

## **Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej**

**Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta  
Gniezna przyjętego Uchwałą Nr XI/91/2015 Rady Miasta Gniezna z dnia 2  
września 2015 roku**

## 1. Wstęp. Zakres i cel opracowania

Niniejszy dokument stanowi suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Gniezna, który został przyjęty Uchwałą Nr XI/91/2015 Rady Miasta Gniezna z dnia 2 września 2015 roku i określa wpływ działań zawartych w planie na mobilność mieszkańców miejskiego obszaru funkcjonalnego Gniezna. 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 obszarów miejskich 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.

Pakiet zaproponowanych działań stanowi wyjście do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gniezna i okolicznych gmin 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 Gniezna, przewiduje się podjęcie działań mających na celu w przyszłości jak najszerze wykorzystanie lokalnego społeczeństwa do prac nad planem mobilności. 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 po miejskim obszarze funkcjonalnym. Dotyczy to przede wszystkim ruchu zewnętrznego, zarówno w stronę gmin podmiejskich, jak i w stronę Poznania.

Szczególne miejsce w procesie doskonalenia systemu stanowią będą mieszkańcy oraz inni interesariusze (np. policja, 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 Miasta Gniezna gwarantuje sobie wysoki poziom akceptacji i wsparcia.

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

- a) będzie bardziej dostępny i będzie spełniał podstawowe potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- b) będzie zaspokajał różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw usługowych i sektora przemysłowego;
- c) będzie lepiej integrował różne rodzaje transportu;
- d) będzie spełniał wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju, mające na celu zrównoważenie potrzeb związanych z rentownością, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska;
- e) będzie pozwalał na lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
- f) będzie wpływał na zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- g) będzie przyczyniał się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- h) będzie przyczyniał się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii; oraz
- i) będzie wpływał na lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

## **2. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie miasta Gniezna i określenie obszarów interwencji**

### **2.1. Ogólna charakterystyka Gniezna i jego obszaru funkcjonalnego**

Gniezno to miasto w środkowo-wschodniej części województwa wielkopolskiego, położone w odległości ok. 60 km od Miasta Poznań i 10 km od granicy z województwem kujawsko-pomorskim. Geograficznie miasto jest ulokowane na Nizinie Wielkopolskiej. Miasto powstało na siedmiu wzgórzach (Lecha, św. Piotra, św. Wawrzyńca, św. Michała, Panieńskim, Krzyżackim i Żnińskim) wśród połodowcowych jezior, z których 5 znajduje się w granicach administracyjnych miasta (Jelonek, Winiary, Świętokrzyskie, Koszyk, Zacisze) i otoczone jest dużymi obszarami lasów mieszanych. Według danych z 31 grudnia 2014 r. miasto zamieszkiwało 69.836 osób.

Ze stolicą województwa, Gniezno połączone jest drogą nr 5, która ma status drogi krajowej do węzła drogowego Gniezno Południe, a od tego węzła poprzez drogę gminną nr 5, zarządzaną przez poszczególne gminy (od 1 stycznia 2016 roku status drogi wojewódzkiej). Alternatywę dla drogi nr 5 stanowi systemem dróg ekspresowych drogą S-5 (węzeł autostradowy Poznań Wschód – węzeł Gniezno Południe) i autostradą A-2 Warszawa-Berlin. Gniezno posiada także dogodne połączenie kolejowe poprzez linię kolejową nr 353 relacji Poznań – Gdańsk. Średni czas dojazdu do centrum Poznania waha się od 25..41 minut w przypadku połączeń kolejowych oraz od 51 do 60 minut w przypadku połączeń drogowych.

Gniezno graniczy z 3 gminami powiatu gnieźnieńskiego:

- od północy, wschodu i zachodu z gminą wiejską Gniezno (10.846),
- od południa z gminami Czarniejewo (7.315) i Niechanowo (5.736).

Łącznie w gminach bezpośrednio sąsiadujących z miastem mieszka 23.897 mieszkańców. Gniezno wchodzi w skład Powiatu Gnieźnieńskiego, które obok miasta tworzą 4 gmin miejsko-wiejskie (Czarniejewo, Kłęcko, Trzemeszno i Witkowo) i 5 gmin wiejskich: (Gniezno, Kiszkowo, Łubowo, Mieleszyn i Niechanowo). Mimo niewielkiego udziału w powierzchni powiatu, który stanowi 3,2%, mieszkańcy miasta stanowią aż 48,1% wszystkich mieszkańców powiatu. Głównymi problemami demograficznymi miasta jest ujemne saldo migracji, głównie na rzecz gminy wiejskiej Gniezno, rosnący średni wiek mieszkańców, a co za tym idzie rosnąca grupa osób w wieku poprodukcyjnym, stanowiąca dziś 13,2 % mieszkańców miasta.

Gniezno pełni funkcję kulturową i architektoniczną, co przekłada się na rozwój usług turystycznych i rekreacyjnych. Obecnie miasto rozwija się pod względem działalności gospodarczej małych i średnich przedsiębiorstw i instytucji oświatowych. Dużym zainteresowaniem wśród mieszkańców Gniezna cieszą się centra handlowe znajdujące się na obrzeżach miasta. W Gnieźnie mają siedzibę urzędy administracji samorządowej – Urząd Miejski oraz Starostwo Powiatowe.

### **2.2. Zagospodarowanie przestrzenne**

Całkowita powierzchnia miasta wynosi 4 060 ha, tj. 40,6 km<sup>2</sup>. Przy obecnej liczbie mieszkańców, średnia gęstość zaludnienia wynosi 1720 osób/km<sup>2</sup> co jest jednym z wyższych wskaźników w województwie wielkopolskim. Gniezno pod względem gęstości zaludnienia jest na siódmym miejscu w województwie po takich miastach, jak Kościan-

miasto (2 661), Luboń (2 201), Poznań (2 083), Leszno (2 019), Turek (1 745) i Ostrów Wielkopolski-miasto (1 732).

**Nieduży obszar i wysoka gęstość zaludnienia promują w zarządzaniu mobilnością ruch rowerowy i miejski transport publiczny**

Gniezno cechuje się znacznym udziałem terenów zainwestowanych. W strukturze użytkowania terenów przeważają użytki rolne (44,5%), następnie duży udział stanowią grunty zabudowane i zurbanizowane (42,3 %) oraz lasy, grunty leśne i zadrzewienia (13,2 %). Tereny intensywnej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są głównie w północnej (os. Winiary) i wschodniej części miasta (os. Tysiąclecia). Poza tym obszarem niemal na całym terenie znajdują się obszary miejsko-usługowe o zabudowie jednorodzinnej z szeregiem enklaw zielonych.

W Gnieźnie zatrudnionych jest prawie 17 tysięcy osób. Największymi pracodawcami w mieście są następujące zakłady: NB Polska - VELUX (producent okuć i okien dachowych), Panasonic Energy Poland S.A. (producent baterii cynkowo-węglowych), Jeremias sp. z o. o. (producent kominów), Scanclimber Sp. z o.o. (producent wind i dźwigów budowlanych). W ostatnich latach rozwinął się również handel wielkopowierzchniowy (m.in. Galeria Gniezno, Centrum Handlowe oraz inne, liczne sklepy). Tereny przemysłowo-składowe skoncentrowane są w 2 zespołach: w południowo-wschodniej części miasta (pomiędzy torami PKP, a południową granicą miasta – os. Kawiary) i w części zachodniej (na zachód od ul. Wrzesińskiej). Wewnątrz miasta występują tylko pojedyncze zakłady.

**Rozmieszczenie przestrzenne zakładów przemysłowych powoduje, że w miarę proste jest zarządzanie ruchem samochodów ciężarowych, które zabezpieczają dostawy do dużych zakładów przemysłowych. Nie mniej głównym problemem jest nakładanie się ruchu towarowego związanego z dostawami i odbiorem wyrobów z dużych zakładów pracy z ruchem tranzytowym oraz z ruchem środków transportu publicznego dowożącego pracowników do pracy.**

Ważnymi generatorami ruchu są szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące i profilowane, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2011/2012 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 4 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych – ponad 2,3 tys. oraz w ponadgimnazjalnych – ponad 5,2 tys. W Gnieźnie znajdują się również publiczne i prywatne placówki kształcenia wyższego takie, jak Państwowe Wyższe Seminarium Duchowne w Gnieźnie, Collegium Europaeum Gnesnense, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Gnieźnie i Gnieźnieńska Szkoła Wyższa Milenium. Powoduje to powstanie dużych spiętrzeń potoków ruchu w krótkim okresie szczytu porannego, a przed uczelniami wyższymi brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych.

Miasto jest także rozwiniętym ośrodkiem kulturalnym, w którym znajdują się m.in.: Muzeum Początków Państwa Polskiego, Muzeum Archidiecezji Gnieźnieńskiej, Teatr im.

Aleksandra Fredry i Multipleks „Helios”. Zwłaszcza te dwie pierwsze placówki generują dodatkowy ruch zewnętrzny realizowany głównie za pomocą autobusów turystycznych.

### 2.3. Sieć drogowa

Komunikacja wewnątrz miasta oparta jest na rozbudowanym systemie dróg o łącznej długości 199 km, w skład którego wchodzi drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i miejskie. Połączenia zewnętrzne zapewniają dwie drogi krajowe nr 5 Lubawka – Świecie, , będąca częścią międzynarodowej drogi E261 oraz nr 15 Ostróda – Trzebnica.

Obydwie drogi krajowe krzyżują się w rejonie skrzyżowania ul. Kostrzewskiego i Poznańskiej oraz węzła drogowego w rejonie Trasy Zjazdu Gnieźnieńskiego i ul. Zgodnej. Trasa Zjazdu Gnieźnieńskiego od węzła do ul. Kostrzewskiego stanowi wspólny przebieg dróg krajowych nr 5 i 15. Drogi o łącznej długości 14,5 km generują znaczny ruch tranzytowy zwłaszcza ciężarowy. W ciągu doby drogami tymi przejeżdża łącznie:

- a) 26.880 pojazdów od strony węzła Gniezno Południe,
- b) 12.100 pojazdów od strony Żnina,
- c) 11.190 pojazdów od strony Trzemeszna,
- d) 11.010 pojazdów od strony Wrześni,

Na wspólnym odcinku Trasą Zjazdu Gnieźnieńskiego przejeżdża łącznie 31.360 pojazdów. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych 4 lat, ruch na tym odcinku spadnie jedynie o 10%, mimo planowanego uruchomienia trasy ekspresowej S-5 do węzła Gniezno-Północ, która przejmie ruch na poziomie 14.460 pojazdów na dobę. Dane te pokazują, iż ewentualne opóźnienie w realizacji tej inwestycji może spowodować istotne utrudnienia w miejskim układzie drogowym. W dalszym ciągu będzie wzrastał ruch na drogach wylotowych na Toruń (do poziomu 13.650 pojazdów) oraz na Wrześnię (do poziomu 15.000 pojazdów). W tym ostatnim przypadku głównym powodem tak znacznego wzrostu ruchu będzie budowa zakładów Volkswagena we Wrześni.

Przez Gniezno przebiegają również trzy drogi wojewódzkie łączące miasto z Wągowcem (DW190), Sławą Wielkopolską (DW197) i Witkowem (DW260). Ich miejski przebieg został poprowadzony ulicami Dworcową, Kiszkowską, Kłękoską, Lecha, J. Sobieskiego, T. Kościuszki, Warszawską i Witkowska. Potoki notowane na tych drogach wynoszą odpowiednio: 7.220, 4.200 i 5.690 pojazdów na dobę.

Część ulic w Gnieźnie stanowi przebieg 28 dróg powiatowych powiatu gnieźnieńskiego. Są to przede wszystkim drogi wylotowe z miasta takie jak: Al. Reymonta, ul. Dalkoska, Gdańska, Powstańców Wlkp., Orcholska i Mnichowska.

Charakterystyczną cechą układu drogowego Gniezna jest skupienie ruchu pomiędzy podzielonymi linią kolejową, północną i południową częścią miasta, tylko na trzech przeprawach: dwóch wiaduktach nad i jednym tunelu pod torami kolejowymi.

Tab. nr 1. Struktura dróg na terenie Gniezna

Nr drogi	Przebieg	Długość [km]	Udział	Liczba ulic
5	Lubawka-Wrocław-Poznań- <b>Gniezno</b> -Bydgoszcz-Świecie	21,583	10,8%	4
15	Ostróda-Toruń-Inowrocław-Strzelno- <b>Gniezno</b> -Września-Jarocin-Krotoszyn-Trzebnica			
190	<b>Gniezno</b> - Wągrowiec – Szamocin – Krajenka	6,333	3,2%	8
197	<b>Gniezno</b> - Sława Wielkopolska			
260	<b>Gniezno</b> - Witkowo - Wólki			
	Drogi powiatowe	29,699	14,9%	37
	Drogi gminne	141,484	71,1%	332
	Razem:	199,099	100%	

Opis dzisiejszego układu drogowego pokazuje, że najważniejszym obecnie wyzwaniem jest eliminacja z ulic miasta ruchu tranzytowego, zwłaszcza ciężarowego, który jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Obok dokończenia północno-zachodniego odcinka drogi ekspresowej S-5 równie ważnym jest wytyczenie nowego przebiegu drogi krajowej nr 15, która powinna omijać Trasę Zjazdu Gnieźnieńskiego. Ta ostatnia powinna być tylko dla samochodów osobowych oraz dla samochodów ciężarowych obsługujących zakłady przemysłowe i obiekty handlowe na terenie miasta.

## 2.4. Poziom motoryzacji

Wg danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie liczba pojazdów zarejestrowanych na koniec 2013 r. wynosiła ok. 110 tys. pojazdów silnikowych. W tej liczbie główną grupę stanowiły samochody osobowe z liczbą 79 tys. pojazdów (71,8%). Tym samym wskaźnik motoryzacji notowany na terenie powiatu wynosi 533 pojazdy / 1000 mieszkańców. Daje to powiatowi gnieźnieńskiemu 30 miejsce na terenie województwa wielkopolskiego spośród 35 wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu. Dla porównania średni wskaźnik dla województwa wynosi 583 pojazdy / 1.000 mieszkańców.

**Mimo niższego wskaźnika motoryzacji w porównaniu z innymi wielkopolskimi powiatami, niepokój budzi dynamika wskaźnika oraz wysoki udział podróży realizowanych samochodem osobowym (76%). Wskaźnik motoryzacji wzrósł w minionych 5 latach o 16,1%.**

Obok samochodów osobowych, w powiecie gnieźnieńskim zarejestrowanych jest jeszcze 11 tys. samochodów ciężarowych, 368 autobusów oraz 20 tys. innych pojazdów (motocykle, motorowery, ciągniki rolnicze itp.). W samym Gnieźnie 31 grudnia 2012 roku zarejestrowanych było 41.055 samochodów osobowych, co daje wskaźnik motoryzacji na poziomie 585 pojazdów / 1.000 mieszkańców czyli zbliżony do średniej województwa wielkopolskiego.

**Powyższe wskaźniki pokazują jak istotne jest wprowadzenie nowych rozwiązań, które zachęcą mieszkańców Gniezna i jego obszaru funkcjonalnego do korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy.**

Wyliczono, że na potrzeby ruchu środków transportu na obszarze Gniezna rocznie zużywa się 449 196 MWh energii w zastosowanych paliwach, co powoduje wyemitowanie do atmosfery łącznie około 114 418 Mg CO<sup>2</sup>. Z tej liczby 98% emisji przypada na ruch samochodów osobowych i ciężarowych.

## 2.5. Sieć parkingowa

Obecnie najpoważniejszym narzędziem zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest strefa płatnego postoju w centrum miasta. Jej celem jest ograniczenie dostępności śródmieścia dla ruchu przelotowego do celów podróży nie związanych z tym obszarem, ograniczenie czasu parkowania w ścisłym centrum i wprowadzenie strefy ruchu pieszego na Runku i ul. Tuwima i ul. Chrobrego. Do dnia 31 grudnia 2015 roku obejmowała ona 863 miejsca postojowe, w tym 56 stanowisk dla osób posiadających kartę parkingową. Od 1 stycznia 2016 r strefę powiększono o kolejne ulice, podzielono ją na podstrefy, różnicując stawki opłat i wprowadzając obowiązek uiszczania opłat także w soboty od 10:00 do 14:00. Nowe zmiany mają ułatwić parkowanie w centrum miasta na krótki okres czasu, ułatwiając dojazd głównie 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.

Wszyscy mieszkańcy centrum miasta mogą bezpłatnie parkować na parkingach przy ul. Sobieskiego, 3 Maja i pod targowiskiem. W tych miejscach zlokalizowano łącznie 500 nowych miejsc parkingowych. W najbliższym czasie planowana jest budowa nowych parkingów na obrzeżach centrum miasta pod Trasą Zjazdu Gnieźnieńskiego, przy ul. Wawrzyńca, pod wiaduktem Solidarności, przy ul. Powstańców Wielkopolskich, a także przy zmodernizowanym Dworcu PKP.

Tab. nr 2. Wysokość opłat w strefie płatnego postoju

Podstrefa	A	B	C
minimalna opłata za ¼ h	0,80 zł	0,50	0,30
za pierwszą godzinę	3,00 zł	2,00	1,20
za drugą godzinę	3,60 zł	2,40	1,40
za trzecią godzinę	4,30 zł	2,80	zakaz
za czwartą i każdą następną	3,00 zł	2,00	zakaz
abonament miesięczny	150,00 obowiązuje w podstrefie B		
abonament roczny	1500,00 obowiązuje w podstrefie B		
identyfikator mieszkańca na pierwszy pojazd	20,00 obowiązuje w podstrefie B		
identyfikator mieszkańca na drugi pojazd	40,00 obowiązuje w podstrefie B		

## 2.6. Drogowy transport zbiorowy

### 2.6.1. Publiczny transport zbiorowy



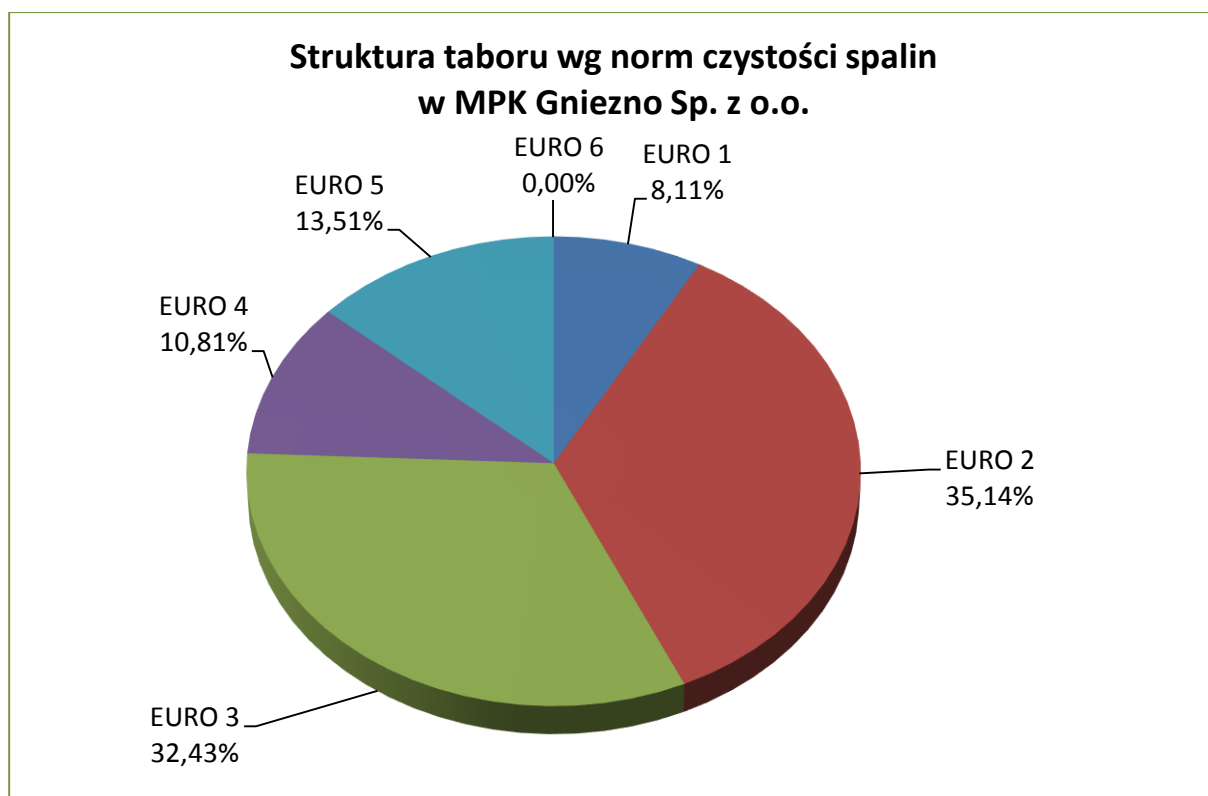
Główny ciężar obsługi Gniezna gminy transportem zbiorowym przypada na autobusową komunikację miejską. Sieć komunikacyjna gnieźnieńskiego MPK składa się z 16 linii dziennych i jednej linii nocnej. 6 z nich obsługuje tylko i wyłącznie obszar miasta, natomiast 10 jest liniami o charakterze podmiejskim, które realizowane są na podstawie porozumień międzygminnych. Obok Gniezna, autobusy komunikacji miejskiej obsługują także Osiniec (4), Skierszewo (7, 8, 16), Cielimowo (C), Pyszczynek (10), Pyszczyń i Krzyszczewo (11), Piekary i Oborę (12), Wełnicę (13, 15), Jankówko (15). Wszystkie przyległe miejscowości objęte liniami komunikacji miejskiej zamieszkuje 3.855 osób. Wg stanu na dzień 31 marca 2015 r., na liniach gnieźnieńskiej komunikacji miejskiej wykonywano 375 kursów w dniu powszednim (nauki szkolnej), 171 kursów w sobotę i 85 kursów w niedzielę. Maksymalna liczba pojazdów, niezbędna do wykonania wszystkich zadań przewozowych, wynosi 28 dla dnia powszedniego (nauki szkolnej), 19 dla soboty i 11 dla niedzieli.

Specyficznymi cechami gnieźnieńskiego systemu komunikacji miejskiej są:

- kumulacja głównych potoków pasażerskich pomiędzy dworcem kolejowym, a osiedlami na północy (os. Winiary) oraz na południu miasta (os. Grunwaldzkie),
- występowanie bariery terenowej w postaci linii kolejowej Poznań – Inowrocław, która powoduje prowadzenie linii komunikacyjnych na osi północ-południe dwoma ciągami transportowymi,
- powiązanie wielu linii komunikacyjnych w obszarze ścisłego centrum, co gwarantuje wysoką dostępność przestrzenną usług komunikacji miejskiej,
- brak konkurencji ze strony innych przewoźników w przewozach wewnątrzmijskich w granicach Gniezna.
- W Gnieźnie funkcje organizatora i operatora wykonuje jeden podmiot – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Gnieźnie. Usługi przewozowe realizowane są przez MPK Sp. z o.o. w Gnieźnie na mocy umowy wykonawczej, zawartej na podstawie uchwały nr XLII/483/2009 Rady Miasta Gniezna z dnia 25 listopada 2009 r. – w sprawie zmiany uchwały nr XXVII/234/97 Rady Miasta Gniezna z dnia 9 maja 1997 r., dotyczącej przekształcenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gnieźnie – przedsiębiorstwa komunalnego – w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Posiada on na stanie 37 autobusów, z których 82% to autobusy niskopodłogowe, dostępne dla osób niepełnosprawnych.

W Gnieźnie funkcje organizatora i operatora wykonuje jeden podmiot – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Gnieźnie. Usługi przewozowe realizowane są przez MPK Sp. z o.o. w Gnieźnie na mocy umowy wykonawczej, zawartej na podstawie uchwały nr XLII/483/2009 Rady Miasta Gniezna z dnia 25 listopada 2009 r. – w sprawie zmiany uchwały nr XXVII/234/97 Rady Miasta Gniezna z dnia 9 maja 1997 r., dotyczącej przekształcenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Gnieźnie – przedsiębiorstwa komunalnego – w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Posiada on na stanie 37 autobusów, z których 82% to autobusy niskopodłogowe, dostępne dla osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru gnieźnieńskiego przewoźnika jest bardzo wysoki i wynosi 15,1 lat. Również struktura ekologiczna nie jest korzystna.  $\frac{3}{4}$  taboru stanowią pojazdy o emisji spali Euro-3 i niższej. W rysunku nr 1 zaprezentowano strukturę taboru pod względem czystości emitowanych spalin. Najnowocześniejszy tabor gnieźnieńskiego

operatora to 4 autobusy Solaris wyposażone w silniki, spełniające normę EEV, zakupione w 2012 roku.



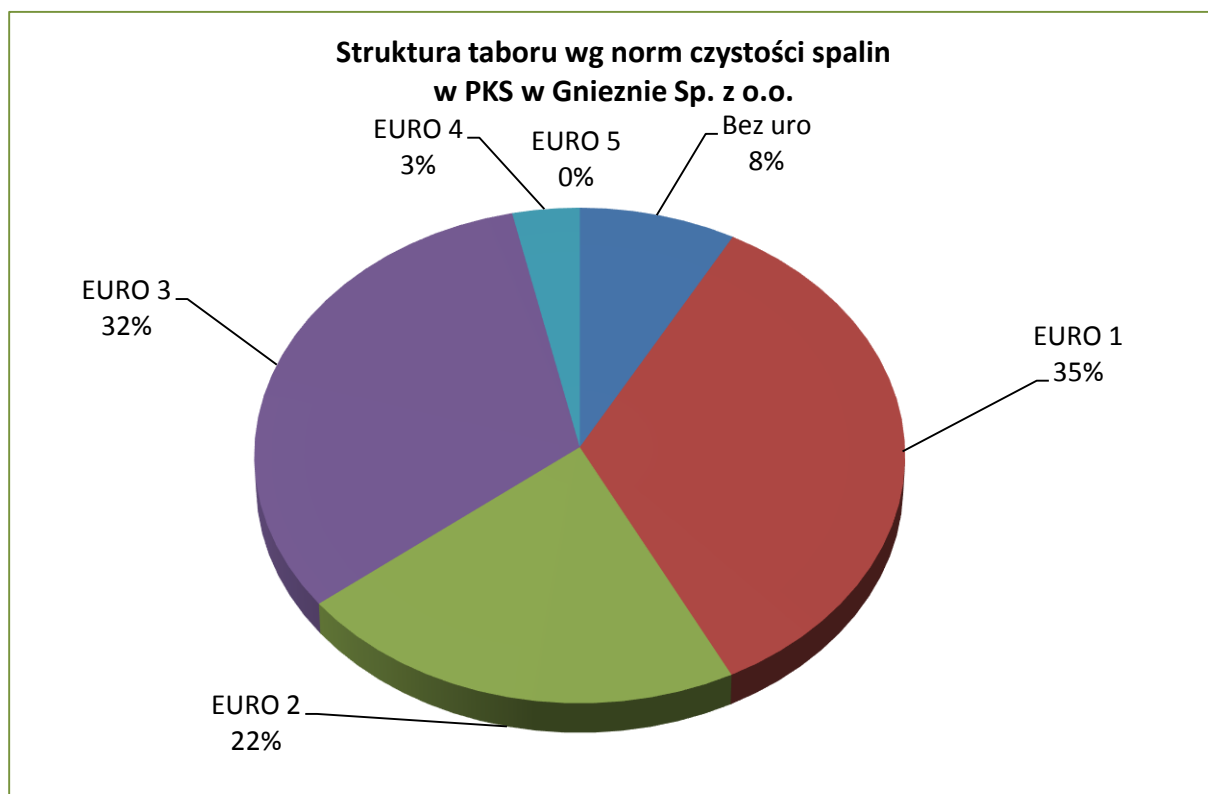
Rys.1.

W 2012 roku gnieźnieńska komunikacja miejska przewiozła 6,263 mln pasażerów. Udział podróży realizowanych środkami MPK Gniezno Sp. z o.o. stanowi 23,8%. Niekorzystnym zjawiskiem jest stały spadek przewożonych pasażerów. W latach 2006-2012 potoki zmniejszyły się o 1,250 mln pasażerów (-16,6%). Jest to wynikiem zmniejszającej się siatki połączeń, mniejszej prędkości komunikacyjnej spowodowanej kongestią oraz starzejącym się taborem.

**Niekorzystnym zjawiskiem jest stały spadek przewożonych pasażerów. W latach 2006-2012 potoki zmniejszyły się o 1,250 mln pasażerów (-16,6%). Jest to wynikiem zmniejszającej się siatki połączeń, mniejszej prędkości komunikacyjnej spowodowanej kongestią oraz starzejącym się taborem.**

W zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego, dowozy do miasta z dalszych miejscowości zapewnia także firma PKS Gniezno Sp. z o.o., będąca jeszcze jednoosobową spółką skarbu państwa. Obsługuje ona głównie linie powiatowe i międzypowiatowe m.in. na terenie powiatów gnieźnieńskiego, poznańskiego, wągrowieckiego, wrzesińskiego i średzkiego. Łącznie w PKS eksploatowanych jest 87 autobusów, o średnim wieku 17,5 roku. Z uwagi na fakt, że spółka od wielu lat odnawia tabor poprzez zakup autobusów używanych, struktura ekologiczna eksploatowanego taboru jest również zła. Blisko 97%

stanowią autobusy, spełniające normę Euro-3 i niższą. Do tej pory na stanie PKS znajduje się 8 procent autobusów, które nie spełniają jakiegokolwiek normy czystości spalin.



## 2.7. Transport kolejowy

Istotną rolę w przewozach intermodalnych odgrywa linia kolejowa nr 353 relacji Poznań Wschód – Skandawa. Dostęp do niej umożliwia jedna stacja kolejowa zlokalizowana w centrum miasta. Stacja ta stanowi stację końcową w planowanej Poznańskiej Kolei Metropolitalnej w zasięgu dalekim. Planuje się, że wraz z uruchomieniem PKM, częstotliwość kursowania pociągów do Poznania w okresach szczytowych wzrośnie do 30 minut. Przełoży się to na liczbę 58 połączeń dziennie. (29 par pociągów). Do 15 grudnia 2015 roku na odcinku Poznań Główny – Gniezno kursowało 21 par połączeń regionalnych w dni powszednie, 14 par w sobotę oraz 10,5 pary w niedzielę. Wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy liczbę realizowanych połączeń zwiększono odpowiednio do 31, 16 i 12 par pociągów. W 2013 roku z połączeń regionalnych ze stacji Gniezno korzystało dziennie 8.569 pasażerów. Blisko połowa z nich dochodziła piechotą (48%), 12% podjeżdżało samochodem i parkowało koło dworca, 16% docierało samochodem jako pasażer, 21% dojeżdżało autobusami, a jedynie 3% dojeżdżało rowerem.

Tabela nr 3. Średnia częstotliwość kursowania pociągów na linii 353 w relacji Poznań-Gniezno

Okres	Liczba par pociągów			Śr. Częstotliwość	
	Rob.	Sb.	Nd	Rob.	Sb i Nd
Do 15 grudnia 2015 roku	21	14	10,5	co 57'	co 87'/co 116'
Po 15 grudnia 2015 roku	31	16	12	co 38'	co 75'/co 100'

Na obszarze Gniezna istnieją jeszcze dwie linie kolejowe, na których nie jest obecnie prowadzony ruch pasażerski:

- Oleśnica – Chojnice (nr 281 w Wykazie Linii, Łącznic i Torów Łączących D-29), zelektryfikowana na odcinku Oleśnica – Gniezno, na odcinkach Dąbrowa Oleśnicka – Grabowo Wielkie oraz Jarocin – Gniezno dwutorowa;
- Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska (nr 377 w Wykazie Linii, Łącznic i Torów Łączących D-29).

Na obydwu tych liniach kursują tylko pociągi towarowe.

Oferowana bardzo duża liczba połączeń kolejowych świadczy o tym, że Gniezno jest istotnym punktem obsługi pasażerów transportu kolejowego, którym realizowane są podróże o charakterze ponadlokalnym. Oferowany przez kolej dość krótki czas przejazdu do centrum Poznania (41 minut w przypadku pociągu regionalnego), skutkuje wyborem Poznania jako miejsca pracy lub nauki, do którego dojazd realizowany jest koleją. Z tej przyczyny oferta przewozowa gnieźnieńskiej komunikacji miejskiej powinna mieć charakter komplementarny w stosunku do komunikacji kolejowej.

**Ważną determinantą konstrukcji rozkładów jazdy staje się zatem skomunikowanie linii autobusowych z koleją. Wraz z innymi działaniami takimi, jak zintegrowana taryfa przewozowa i zintegrowana informacja pasażerska nastąpi szeroko rozumiana integracja obydwu tych środków publicznego transportu zbiorowego, co może skutkować zmianą podziału modalnego na terenie miasta**

### 3. Cele główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności

Główny cel planu gospodarki niskoemisyjnej to

**Kompleksowa poprawa warunków życia mieszkańców i rozwój gospodarczy Gniezna przy założeniu niskoemisyjności realizowanych działań.**

Oznacza to takie kształtowanie przestrzeni miejskiej, która stworzy warunki rozwoju gospodarczego, nie powodując jednocześnie pogorszenia jakości życia w mieście 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 w obszarze funkcjonalnym miasta, rozumianą jako **odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego<sup>1</sup>.**

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 w obszarze miejskim. **Działania te nie mogą sprowadzać się do formułowaniu restrykcji, ale powinny budować i oferować realne i atrakcyjne alternatywne opcje sprzyjające zmianom zachowań komunikacyjnych.** Realizacja wszystkich działań zawartych w planie i związanych z mobilnością miejską zawarto w celach szczegółowych:

4. Wprowadzenie niskoemisyjnych wzorców konsumpcji energii i jej nośników we wszystkich sektorach gospodarki miasta
5. Rozwój transportu niskoemisyjnego

W tabeli nr 3.1. pokazano powiązanie w/w celów szczegółowych i kierunków działań z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej.

---

<sup>1</sup> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – Krajowa Polityka Miejska – dokument roboczy - sierpień 2015r.



## 4. Działania w zakresie mobilności miejskiej

Wyniki inwentaryzacji bazowej dla roku 2004 w sektorze transport wskazują na:

- zużycie energii na terenie Gniezna na poziomie 428 266 MWh/rok;
- emisję CO<sub>2</sub> na terenie Gniezna na poziomie 109 780 MgCO<sub>2</sub>/rok;

Strukturalnie największym emitentem w Gnieźnie jest transport indywidualny, którego udział stanowi 25% ogółu wyemitowanego CO<sub>2</sub> w mieście. Równie podobnie wygląda sprawa energochłonności. Także i w tym aspekcie transport indywidualny odpowiada za wykorzystanie 32% energii.

Na podstawie zidentyfikowanych obszarów interwencji, określono w planie listę projektów do realizacji w Gnieźnie do roku 2020. Realizacja tych projektów zgodna jest z przyjętym celem głównym oraz z celami strategicznymi i szczegółowymi planu. W tabeli nr 4.1. 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, rozwoju technologicznego i zastosowania odnawialnych źródeł energii.

Tabela nr 4.1. Zestawienie projektów transportowych realizowanych w ramach gospodarki niskoemisyjnej.

Nr projektu	Projekt	Plan ograniczenia zużycia końcowego energii do roku 2020	Plan ograniczenia emisji CO <sub>2</sub> do roku 2020	Plan przyrostu produkcji energii z OZE do roku 2020
		MWh/rok	Mg/rok	MWh/rok
34	Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Gniezna z gminami ościennymi	277	73	0
35	Termomodernizacja obiektów MPK Sp. z o.o.	368	153	0
36	Modernizacja taboru PKS w Gnieźnie Sp. z o.o.	74	19	0
38	Obwodnica Południowa Miasta Gniezna stanowiąca połączenie drogi wojewódzkiej nr 260 poprzez drogę krajową nr 15 z drogą ekspresową S5	3 784	969	0
39	Przebudowa ul. Wierzbiczany w Gnieźnie, na odcinku od ul. Wschodniej do granic miasta			
40	Przebudowa ul. Orzeszkowej w Gnieźnie, na odcinku od ul. Kostrzewskiego (Cienistej) do ZOL-u			
41	Przebudowa ul. Wolności w Gnieźnie			
42	Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin Gniezno odc. węzeł Mieleszyn-Gniezno			
43	Budowa sieci dróg dla rowerów na terenie gmin Powiatu Gnieźnieńskiego			
44	Budowa Zintegrowanego Centrum Parkingowego w Gnieźnie dla mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego			
45	Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Gnieźnie dla mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego			
46	Przebudowa ul. Kleckoskiej – droga wojewódzka nr 190, na odcinku od drogi krajowej nr 5 do węzła Klecko.	462	163	0
47	Promowanie gospodarki niskoemisyjnej			
<b>Razem:</b>		1181	1377	

Biorąc pod uwagę przyjętą listę projektów wyznaczono prognozę efektu ilościowego dla roku 2020 przyjmując kompleksową realizację inwestycji zadeklarowanych przez miasto i interesariuszy niniejszego Planu. Założono, że realizacja wszystkich projektów transportowych pozwoli na ograniczenie zużycia energii w 2020 roku o 1.181 MWh / rok, a redukcja emisji CO2 z transportu osiągnie poziom 1.377 Mg/rok

## 4.1. Szczegółowy opis działań w zakresie mobilności

### 4.1.1. Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Do tej pory udział ruchu rowerowego w podróżach nie pieszych był marginalny i wynosił 0,3%. Jest to następstwem małego rozwoju dróg rowerowych. Drogi rowerowe w Gnieźnie liczą obecnie 5,6 km. Daje to gęstość dróg rowerowych na poziomie 0,14 km/km<sup>2</sup>. Przy tak małym nasyceniu infrastruktury rowerowej Gniezno zajmuje 60 pozycję pod względem długości dróg w województwie wielkopolskim na 149 gmin, które posiadają drogi rowerowe. Dla porównania w miastach o podobnej powierzchni, długość sieci dróg rowerowych waha się od 35,6 km w przypadku Ostrowa Wlkp. do 40,6 km w przypadku Leszna. Przewiduje się, że rozwój sieci dróg rowerowych przyczyni się do zmiany podziału modalnego podróży wewnątrz miasta.

Nr projektu	43
Tytuł projektu	<b>Budowa sieci dróg dla rowerów na terenie gmin Powiatu Gnieźnieńskiego</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Rozwój transportu niskoemisyjnego Szczegółowy zakres działań będzie obejmował: 1) drogi dla rowerów na terenie miasta w ciągu drogi ~19,5 km 2) miejsca dla odpoczynku rowerzystów 10 szt. 3) efektywne energetycznie oświetlenie miejsc dla odpoczynku 10 komp. 4) Działania informacyjne i promocyjne
Koszt projektu	<b>17 mln PLN</b>
Efekt ekologiczny projektu:	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery, poprzez zmianę zachowań komunikacyjnych i zwiększenie udziału podróży rowerem
Uzasadnienie realizacji projektu	Gniezno w ramach planowania rozwiązań związanych z obsługą transportową miasta ukierunkowuje swoje działania na zmniejszenie kongestii drogowej w strefach zurbanizowanych, szczególnie w śródmieściu. Uprzywilejowanie w strefach zurbanizowanych ruchu rowerowego będzie przyczyniało się również do zmniejszenia ruchu samochodowego realizowanego w strefie centralnej, związanego z poszukiwaniem miejsca parkowania. Realizacja projektu rozwinie system rowerowy czterokrotnie.



## 4.1.2. Publiczny transport zbiorowy

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, połączone z dalszym rozszerzaniem polityki parkingowej ma zachęcić mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, czy na uczelnię środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym elementem jest dalsze rozszerzanie tej sieci na miejscowości okolicznych gmin. Nie mniej powiększanie sieci wymaga zwiększenia liczby taboru. Ponadto optymalizacja przebiegu linii ma się przyczynić do jak najbardziej efektywnego wykorzystania posiadanych środków transportu poprzez wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy i skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu. Równie ważnym wyzwaniem jest wyrównanie standardów podróży w komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Zwiększenie liczby taboru będzie także determinowane wzrostem intermodalności i koniecznością dostosowania taktu kursowania autobusów do taktowania pociągów regionalnych i ewentualnie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (patrz rozdział )

Nr projektu	34
Tytuł projektu	<b>Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Gniezna z gminami ościennymi</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Rozwój transportu niskoemisyjnego
Opis projektu	Szczegółowy zakres działań będzie obejmował: 1) Opracowanie sieci linii podmiejskich w ramach porozumień międzygminnych zapewniających efektywną obsługę jak największej liczby ludności gmin podmiejskich; 2) Budowa zajezdni autobusowej w celu ograniczenia energochłonności (w tym zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych) infrastruktury służącej do obsługi systemu transportu zbiorowego, w tym budowa myjni autobusowej, modernizacja hal warsztatowych budowa zaplecza socjalnego dla pracowników 3) Zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego 12 szt. 4) Działania informacyjne i promocyjne dot. mobilności miejskiej w oparciu o transport zbiorowy
Koszt projektu	18 mln PLN
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	<b>73 Mg CO<sub>2</sub></b>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	MPK Gniezno Sp. z o.o.
Finansowanie	MPK Gniezno Sp. z o.o. + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery dzięki wprowadzeniu pojazdów o najwyższych standardach emisji oraz optymalizacja pojemnościowa taboru uwzględniająca występujące potoki pasażerskie. Wprowadzenie do eksploatacji autobusów klasy midi lub autobusów hybrydowych pozwoli ograniczyć zużycie paliwa. Nowe autobusy mają całkowicie wyeliminować z ulic Gniezna autobusy napędzane silnikami Euro-1 i Euro-2 i obniżyć średni wiek taboru do 9,5 roku. Nowe autobusy, wyposażone w klimatyzację i nowe systemy informacji pasażerskiej podniosą atrakcyjność transportu publicznego
Uzasadnienie realizacji projektu	Częstotliwość przejazdów komunikacji publicznej, szczególnie przez obszary mocno zurbanizowane i centra miast, wymusza konieczność zastąpienia dotychczas eksploatowanego taboru nowoczesnymi pojazdami o ograniczonym zużyciu paliwa oraz ograniczonej emisji hałasu. W tym kontekście autobusy hybrydowe stanowią optymalne rozwiązanie dla linii mocno obciążonych, poruszających się ulicami z dużą liczbą sygnalizacji świetlanych. Wprowadzenie nowego typu taboru determinuje konieczność adaptacji zajezdni.

Nr projektu	36
Tytuł projektu	<b>Modernizacja taboru PKS w Gnieźnie Sp. z o.o.</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Rozwój transportu niskoemisyjnego
Opis projektu	Zakup 25 autobusów nowych lub używanych o wyższych standardach ekologicznych
Koszt projektu	20 mln PLN
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	<b>19 Mg CO2</b>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	PKS w Gnieźnie Sp. z o.o.
Finansowanie	PKS w Gnieźnie Sp. z o.o. + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Przez minioną dekadę notuje się znaczne zróżnicowanie standardów podróży w transporcie miejskim i międzymiastowym. Powoduje to, że z linii międzymiastowych korzystają głównie mieszkańcy powiatu pozbawieni dostępu do samochodu. Odmłodzenie taboru PKS w Gnieźnie Sp. z o.o. ma wyrównać standardy transportu publicznego w mieście i na obszarach powiatu gnieźnieńskiego. Jednym z głównych zadań jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery dzięki wprowadzeniu pojazdów o najwyższych standardach emisji. Nowe autobusy mają całkowicie wyeliminować z ulic Gniezna autobusy napędzane silnikami nie spełniającymi norm czystości spalin oraz z normą Euro-1. Nowe dostawy pozwolą obniżyć średni wiek taboru do 12 lat. Nowe autobusy, wyposażone w klimatyzację i nowe systemy informacji pasażerskiej podniosą atrakcyjność transportu publicznego
Uzasadnienie realizacji projektu	Rozwijanie sieci transportu publicznego łączącego Gniezno z dalej oddalonymi miejscowościami powiatu gnieźnieńskiego będzie skutecznym narzędziem do zmiany zachowań komunikacyjnych w skali całego miejskiego obszaru funkcjonalnego.

### 4.1.3. Transport indywidualny

Wszystkie działania w zakresie modernizacji sieci drogowej mają na celu osiągnięcie jak najbardziej optymalnego jej podziału. Zakres modernizacji sieci realizowany wspólnie z GDDKiA i WZDW ma na celu wyprowadzenie jak największej części ruchu tranzytowego poza granicę Gniezna. Uwolniona w ten sposób przepustowość dróg wewnątrz miasta zostanie w pierwszym rzędzie wykorzystana do przyspieszenia ruchu autobusów zarówno MPK, jak i PKS. Modernizacja sieci drogowej ma także umożliwić lepsze rozplanowanie ruchu samochodów ciężarowych tych jadących tranzytem przez miasto od tych, których zadaniem jest zaopatrzenie gnieźnieńskich zakładów pracy i placówek handlowych. Wraz z modernizacją ciągów komunikacyjnych, ważne będzie wprowadzenie nowej organizacji ruchu, która nie będzie zachęcać mieszkańców Gniezna do korzystania z samochodu osobowego w podróżyach wewnętrznych. Na odcinkach dróg miejskich 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 oraz nowego oświetlenia ulicznego.

Nr projektu	38
Tytuł projektu	<b>Obwodnica Południowa Miasta Gniezna stanowiąca połączenie drogi wojewódzkiej nr 260 poprzez drogę krajową nr 15 z drogą ekspresową S5</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Budowa drogi głównej na długości 3,7 km, o szerokości pasa drogowego ~35m. Zakres prac obejmować będzie następujące roboty drogowe: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni,</li> <li>2) budowa jednostronnej ścieżki pieszo – rowerowej,</li> <li>3) roboty ziemne, wycinka lasu, uzupełnienie gruntu po karczowaniu lasu,</li> <li>4) budowa 4 skrzyżowań,</li> <li>5) wykonanie odwodnienia (rowy ziemne z umocnionym dnem faszyną),</li> <li>6) oświetlenie i położenie zasilających kabli energetycznych.</li> </ol>
Koszt projektu	<b>20 mln PLN</b>
Efekt ekologiczny projektu:	<b>2 213 Mg CO<sub>2</sub></b> (dotyczy całego pakietu projektu drogowych)
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery i odciążenie układu ulic miejskich od ruchu tranzytowego
Uzasadnienie realizacji projektu	Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej usprawni ruch kołowy na terenie miasta poprzez wyeliminowanie ruchu ciężarowego z obszaru miasta jadącego od strony Wrześni i Witkowa w kierunku drogi ekspresowej S-5. Droga poprawi także dostęp ciężkiemu transportowi do terenów przemysłowych zlokalizowanych po południowej stronie torów kolejowych. Nowa obwodnica będzie także by-pasem umożliwiającym mieszkańcom południowych dzielnic Gniezna oraz gmin Niechanowo i Witkowo na szybki wjazd na drogę ekspresową S-5

Nr projektu	39
Tytuł projektu	<b>Przebudowa ul. Wierzbiczany w Gnieźnie na odcinku od ul. Wschodniej do granic miasta</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Przebudowa ul. Wierzbiczany w Gnieźnie, na odcinku od ul. Wschodniej do granic miasta o długości 1,3 km. Zakres prac obejmować będzie: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebudowę jezdni,</li> <li>2) budowę chodników,</li> <li>3) zjazdów,</li> <li>4) zatok postojowych,</li> <li>5) zatok autobusowych,</li> <li>6) wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> <li>7) budowę części oświetlenia ulicznego i</li> <li>8) sieci kanalizacji deszczowej.</li> </ol> <p>Ulica stanowi połączenie miasta Gniezna z gminą Gniezno, wykorzystywana jest w komunikacji zbiorowej. Przebudowa ww. ulicy stworzy drogę zbiorczą dla osiedla Arkuszewo i zapewni alternatywny objazd dla byłej drogi krajowej nr 5 – ul. Roosevelta oraz umożliwi dojazd do Gminy Gniezno. Głównym celem jest poprawa stanu technicznego istniejącej drogi, (jezdnia posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego wymagającą rozbiórki, pobocza gruntowe itp.), poszerzenie drogi, podwyższenie nośności drogi, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem w szczególności pieszych i rowerzystów, poprawę płynności ruchu, stworzenie alternatywnego objazdu, zwiększenie kursów komunikacji zbiorowej, włączenie Gminy Gniezna (obszar wiejski) do układu komunikacyjnego miasta.</p>
Koszt projektu	<b>6 mln PLN</b>

<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna/ Skarb Państwa / Środki zewn.
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery oraz uspokojenie ruchu w centrum miasta poprzez lepsze połączenie transportem publicznym dzielnicy Arkuszewo oraz miejscowości gminy Gniezno takich, jak Wierzbiczano i Lubochnia.
Uzasadnienie realizacji projektu	Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej usprawni ruch kołowy na terenie miasta poprzez lepsze połączenie południowo-wschodnich miejscowości gminy Gniezno, przystosowanie parametrów drogi do eksploatacji niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej.

Nr projektu	40
Tytuł projektu	<b>Przebudowa ul. Orzeszkowej w Gnieźnie na odcinku od ul. Kostrzewskiego (Cienistej) do ZOLu</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Przebudowa ul. Orzeszkowej w Gnieźnie, na odcinku od ul. Kostrzewskiego do ZOLu, o długości 620 mb (11650m <sup>2</sup> ). Zakres prac obejmować będzie: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebudowę jezdni,</li> <li>2) budowę chodników,</li> <li>3) budowę zjazdów, zatok postojowych i zatok autobusowych,</li> <li>4) budowę ścieżek rowerowych,</li> <li>5) wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li> </ol> <p>Głównym celem jest poprawa stanu technicznego istniejącej drogi, (jezdnia posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego wymagającą rozbiórki, pobocza gruntowe itp.), poszerzenie drogi, podwyższenie nośności drogi, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem w szczególności pieszych i rowerzystów, poprawę płynności ruchu, stworzenie alternatywnego objazdu, zwiększenie kursów komunikacji zbiorowej. Ulica stanowi połączenie miasta Gniezna z gminą Gniezno, wykorzystywana jest w komunikacji zbiorowej. Przebudowa ww. ulicy stworzy drogę zbiorczą dla osiedla Skierszewo i zapewni alternatywny objazd dla drogi krajowej nr 5 – ul. Poznańskiej.</p>
Koszt projektu	<b>6 mln PLN</b>
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery oraz uspokojenie ruchu w centrum miasta poprzez lepsze połączenie transportem publicznym dzielnicy Skierszewo
Uzasadnienie realizacji projektu	Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej usprawni ruch kołowy na terenie miasta poprzez przystosowanie parametrów drogi do eksploatacji niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej.

Nr projektu	<b>41</b>
Tytuł projektu	<b>Przebudowa ul. Wolności w Gnieźnie</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Przebudowa ul. Wolności w Gnieźnie, na odcinku od ul. Wrzesińskiej (drogi krajowej nr 15) do ul. Witkowskiej (drogi wojewódzkiej nr 260, o długości 1,3km. Zakres prac obejmować będzie: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebudowę jezdni,</li> <li>2) budowę chodników,</li> <li>3) budowę zjazdów, zatok postojowych i zatok autobusowych,</li> <li>4) budowę ścieżek rowerowych,</li> <li>5) wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li> </ol> Głównym celem jest poprawa stanu technicznego istniejącej drogi, (jezdnia posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego wymagającą rozbiórki, pobocza gruntowe itp.), podwyższenie nośności drogi, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem w szczególności pieszych i rowerzystów, poprawę płynności ruchu.
Koszt projektu	<b>5 mln 300 tys. PLN</b>
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery i upłynnienie ruchu samochodowego w południowych dzielnicach miasta
Uzasadnienie realizacji projektu	Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej usprawni ruch kołowy na terenie miasta

Nr projektu	<b>42</b>
Tytuł projektu	<b>Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin Gniezno na odc. węzeł Mieleszyn-Gniezno</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Budowa 18 km drogi ekspresowej S5 Żnin-Gniezno na odcinku od węzła Mielno do węzła Gniezno Południe
Koszt projektu	<b>476 mln PLN</b>
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	GDDKiA
Finansowanie	GDDKiA
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery i hałasu poprzez wyeliminowanie ruchu tranzytowego w relacji Poznań – Bydgoszcz z ulic miasta (ok. 12.000 pojazdów na dobę).
Uzasadnienie realizacji projektu	Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej usprawni ruch kołowy na terenie miasta w wyniku odciążenia ulic Poznańskiej i Tysiąclecia Zjazdu Gnieźnieńskiego

#### 4.1.4. Wzrost intermodalności

Zgodnie z przyjętym Planem Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Wielkopolskiego, 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 i **niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowanych z systemami transportu publicznego**. Poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych przyznaje duże znaczenie inwestycjom kolejowym na liniach łączących największe miasta naszego kraju z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi.

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” jednym z najistotniejszych zadań jest zwiększanie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego.

Stworzenie spójnych powiązań funkcjonalnych z dużymi ośrodkami miejskimi tak, aby poszczególne miasta i 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 Gniezna.

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 Miasto Gniezno przyjmując strategię rozwoju terenów około dworcowych jako głównego węzła przesiadkowego. W strategii miasta przyjmuje się, że dla jego mieszkańców najważniejszym elementem będzie integracja sieci transportu autobusowego z transportem kolejowym. Z kolei pod kątem potrzeb mieszkańców powiatu gnieźnieńskiego należy rozwijać system parkingów „parkuj i jedź”. W Planie Gospodarki Niskoemisyjnej w zakresie wzrostu intermodalności przyjęto do realizacji dwa projekty o łącznej wartości 24 milionów, poprawiające dostęp do stacji kolejowej.

Nr projektu	44
Tytuł projektu	<b>Budowa Zintegrowanego Centrum Parkingowego w Gnieźnie dla mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Szczegółowy zakres działań będzie obejmował: 1) miejsca postojowe dla taksówek, 2) miejsca dla niepełnosprawnych, 3) P&R 4) B&R 5) drogi rowerowe 6) efektywne energetycznie oświetlenie 7) Działania informacyjne i promocyjne
Koszt projektu	<b>13 mln PLN</b>
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery poprzez zmianę podziału modalnego podróży zewnętrznych z wykorzystaniem kolei. Nowe centrum ma zachęcać mieszkańców Gniezna do przyjazdu na dworzec rowerem lub środkami transportu zbiorowego. Zwiększona liczba miejsc parkingowych adresowana jest przede wszystkim dla mieszkańców powiatu gnieźnieńskiego, 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.
Uzasadnienie realizacji projektu	Stacja kolejowa w Gnieźnie zlokalizowana jest w ścisłym centrum miasta. Powoduje to, że ruch dojazdowy do dworca nakłada się na ruch lokalny związany ze szkołami i urzędami administracji publicznej. Do dworca, samochodem osobowym dojeżdża obecnie 28% spośród blisko 8.596 osób korzystających z kolei. Mieszkańcy dojeżdżający do innych ośrodków miejskich bardzo często blokują wszystkie miejsca parkingowe w rejonie ul. Dworcowej, Kościuszki i Mieszka I. Aby lepiej wykorzystać przestrzeń miejską w centrum, istotnym jest budowa nowoczesnego Centrum Przesiadkowego z rozbudowaną infrastrukturą parkingową. Tym samym powinno to wpłynąć na zmniejszenie się ruchu w ścisłym centrum Gniezna w związku poszukiwaniem miejsca do parkowania.

Nr projektu	45
Tytuł projektu	<b>Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Gnieźnie dla mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Efektywne zarządzanie infrastrukturą miasta i jej rozwój ukierunkowany na wykorzystanie rozwiązań niskoemisyjnych
Opis projektu	Szczegółowy zakres działań będzie obejmował: 1) Budynek dworca 2) perony dla autobusów PKS/MPK, 3) miejsca postojowe dla taksówek, 4) miejsca dla niepełnosprawnych, 5) drogi rowerowe 6) efektywne energetycznie oświetlenie 7) Działania informacyjne i promocyjne
Koszt projektu	<b>11 mln PLN</b>
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	Zagregowany dla wszystkich projektów drogowych, opisany szczegółowo w projekcie nr 38
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna + środki zewnętrzne
Korzyści społeczne i finansowe	Zmniejszenie emisji pyłów do atmosfery poprzez zmianę podziału modalnego podróży zewnętrznych z wykorzystaniem kolei. Nowe centrum ma zachęcać mieszkańców Gniezna do przyjazdu na dworzec rowerem lub środkami transportu zbiorowego. Zbliżenie i skonsolidowanie przystanków wokół budynku dworca ma poprawić jakość przesiadek.
Uzasadnienie realizacji projektu	Gniezno w ramach planowania rozwiązań związanych z obsługą transportową miasta ukierunkowuje swoje działania na zmniejszenie kongestii drogowej w strefach zurbanizowanych. Budowa zintegrowanego Centrum Przesiadkowego będzie przyczyniać się do zmniejszenia ruchu samochodowego realizowanego w strefie centralnej nie tylko tej ukierunkowanej do Centrum Przesiadkowego, lecz również tej związanej z poszukiwaniem miejsca do parkowania.

Oprócz działań inwestycyjnych, ważnym narzędziem powodującym wzrost intermodalności jest wprowadzenie zintegrowanego biletu kolejowo-autobusowego obowiązującego zarówno w autobusach MPK Gniezno, jak i pociągach Kolei Wielkopolskich.



#### 4.1.5. Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych

Zmianę zachowań komunikacyjnych zamierza się osiągnąć także poprzez prowadzenie działań „miękkich”. Działania te realizowane będą w trzech płaszczyznach:

1. Zintegrowana informacja pasażerska,
2. Wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie oddziaływania poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne oraz na jakość życia w mieście;
3. Zwiększona partycypacja społeczna w zakresie wprowadzanych zmian w sieci publicznego transportu zbiorowego.

Nr projektu	47
Tytuł projektu	<b>Promowanie gospodarki niskoemisyjnej</b>
Zgodność z celem strategicznym PGN	Wprowadzenie niskoemisyjnych wzorców konsumpcji energii i jej nośników we wszystkich sektorach gospodarki miasta
Opis projektu	Projekt ma na celu realizację przez samorząd projektów miękkich w celu stymulowania rozwoju gospodarczego uwzględniającego parametry gospodarki niskoemisyjnej.
Koszt projektu	<b>0,05 mln PLN</b>
<b>Efekt ekologiczny projektu:</b>	<b>163 Mg CO<sub>2</sub></b>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Miasto Gniezno
Finansowanie	Budżet Miasta Gniezna
Korzyści społeczne i finansowe	Wzrost świadomości mieszkańców w kontekście efektywnego wykorzystywania energii oraz aktywne działania władz samorządowych jako gospodarza miasta pozwolą na efektywne gospodarowanie budżetem w kontekście działań związanych z energetyką i ochroną środowiska.
Uzasadnienie realizacji projektu	Stały monitoring stanu wykorzystania energii na terenie Miasta jak i kształtowanie lokalnej polityki energetycznej, pozwoli na uzyskanie w perspektywie kolejnych lat wymiernych korzyści środowiskowych wynikających z ograniczenia zużycia paliw kopalnych

#### 4.1.6. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan miejskiego systemu transportowego. Zaproponowane wskaźniki muszą obrazować stan systemu transportowego i jego wpływ na wszelkie dziedziny funkcjonowania miasta takie, jak gospodarka przestrzenna, bezpieczeństwo, energochłonność, środowisko, wykluczenie społeczne, rozwój gospodarczy, zdrowie, edukacja itp. Najważniejszym elementem jest wyznaczenie 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. Należy podjąć odpowiednie działania, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk w odpowiednim czasie. Sprawozdanie z monitorowania powinno stanowić podstawę przeglądu procesu wdrażania przedmiotowego planu.

#### 4.1.7. Logistyka miejska

Problemy związane z logistyką miejską dotyczą przede wszystkim obszaru ścisłego centrum, gdzie należy zorganizować przede wszystkim zaopatrzenie placówek handlowych, zlokalizowanych przy ulicach o wąskim przekroju jezdni oraz odbiór odpadów komunalnych tak, aby zachować płynność innym uczestnikom ruchu. Zakresy dostaw w ścisłym centrum już dziś są regulowane zapisami regulaminu Strafy Ograniczonego Postoju, który wyznacza okresy bezpłatnego parkowania dla samochodów dostawczych.

Dodatkowo działania Miasta skierowane są głównie na odpowiednią organizację ruchu na drogach, przy których zlokalizowane są centra logistyczne i duże zakłady produkcyjne oraz połączenie tych dróg z siecią dróg krajowych, szczególnie tych, które są elementem sieci TEN-T. Na najbardziej zatłoczonych odcinkach sieci drogowej, z dużym udziałem ruchu ciężarowego, budowane będą dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego. Dlatego wiele projektów przypisanych indywidualnemu transportowi dotyczy także logistyki miejskiej. Z punktu widzenia przyszłej organizacji ruchu samochodów ciężarowych najważniejszymi zadaniami przeznaczonymi do realizacji są m.in. :

Zadanie nr 38 - Obwodnica Południowa Miasta Gniezna stanowiąca połączenie drogi wojewódzkiej nr 260 poprzez drogę krajową nr 15 z drogą ekspresową S5 oraz

Zadanie nr 42 - Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin Gniezno odc. węzeł Mieleszyn-Gniezno

Wraz z zakończeniem zadania nr 42, bardzo ważną sprawą będzie podjęcie dyskusji na temat przebiegu drogi krajowej nr 15 z pominięciem ulicy Tysiąclecia Zjazdu Gnieźnieńskiego i przekierowania jej na drogę S-5 na odcinku od węzła Gniezno Północ do węzła Gniezno Południe

#### **4.1.8. Inteligentne systemy transportowe**

Na razie nie przewiduje się wprowadzania tego typu systemów w Gnieźnie. Pojedynczymi elementami realizowanymi w ramach w/w projektów będą m.in. tablice o zajętości miejsca na parkingu „park end ride”, czy elektroniczne tablice informacji pasażerskiej w Centrum Przesiadkowym;

## 4.2. Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej

Tab.4.2. Harmonogram działań i określenie liczby interesariuszy.

Nr projektu	Tytuł projektu	Interesariusz	Data realizacji	Wartość projektu
34	Budowa systemu integrującego transport publiczny Miasta Gniezna z gminami ościennymi	MPK Gniezno Sp.z.o.o.	2016-2018	18 800 000
35	Termomodernizacja obiektów MPK Sp. z o.o.	MPK Gniezno Sp.z.o.o.	2018	1 000 000
36	Modernizacja taboru PKS w Gnieźnie Sp. z o.o.	PKS Gniezno Sp. z o.o.	2015-2020	20 000 000
38	Obwodnica Południowa Miasta Gniezna stanowiąca połączenie drogi wojewódzkiej nr 260 poprzez drogę krajową nr 15 z drogą ekspresową S5	Miasto Gniezno	2018	20 000 000
39	Przebudowa ul. Wierzbiczany w Gnieźnie, na odcinku od ul. Wschodniej do granic miasta	Miasto Gniezno	2018-2019	6 000 000
40	Przebudowa ul. Orzeszkowej w Gnieźnie, na odcinku od ul. Kostrzewskiego (Cienistej) do ZOLu	Miasto Gniezno	2017-2018	6 000 000
41	Przebudowa ul. Wolności w Gnieźnie	Miasto Gniezno	2019-2020	5 300 000
42	Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin Gniezno odc. węzeł Mieleszyn-Gniezno	GDDKiA	2015-2017	476 356 083
43	Budowa sieci dróg dla rowerów na terenie gmin Powiatu Gnieźnieńskiego	Miasto Gniezno	2018	17 000 000
44	Budowa Zintegrowanego Centrum Parkingowego w Gnieźnie dla mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego	Miasto Gniezno	2019	13 000 000
45	Budowa Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Gnieźnie dla mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego	Miasto Gniezno	2020	11 000 000
46	Przebudowa ul. Kłeckoskiej – droga wojewódzka nr 190, na odcinku od drogi krajowej nr 5 do węzła Kłecko.	Miasto Gniezno	2019	24 000 000
47	Promowanie gospodarki niskoemisyjnej	Miasto Gniezno	2016-2020	50. 00

## 5. 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 centrach miast 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 w miastach i gminach;
- 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, szczególnie na terenach miast;
- upłynnienie ruchu poprzez inteligentny system zarządzania ruchem (tworzenie tzw. zielonych fal);
- zwiększenie intensywności czyszczenia ulic na mokro;
- bezwzględny zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 3,5 tony na wyznaczone trasy miast;
- czasowe pobieranie zwiększonej opłaty za parkowanie (wielokrotność normalnej stawki) w centrach miast.