dla osób dojeżdżających do kolei własnym samochodem lub rowerem. Parkingi „park and ride” przeznaczone będą przede wszystkim dla mieszkańców gminy, gdzie z uwagi na dalsze odległości, rower przestaje być alternatywnym środkiem podróży, natomiast z uwagi na rozproszony charakter zabudowy na obszarach wiejskich prowadzenie linii autobusowych staje się nieefektywne ekonomicznie. Do stacji i przystanków na linii kolejowej nr 351 dojeżdża samochodem osobowym obecnie 8% spośród blisko 8.106 osób korzystających z kolei.

W przypadku wszystkich stacji i przystanków kolejowych na terenie gminy Szamotuły, nowy projekt ma zachęcać mieszkańców gminy korzystających z połączeń intermodalnych, mieszkających w promieniu do 5 km od każdej z nich, do przyjazdu na dworzec także środkami transportu zbiorowego. Zbliżenie i skonsolidowanie przystanków w sąsiedztwie obiektów stacyjnych ma poprawić jakość przesiadek, minimalizując drogi dojścia i czas niezbędny do zmianę środka transportu.

|  |  |
| --- | --- |
| Tytuł projektu | Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą |
| Zgodność z celem strategicznym PGN  | • ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.• zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. |
| Opis projektu  | Budowa funkcjonalnych punktów przesiadkowych przy przystankach kolejowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego i indywidualnego, obejmujących zmodernizowane układy drogowe, parkingi P&R i B&R. Takie rozwiązanie drogowe istotnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach oraz polepszy w znacznym stopniu komunikację na obszarze gminy. Z uwagi na liczne stacje kolejowe, dobre powiązanie kolei z połączeniami autobusowymi wpłynie także na wykorzystanie tego pierwszego środka transportu w podróżach wewnątrz gminnych.Szczegółowy zakres działań będzie obejmował: 1. Budowę chodników
2. Budowę parkingów P&R i B&R
3. Energooszczędne oświetlenie
4. Wiaty dla rowerów
5. Zatoki autobusowe
6. Przystanki autobusowe
7. Drogi rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszego
8. System informacji pasażerskiej
9. Płyty prowadzące
10. Tyflograficzne mapy stacji
11. Drogi manewrowe
12. Jezdnie
13. Zjazdy
14. System rowerów miejskich
 |
| Koszt projektu | **4.000.000 PLN** |
| Efekt ekologiczny projektu: | **215,13** Mg CO2e/rok |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację  | Urząd Miasta i Gminy Szamotuły |

|  |  |
| --- | --- |
| Tytuł projektu | Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły |
| Zgodność z celem strategicznym PGN  | • ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.• zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku. |
| Opis projektu  | W ramach zadania planowana jest rozbudowa istniejącego węzła przesiadkowego integrująca różne rodzaje transportu publicznego i indywidualnego, obejmująca zmodernizowane układy drogowe, parkingi P&R i B&R. Takie rozwiązanie drogowe istotnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach oraz polepszy w znacznym stopniu komunikację na obszarze gminy. Realizacji ww. działań towarzyszyć będzie kampania informacyjna/reklamowa na rzecz transportu publicznego. Szczegółowy zakres działań będzie obejmował: budowę chodników, budowę parkingów P&R i B&R, Energooszczędne oświetlenie, wiaty dla rowerów, ścieżkę rowerową z dopuszczeniem ruchu pieszego, płyty prowadzące, tyflograficzne mapy węzła, droga manewrowa, droga dojazdowa, monitoring, kanalizacje deszczową, inteligentny system transportowy obejmujący m.in. system informacji pasażerskiej, informacje o dostępności wolnych miejsc parkingowych, tereny zielone. Zakres prac: roboty rozbiórkowe, wykonanie korpusu drogi i nawierzchni (jezdnia - droga dojazdowa, ok. 350m2; jezdnia - drogi manewrowe, ok. 1540m2; miejsca postojowe, ok. 1840m2 – 143 miejsca postojowe w tym 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych; ścieżka rowerowa, utwardzenie pod wiatą, ok. 115 m2, wyspy ok. 150m2); elementy małej architektury: stojaki na 20 rowerów ławki, kosz na śmieci, tablica informacyjna z wyświetlaczami LED, tablica kierująca, tablica tyflograficzna, donica na zieleń, wiata na 20 rowerów, ogrodzenie; zaprojektowane i wykonane będą kanały teletechniczne oraz wybudowane nowe oświetlenie uliczne typu LED – 15 punktów świetlnych. Oświetlenie rozbudowywanego węzła będzie wyposażone w sterowniki pozwalające na inteligentne zarządzanie poszczególnymi lampami, co umożliwi ograniczenie zużycia energii poprzez ściemnianie oświetlenia w godzinach o małym natężeniu ruchu; oznakowanie pionowe i poziome, monitoring; Inteligentny System Transportowy (ITS): w ramach realizacji zadania zostanie zaprojektowana instalacja ITS w postaci systemu informującego przejeżdżających o ilości dostępnych miejsc parkingowych na rozbudowywanym węźle; instalacja w autobusach modułów GPS, przy jednoczesnym udostępnieniu mieszkańcom bezpłatnej aplikacji umożliwiającej bieżący monitoring położenia poszczególnych autobusów, czas ich dotarcia do poszczególnych przystanków; roboty wykończeniowe będą polegać na uporządkowaniu terenu budowy, plantowaniu i obsianiu skarp mieszanką traw; ponadto w ramach zadania prowadzony będzie nadzór inwestorski.Zadanie będzie realizowane w Szamotułach na działkach geodezyjnych o numerach 3558, 3556, 3555, 3554, 3546 |
| Koszt projektu | **2.500.000 PLN** |
| Efekt ekologiczny projektu: | **324,11** Mg CO2e/rok |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację  | Urząd Miasta i Gminy Szamotuły |

* + 1. Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych

Nie przewiduje się prowadzenie odrębnych działań mających wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy. Nie mniej konsekwentna realizacja wszystkich uprzednio wymienionych projektów powinna zaowocować zmianą podziału modalnego podróży. Wpłynie na to:

1. Podniesienie standardów gminnego transportu publicznego, w tym przede wszystkim zwiększenie częstotliwości jego funkcjonowania;
2. rozwój sieci rowerowej, która w większości zostanie doprowadzona do węzłów przesiadkowych, szkół i dużych generatorów ruchu zlokalizowanych w mieście;
3. budowa nowoczesnych węzłów przesiadkowych z parkingami „park and ride” oraz „bike and ride” oraz nowa infrastruktura stacyjna.
4. modernizacja linii kolejowej 351, prowadzona przez PKP PLK w ramach WRPO i uruchomienie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego wraz z zainteresowanymi powiatami i gminami;
	* 1. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan systemu transportowego na terenie całego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, jak i indywidualnie na obszarze gminy Szamotuły. Zaproponowane przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań wskaźniki muszą obrazować stan systemu transportowego i jego wpływ na wszelkie dziedziny funkcjonowania obszaru takie, jak gospodarka przestrzenna, bezpieczeństwo, energochłonność, środowisko, wykluczenie społeczne, rozwój gospodarczy, zdrowie, edukacja itp. Najważniejszym elementem jest wyznaczanie mierzalnych poziomów odniesienia opartych na realistycznej diagnozie aktualnej sytuacji. Postępy dokonywane w realizacji celu głównego i celów szczegółowych planu oraz zgodność z poziomami docelowymi należy oceniać regularnie w oparciu o wybrane wskaźniki. Planuje się podjęcie odpowiednich działań, w ramach całej aglomeracji, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk związanych z mobilnością, dostępnych dla każdej gminy wchodzącej w skład Metropolii Poznań, zarówno w wymiarze aglomeracyjnym, jak i gminnym.

* + 1. Logistyka miejska

Niewątpliwie, największą zaletą obecnego zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Szamotuły jest fakt rozmieszczenia dużych zakładów przemysłowych na obrzeżach miasta. Tym samym ruch dużych samochodów ciężarowych został skupiony na drogach głównych. Niestety wadą dzisiejszego układu komunikacyjnego jest przebieg tych dróg przez ścisłe centrum. Innym problemem związanym z logistyką miejską jest przede wszystkim organizacja zaopatrzenie wielkopowierzchniowych placówek handlowych, zlokalizowanych w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej i przy ulicach o wąskim przekroju jezdni oraz odbiór odpadów komunalnych tak, aby zachować płynność innym uczestnikom ruchu. Na najbardziej zatłoczonych odcinkach sieci drogowej, z dużym udziałem ruchu ciężarowego, w dalszym ciągu budowane będą dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego. Dlatego wiele projektów przypisanych ruchu drogowemu można przypisać także logistyce miejskiej.

* + 1. **Inteligentne systemy transportowe**

Z uwagi na fakt dużego rozdrobnienia sieci drogowej wśród zarządców dróg różnych szczebli, w chwili obecnej nie przewiduje się wprowadzania tego typu systemów na terenie miasta i gminy Szamotuły. Poza zakresem działania gminy jest także wprowadzenie tablic zmiennej treści, informujących kierowców o zakłóceniach ruchu na drogach publicznych i proponowanie alternatywnych dróg przejazdu. Pojedynczymi elementami ITS realizowanymi na terenie miasta i gminy będą m.in.:

1. elektroniczne tablice informacji pasażerskiej instalowane w głównych węzłach przesiadkowych na terenie miasta i gminy.
2. elektroniczne tablice informacji pasażerskiej instalowane w ramach rozbudowy węzła przesiadkowego w Szamotułach informujące o dostępności wolnych miejsc parkingowych.
	1. Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej

Tabela nr 8. Harmonogram działań i określenie liczby interesariuszy.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| L.p. | Tytuł projektu | Podmiot realizujący | Data realizacji | Środki finansowe | Wartość projektu |
| 1. | Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły | Gmina Szamotuły | 2015-2020 | środki własne Gminy, WRPO 2014+ (Oś 3, działanie 3.3 w ramach ZIT dla MOF Poznania) | 10 000 000 |
| 2. | Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości | Gmina Szamotuły | 2015-2020 | środki własne Gminy, WRPO 2014+ (Oś 3, działanie 3.3 w ramach ZIT dla MOF Poznania) | 2 800 000 |
| 3. | Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą | Gmina Szamotuły | 2016-2017 | środki własne Gminy, WRPO 2014+ (Oś 3, działanie 3.3 w ramach ZIT dla MOF Poznania) | 4 000 000 |
| 4 | Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły | Gmina Szamotuły | 2017-2019 | środki własne Gminy, WRPO 2014+ (Oś 3, działanie 3.3 w ramach ZIT dla MOF Poznania) | 2 500 000 |

* 1. **Zgodność działań związanych z mobilnością miejską zawartych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa, aglomeracji i gminy**

Tabela nr 9. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego WIELKOPOLSKA 2020[[7]](#footnote-7)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Cel strategiczny | Cel operacyjny | Działania | Tytuł projektu |
| 1. | 1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu | 1. 1.1. Zwiększenie spójności sieci drogowej
 | * Modernizacja podstawowej sieci drogowej, budowa nowych odcinków tworzących i organizujących system oraz scalających i wiążących go z systemami zewnętrznymi.
* Wzmocnienie lokalnej sieci dróg
 | Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły |
|  |  | * Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury im towarzyszącej.
 | Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości |
|  |  | 1. 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu
 | * Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego.
 | Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą |
|  | Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły |
|  |  | 1.5. Rozwój transportu zbiorowego | * Preferencje dla transportu szynowego.
* Modernizacja regionalnej sieci kolejowej oraz wzmocnienie jej integracji z pozostałymi środkami komunikacji zbiorowej.
* Promocja transportu zbiorowego w miastach przez tworzenie ułatwień dla transportu zbiorowego (wydzielanie odrębnych pasów ruchu, budowa parkingów „park and ride”, „park and bike” itp.).
* Rozwój i promocja kolei metropolitalnej - zwiększenie częstotliwości i skrócenie czasu przejazdów, rozbudowa sieci przystanków i punktów przesiadkowych.
 | Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą |
|  | Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły |
| 4. | Zwiększanie konkurencyjności metropoliipoznańskiej i innych ośrodków wzrostu w województwie | 4.1. Rozwój metropolii poznańskiej | * Zwiększenie powiązań komunikacyjnych stolicy regionu z otoczeniem, wraz z modernizacją poznańskiego węzła komunikacyjnego, w tym poprawa stanu komunikacji zbiorowej.
 | Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą |
| 5. | Zwiększenie spójności województwa | 5.2. Rozwój obszarów wiejskich | * Zapewnienie efektywnej infrastruktury transportowej i poprawa transportu zbiorowego.
 |
|  | Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły |

Tabela nr 10. Zgodność działań określonych w suplemencie z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”[[8]](#footnote-8)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Cel | Kierunki interwencji | Działania | Tytuł projektu |
| 1. | 8. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych | * 1. Stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie - miasta
 | * Rozwijać system transportowy gwarantujący dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi
* Usprawnić połączenia komunikacyjne pomiędzy obszarami wiejskimi, szczególnie tymi o funkcjach typowo rolniczych, z najbliższymi ośrodkami miejskimi.
 | * Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły
* Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |
| 2. | 9. Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego | 9.4. Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitarnych | * Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.
 | * Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |

Tabela nr 11. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku[[9]](#footnote-9)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Cel strategiczny | Cel szczegółowy | Kierunki interwencji | Projekty PGN |
| 1. | Stworzenie zintegrowanegosystemu transportowego | stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, | * rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;
* rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 | Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły |
|  |  |  | * modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;
* w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych;
* podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego.
* zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz gminy i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;
 | * Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |
|  |  | ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, | Rozwój transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na:* wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko;
* odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;
* wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;
 | * Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |

Tabela nr 13. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020[[10]](#footnote-10)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Oś | Program | Działania | Projekty PGN |
|  | 2.Infrastrukturai organizacjatransportu | 2.1Metropolitalny wielofunkcyjnywęzeł transportowy | 2.1.3. Rozwój sieci dróg kolejowych i kołowych w powiązaniach krajowych i regionalnych dla wzmocnienia funkcji intermodalnych i dostępności do metropolitalnego węzła transportowego.  | Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy Szamotuły |
|  |  | 2.2Kolej metropolitalna | 2.2.3. Integracja kolei metropolitalnej z lokalnymi systemami transportu zbiorowego.2.2.4. Modernizacja i budowa nowych stacji, przystanków i węzłów przesiadkowych wraz tworzeniem nowoczesnych systemów parkingowych i postojowych (Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride).  | * Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |
|  |  | 2.3Zintegrowany transport publiczny | 2.3.2. Dostosowanie sieci połączeń transportu zbiorowego do potrzeb przewozowych mieszkańców. Integracja ofert przewozowych poszczególnych operatorów transportu publicznego w celu osiągnięcia rozwiniętej i przejrzystej siatki połączeń, objęcie transportem autobusowym lub mikrobusowym nowych, urbanizujących się terenów w ramach metropolii, synchronizacja rozkładów jazdy | * Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |
|  |  | 2.4Infrastruktura i ruch rowerowy | 2.4.2. Stworzenie systemu „Bike&Ride”.  | * Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości
* Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą
* Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuły
 |
|  |  |  | 2.4.4. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury towarzyszącej. | Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości |

1. Działania wynikające z programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej

Na podstawie wyników oceny poziomów substancji w powietrzu oraz wyników klasyfikacji stref województwa wielkopolskiego określonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu, opracowano „Program ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej” (uchwała XXXIX/769/13 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 23 grudnia 2013 r.), z którego wynika konieczność redukcji emisji zanieczyszczeń pyłu zawieszonego PM10 i B(a)P. Termin realizacji Programu ustalono na rok 2022 r. Na występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego na terenie strefy wielkopolskiej duży wpływ ma „niska emisja”. Program ochrony powietrza jest dokumentem określającym działania, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia wartości dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń w sektorze transportu należy przeprowadzić następujące działania:

* w zakresie emisji liniowej (komunikacyjnej) poprawa stanu technicznego dróg istniejących w strefie wielkopolskiej poprzez ich utwardzenie lub utwardzenie poboczy w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z drogi;
* wzmocnienie kontroli na stacjach diagnostycznych pojazdów;
* rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym;
* prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej w centrum Szamotuł wymuszającej ograniczenia w korzystaniu z samochodów. Wprowadzenie systemu zniżek w strefach parkowania wyznaczonych w miastach dla samochodów spełniających EURO 6 oraz z napędem hybrydowym i elektrycznym;
* rozwój systemów ścieżek rowerowych lub komunikacji rowerowej na terenie miasta i gminy;
* działania promocyjne i edukacyjne (ulotki, imprezy, akcje szkolne, audycje);

Plan działań krótkoterminowych określa zadania, w celu zmniejszenia ryzyka wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych i alarmowych pyłu zawieszonego PM10. Do listy działań krótkoterminowych zaliczamy:

* przeniesienie uciążliwego natężenia ruchu samochodowego na odcinki alternatywne, wyznaczone przez zarządzających drogami na danym obszarze wraz z montażem tablic informacyjnych o objazdach;
* możliwość darmowego korzystania z komunikacji zbiorowej;
* zwiększenie intensywności czyszczenia ulic na mokro;
* bezwzględny zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 3,5 tony na wyznaczone ulice miasta;
* czasowe pobieranie zwiększonej opłaty za parkowanie (wielokrotność normalnej stawki) w centrum miasta.
1. Strategią Rozwoju Miasta i Gminy Szamotuły na lata 2004-2014 str. 18, przyjęty uchwałą Rady Miasta i Gminy Szamotuły [↑](#footnote-ref-1)
2. Transprojekt Warszawa - Średni Dobowy Ruch Roczny (SDRR) w punktach pomiarowych w 2010 roku na drogach wojewódzkich. [↑](#footnote-ref-2)
3. Transprojekt Warszawa - Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku [↑](#footnote-ref-3)
4. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – Krajowa Polityka Miejska – dokument roboczy - sierpień 2015r. [↑](#footnote-ref-4)
5. Załącznik Nr 1 do Uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego nr XI/307/15 z 26 października 2015 r. [↑](#footnote-ref-5)
6. Uchwała Rady Ministrów Nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności – str.114 [↑](#footnote-ref-6)
7. WIELKOPOLSKA 2020 - Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku - Załącznik do Uchwały NR XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 roku [↑](#footnote-ref-7)
8. Uchwała Rady Ministrów Nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. „Trzecia Fala Nowoczesności” [↑](#footnote-ref-8)
9. Uchwała Rady Ministrów Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) [↑](#footnote-ref-9)
10. CBM Poznań - STRATEGIA ROZWOJU AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ – Metropolia Poznań 2020 [↑](#footnote-ref-10)