

UCHWAŁA Nr XXI.209.2020
RADY GMINY WILCZYN

z dnia 23 października 2020 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w Gminie Wilczyn na lata 2015-2020”

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r., poz. 713) Rada Gminy Wilczyn uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Elementy zrównoważonej mobilności gminnej jako Suplement uchwały Rady Gminy Wilczyn Nr XIII/63/2015 z dnia 9 października 2020 roku w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w Gminie Wilczyn na lata 2015-2020, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Wilczyn.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Gminy

Katarzyna Brezyna



Załącznik do uchwały Nr XXI.209.2020
Rady Gminy Wilczyn
z dnia 23 października 2020 r.

**Elementy zrównoważonej mobilności gminnej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej
w Gminie Wilczyn na lata 2015-2020
przyjętego Uchwałą Nr XIII/63/2015
Rady Gminy Wilczyn
z dnia 9 października 2015 r.**

1. Wstęp. Zakres i cel opracowania

Niniejszy dokument stanowi suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Wilczyn na lata 2015-2020, który został przyjęty Uchwałą Nr XIII/63/2015 Rady Gminy Wilczyn z dnia 9 października 2015 roku i określa wpływ działań zawartych w planie, na mobilność mieszkańców wszystkich miejscowości gminy Wilczyn oraz wpływu tych zachowań na cały obszar powiatu konińskiego. 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 oraz zapewnienie wysokiej jakości przemieszczania się zgodnymi z zasadami zrównoważonego rozwoju, które obejmuje:

- dojazd do Konina i innych ośrodków miejskich obszaru funkcjonalnego aglomeracji konińskiej (OFAK),
- przejazd przez obszar OFAK, jak również
- przemieszczanie się w obrębie gminy.

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

- redukcję gazów cieplarnianych o 2% w wyniku zmniejszenia w latach 2015-2020 o 400 Mg emisji CO₂, wskutek **poprawy jakości dróg**, wymiany źródeł ogrzewania budynków i **ograniczenia emisji komunikacyjnej**,
- zwiększenie udziału energii pochodzącej z źródeł odnawialnych o 3,0 %, w wyniku jego wzrostu w mieszkalnictwie i budynkach użyteczności publicznej oraz wzrostu liczby zmodernizowanych systemów grzewczych i wprowadzonych w tym zakresie technologii wykorzystujących odnawialne źródła energii
- redukcję zużycia energii finalnej o 1% w wyniku zmniejszenia energochłonności budynków, wzrostu liczby zmodernizowanych punktów oświetlenia ulicznego i oświetlenia w budynkach użyteczności publicznej oraz ograniczenie zużycia i kosztów energii używanej przez odbiorców, w tym także w sektorze „Transport”.¹

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 na terenie gminy, zarówno w granicach pojedynczych miejscowości, jak również pomiędzy sąsiednimi miejscowościami,

¹ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Wilczyn na lata 2015-2020 s. 81

- zwiększenie wśród mieszkańców poziomu świadomości wpływu poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne.

Cel ten jest także zgodny z celem strategicznym zawartym w Strategii Rozwoju Gminy na lata 2013-2020.

W strategii określono, że **Gmina Wilczyn jest miejscem, w którym zrównoważony rozwój jest priorytetem zarówno dla Mieszkańców, jak i Władz Gminy. Infrastruktura turystyczna musi kształtować się na wysokim poziomie, co będzie przyciągać turystów, w konsekwencji dając miejsca pracy Mieszkańcom Gminy, a także rozwijać gospodarkę, nie naruszając walorów środowiska naturalnego, pozostając z nim w zgodzie i harmonii.** Dla osiągnięcia tego celu sprecyzowano następujące cele strategiczne :

- Zapewnienie warunków do dynamicznego rozwoju kapitału ludzkiego i społecznego poprzez wsparcie działań z zakresu edukacji i opieki socjalnej (m.in. rozbudowa szkoły podstawowej w Wilczynie, budowa GOPS), rozwój nowoczesnego społeczeństwa cyfrowego (budowa internetu szerokopasmowego),
- **Przyspieszenie działań rozwojowych poprzez poprawę jakości infrastruktury technicznej poprzez przebudowę i remonty dróg oraz chodników** (m.in. w Gogolinie, Wiśniewie, Ościsławie, Bieli, Górze, Kopydłowie, Kopydłówie, Dębówc, Głęboczku, Wilczogórze i Wilczynie) oraz rozbudowę infrastruktury wodno – kanalizacyjnej.
- Przyspieszenie działań rozwojowych opartych na kluczowych sektorach gospodarki takich jak turystyka i rekreacja (rozbudowa sieci dróg rowerowych, obiektów sportowych i placów zabaw).

Realizacja zadań zapisanych w strategii ma m.in. na celu

- podniesienie atrakcyjności gminy przy jednoczesnym zachowaniu walorów istniejącego środowiska kulturowego,
- **usprawnienie komunikacji wewnętrznej jak i zewnętrznej,**
- zabezpieczenie miejsc pracy dla mieszkańców gminy,
- zabezpieczenie pełnej obsługi mieszkańców (zapewnienie tych wszystkich usług, jakie na poziomie gminy winny się znaleźć)².

Pakiet zaproponowanych działań stanowi wyjście do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gminy Wilczyn, poprzez zwiększenie atrakcyjności innych środków transportu, w tym głównie podniesienie atrakcyjności roweru jako alternatywy dla samochodu osobowego.

Podjęte w planie działania zakładają równomierny rozwój wszystkich rodzajów transportu, których ostateczny wybór na danym obszarze, determinowany będzie

² Strategia Rozwoju Gminy Wilczyn na lata 2013-2020 str. 54-56. Załącznik do Uchwały Rady Gminy Wilczyn Nr XXXIX/273/13 z dnia 26 września 2013 r.

dostępnością infrastruktury drogowej 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 współdział jak najszerzych 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.

Szczególne miejsce w procesie doskonalenia systemu stanowić będą mieszkańcy oraz inni interesariusze (np. policja, pracodawcy i organizacje społeczne), mogący na bieżąco zgłaszać uwagi na temat funkcjonowania transportu oraz propozycję potencjalnych zmian. Tylko przy tak funkcjonującym procesie wymiany informacji, Urząd Gminy Wilczyn może zagwarantować sobie wysoki poziom akceptacji i wsparcia ze strony mieszkańców.

System transportowy wykreowany w ramach działań określonych w planie mobilności powinien charakteryzować 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 i przedsiębiorstw usługowych działających na terenie gminy;
- c) będzie lepiej integrował różne rodzaje transportu poprzez poprawienie dostępności do głównego węzła przesiadkowego gminy w Wilczynie;
- 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 oraz na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
- f) będzie wpływał na zwiększenie atrakcyjności środowiska, 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.

2. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie gminy Wilczyn i określenie obszarów interwencji

2.1. Ogólna charakterystyka gminy Wilczyn

Gmina Wilczyn to gmina wiejska położona we wschodniej części województwa wielkopolskiego i jest najbardziej wysuniętą na północ gminą powiatu konińskiego. Geograficznie obszar gminy Wilczyn w całości położony jest na terenie makroregionu Pojezierze Wielkopolsko-Kujawskie na Wysoczyźnie Gnieźnieńskiej. Rzeźba terenu gmina Wilczyn jest zróżnicowana, a w ukształtowaniu powierzchni terenu gminy wyróżnić można następujące obszary:

- 1) płaska wysoczyzna morenowa wyniesiona na około 100-110 m npm, stanowiąca część Równiny Kleczewskiej, obejmująca centralną i południową część gminy;
- 2) pagórki kemowe – Pagórki Wilczyńsko – Skulskie;
- 3) Rynna Wilczyńsko – Powidzka, w obrębie której występują dwa ciągi jezior odznaczającą się niedużą szerokością i stromymi zboczami.

W skład gminy wchodzi 16 sołectw: Biela, Dębówiec, Głęboczek, Gogolina, Góry, Kaliska, Kopydłowo, Kownaty, Maślaki, Ościslowo, Świętne, Wilczogóra, Wilczyn, Wiśniewa, Wtórek i Zygmunto. Największe miejscowości gminy usytuowane są na osi północ-południe wzdłuż drogi powiatowej 3180 P, która stanowi główny korytarz komunikacyjny gminy. Stolica gminy zlokalizowana jest w północnej jej części, co powoduje, że odległość pomiędzy Wilczynem, a pozostałymi miejscowościami gminy jest bardzo zróżnicowana i waha się w przedziale od 1 do 8,5 km.

Gmina zajmuje obszar o powierzchni 83,12 km², który stanowi 5,26% powierzchni powiatu konińskiego. Gminę zamieszkuje łącznie 6.202 mieszkańców, stanowiących 4,8% mieszkańców powiatu. Do najbardziej zaludnionych miejscowości należy siedziba gminy (1.326 mieszkańców) oraz wsie Wilczogóra (1.282 mieszkańców) i Wiśniewa (457 mieszkańców), w których zamieszkuje łącznie 49,3% mieszkańców gminy.

Głównym kierunkiem podróży mieszkańców gminy jest stolica powiatu, odległa od Wilczyna o 37 km. Wilczyn połączony jest z Koninem drogami powiatowymi 3180P (Wilczyn - Kopydłów) i 3185P (Kopydłów – Wiśniewa – Góry - Różnowa), a następnie drogą wojewódzką 263 i drogą krajową 25. Alternatywą dla tego połączenia może być przejazd drogą powiatową 3180P Wilczyn – Gogolina - Kleczew i następnie drogą wojewódzką 264. Średni czas dojazdu z Wilczyna do Konina waha się w granicach 65 minut w przypadku połączeń autobusowych oraz 45 minut w przypadku podróży realizowanych samochodem osobowym. Ponadto wsie Ościslowo, Wtórek i Kościeszki mają połączenie z Koninem poprzez drogi powiatowe 3182P, 3183P i 3184P.

Gmina Wilczyn graniczy z następującymi gminami (dane liczby mieszkańców - 31.12.2018):

- od północy z gminą wiejską Jeziora Wielkie (4.860 mieszk.) w powiecie mogileńskim,
- od zachodu - z gminą Orchowo (3.795 mieszk.) w powiecie słupeckim,
- od południowego-zachodu z gminą miejsko-wiejską Kleczew (9.947 mieszk.) w powiecie konińskim,
- od południa z gminą miejsko-wiejską Ślesin (14.067 mieszk.) w powiecie konińskim,
- od wschodu z gminą wiejską Skulsk (6.122 mieszk.) w powiecie konińskim.

Najbardziej na północ, wysunięcie gminy w ramach Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej i brak na terenie gminy dróg wojewódzkich i krajowych powoduje, że cały ruch jest zdominowany przez ruch wewnętrzny, który jest rozłożony promieniście we wszystkich kierunkach, z największym ciężeniem do Konina, będącego siedzibą powiatu, szkół ponadgimnazjalnych, szpitala i wielu dużych zakładów przemysłowych, będących miejscami pracy dla mieszkańców gminy.

Gmina Wilczyn wchodzi w skład powiatu konińskiego. Jest gminą o stopniu zaludnienia porównywalnym do średniego stopnia zaludnienia w całym powiecie. Średnia gęstość zaludnienia w gminie to 74,2 osób/km². Taka gęstość determinuje zupełnie inny sposób podejścia do organizacji transportu publicznego niż w gminach wiejsko-miejskich lub gminach wiejskich położonych bliżej Konina i wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego aglomeracji konińskiej (OFAK).

Atutem gminy jest wysoki udział mieszkańców w wieku produkcyjnym, który wynosi 61,7%. To wskaźnik porównywalny ze średnim wskaźnikiem w powiecie konińskim. Brak dużych zakładów przemysłowych i kombinatów rolnych powoduje, że większość pracujących mieszkańców musi wyjeżdżać do pracy poza teren gminy. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym wynosi 19,7%, a w wieku poprodukcyjnym 18,6%. Przy niskiej jakości połączeń transportem zbiorowym, zwłaszcza na kierunku wschód-zachód, gmina musi położyć wysoki nacisk na działania związane z dowozem dzieci do szkół. Średnia wieku mieszkańców gminy wynosi 39,3 lat i jest porównywalna z średnim wiekiem mieszkańców powiatu. Zmiany demograficzne ostatnich lat spowodowały, że od 2014 roku notowany jest dodatni przyrost naturalny, wyższy niż w kraju. Niweluje to w pewnym stopniu skutki migracji wewnętrznej i pozwala na utrzymanie liczby ludności na niezmienionym poziomie. Nie mniej ujemne saldo migracji (-2,57 na 1.000 mieszkańców) powoduje, że postępujący proces starzenia się społeczeństwa w gminie Wilczyn będzie przebiegać szybciej niż na obszarach gmin sąsiadujących z Koninem, co będzie miało wpływ na stopniowe zmniejszanie się ruchliwości mieszkańców.

2.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Jak już wspomniano gmina Wilczyn to typowa gmina rolnicza, w której użytki rolne stanowią 77,5% powierzchni gminy. Grunty leśne to tylko 10,3% powierzchni gminy, głównie w północnej jej części. Jeziora i rzeki to obszar 364 ha, stanowiący 4,4% powierzchni gminy. Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 422 ha (5,1% gminy), przy czym tereny mieszkaniowe obejmują obszar jedynie 58 ha czyli 0,7% obszaru gminy. Obszary zurbanizowane zdominowane są głównie przez drogi (176 ha – 2%) i użytki kopalne (142 ha - 2,3%). Taka struktura gruntów determinuje dalszy rozwój gminy. W układzie przestrzennym wydzielono trzy podstawowe strefy:

- **Strefę rolno-leśną z wielofunkcyjnym rozwojem wsi**, obejmującą część wschodnią i środkową gminy, w skład której wchodzi teren o warunkach nie sprzyjających intensywnej produkcji rolnej, nie kwalifikujące się dla rekreacji o znaczeniu ponadlokalnym, położone na uboczu głównych tras komunikacyjnych – tym samym o ograniczonych szansach na rozwój działalności gospodarczej. Tereny te wymagają szczególnego wsparcia w zakresie rozbudowy infrastruktury technicznej tak, aby stworzyć warunki wprowadzenia na te tereny pozarolniczej działalności produkcyjnej i usługowej,
- **Strefę leśno-rekreacyjną z rolnictwem ekologicznym**, obejmującą zachodnią część gminy, gdzie zlokalizowane są tereny ze znacznym udziałem lasów, objęte różnymi formami ochrony przyrody, z urozmaiconą rzeźbą i jeziorami oraz z malowniczym krajobrazem. Gospodarowanie powinno tu być podporządkowane funkcji rekreacyjnej, która ma w istotny sposób wspomóc finansowo mieszkańców.
- **Strefa Konińsko-Tureckiego Zagłębia Węglowego** - to strefa związana z eksploatacją węgla brunatnego i z przemysłem energetycznym bazujący obecnie na tym surowcu. Strefa ta wymaga wprowadzenia specjalnych programów mających na celu:
 - 1) stopniową restrukturyzację przemysłu związaną z wyczerpywaniem się zasobów węgla (eksploatacja złóż na poziomie dzisiejszego wydobycia możliwa jest do 2040 r.) i zmian w polityce energetycznej kraju, która zakłada stopniowe odejście energetyki od węgla;
 - 2) rekultywację terenów pokopalnianych w obszary leśne i wodne;

Aby zachować zrównoważony rozwój w zakresie ładu przestrzennego przewiduje się m.in.

- odejście od praktyki nadmiernego wydłużania ciągów zabudowy wzdłuż głównych tras komunikacyjnych na rzecz zwartych układów zabudowy,
- ochronę charakterystycznych dla architektury wiejskiej zespołów sakralnych, pałacowo-parkowych, folwarków, zabytkowych budynków mieszkalnych, gospodarczych, wiatraków, remiz, szkół, kuźni, młynów, gorzelni i kapliczek,
- poszanowanie kształtowanej tradycyjnie różnorodności form osadnictwa wiejskiego;
- zabezpieczenie terenów sportowych i rekreacyjnych;
- kształtowanie przestrzeni wokół miejsc cennych dla kultury;
- objęcie obszarów chronionego krajobrazu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, które pozwolą na skonkretyzowanie istniejących konfliktów i wskażą sposoby ich minimalizacji,

W gminie Wilczyn szczególnej ochrony wymagają: Powidzki Park Krajobrazowy i Powidzko-Bieniszewski obszar krajobrazu chronionego.

Zgodnie z aktualnymi uwarunkowaniami w studium zagospodarowania przestrzennego określono tereny rozwojowe dla funkcji: mieszkaniowej, działalności gospodarczej, usług i rekreacji, co ma bezpośredni wpływ na ruchliwość mieszkańców na danym terenie. Perspektywiczny rozwój gminy odbywać się będzie przede wszystkim na terenach już zainwestowanych, poprzez modernizację, rozbudowę a także budowę nowych obiektów, nawiązujących do otoczenia oraz istniejących powiązań komunikacyjnych.

Istotnym czynnikiem rozwojowym gminy jest uruchomienie nowych odkrywek węgla brunatnego „Józwin II” i „Ościsłowo”. Ukształtowana dotychczas przestrzeń ulegnie znacznym przekształceniom. W południowej i wschodniej części gminy, głównie we wsiach: Kaliska, Kolonia Kaliska oraz Biela, Ościsłowo i Góry-Parcele, przewiduje się zagospodarowanie podporządkowane potrzebom wydobywania węgla brunatnego z zachowaniem i odtworzeniem istniejących powiązań przyrodniczych, utrzymujących równowagę ekologiczną. Wraz ze zmieniającą się eksploatacją nowej odkrywki wystąpi konieczność przebudowy układu dróg powiatowych i gminnych (tj. przełożenie dróg powiatowych 3178P, 3180P, likwidacja odcinków dróg 3183P i 3184P oraz dróg gminnych), likwidacji części zabudowy wsi Kolonia Kaliska, Kaliska, Biela, Ościsłowo i Góry Parcele oraz rekultywacja terenów pogórnich.

Obok działań górniczych, w dalszym ciągu funkcją wiodącą gminy jest produkcja rolna. Szczególnie dobre warunki do rozwoju tej funkcji są obszary z glebami klasy III i IV, występujące w centralnej części gminy. W Studium przewiduje się wzbogacenie tej funkcji o funkcje rekreacyjną opartą o wykorzystanie i przekształcenie wsi położonych na obszarze Powidzkiego Parku Krajobrazowego Wilczyn, Kownaty, Cegielnia, Zygmuntowo, Świętne, jako wsi z gospodarstwami agroturystycznymi i rolnictwem ekologicznym, pełniące zaplecze noclegowe i usługowe dla penetracji obszaru Parku.

W układzie sieci osadniczej, wieś Wilczyn pełni funkcję ośrodka gminnego o znaczeniu lokalnym. Położony jest tutaj także główny węzeł przesiadkowy, z którego korzysta 1793 osób w skali miesiąca³. Główne miejscowości rozwojowe to wsie położone przy drogach powiatowych, tradycyjnie pełniące funkcje ośrodków produkcji rolnej: Wilczogóra, Kownaty, Dębowiec, Wtórek, Kopydłowo, Kopydłówek, Wiśniewa i Góry. Ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo przyszłych odkrywek węgla brunatnego „Józwin II” i „Ościsłowo”, inwestowanie we wsie Kaliska, Ościsłowo i Biela ogranicza się do realizacji złożonych do studium wniosków, które dotyczą przedsięwzięć zlokalizowanych poza obszarem złoża. Pozostałe miejscowości pełnić będą funkcje osiedleńczo-rolne, a tereny pod nowe inwestycje zostały zlokalizowane w miejscowościach: Wilczogóra, Kownaty, Kopydłowo, Kaliska, Wiśniewa, Góry.

Ważnymi generatorami ruchu są przedszkola, szkoły podstawowe i szkoła branżowa. W 2015 roku w Gminie Wilczyn były 2 przedszkola, 2 szkoły podstawowe z trzema placówkami filialnymi i jedno gimnazjum, zarządzane przez Urząd Gminy. W zakresie szkół ponadpodstawowych młodzież z gminy uczęszcza głównie do placówek

³ Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej – str. 227

zlokalizowanych w Koninie. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy oraz liczbę uczniów przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela nr 1. Rozmieszczenie największych placówek oświatowych na terenie gminy

Rodzaj placówki Miejscowość	Szkoła podstawowa	Szkoła ponadpodstawowa
Wilczogóra	(SP w Wilczynie im. Jana Pawła II) 348	(ZSOiT w Kleczewie Branżowa Szkoła I st. w Wilczogórze) 116
Biela	(SP w Wilczynie im. Jana Pawła II filia w Bieli) 94	
Dębówiec	(SP w Dębówcu im. T.Halika) 91	

Skupienie jednostek osadniczych, głównie wokół miejscowości Wilczyn i Wilczogóra promuje w mobilności wewnętrznej ruch rowerowy. Determinuje to konieczność rozbudowy sieci dróg rowerowych, gwarantujących bezpieczne dotarcie do celu podróży oraz budowę stanowisk do mocowania rowerów w pobliżu obiektów użyteczności publicznej. Transport publiczny na terenie gminy ogranicza się jedynie do przewozów szkolnych. Z kolei transport publiczny o zasięgu ponadgminnym na razie odgrywa ograniczoną rolę. Obecny układ połączeń na terenie gminy kreowany jest przez prywatnych przewoźników obsługujących linię Wilczyn-Konin. Kilka kursów organizowanych jest także przez Powiat Koniński. Ograniczony rozwój transportu publicznego spowodowany jest głównie brakiem ponadgminnego organizatora transportu publicznego, jakim mógłby być celowy związek transportowy: międzygminny lub powiatowo-gminny. Tylko systemowy rozwój transportu publicznego rozwój może zapewnić atrakcyjną alternatywę dla samochodu osobowego w połączeniach zewnętrznych z Koninem poprzez drogi powiatowe 3180P i 3185P.

2.3. Sieć drogowa

Komunikacja wewnątrz gminy oparta jest na systemie dróg o łącznej długości 100,6 km, w skład którego wchodzi jedenaście dróg powiatowych oraz 66 odcinków dróg gminnych. Głównymi drogami zapewniającymi obsługę komunikacyjną gminy zarówno wewnętrzną, jak i zewnętrzną są:

1.) drogi powiatowe

- 3050P - (Siernicze Małe) granica powiatu konińskiego - Kamionka - Budziszław Kościelny - Budziszław Górny - Dębówiec - Nowy Świat - Wilczogóra - droga powiatowa 3180P
- 3176P - Droga powiatowa 3177P - Zygmuntowo - Świętne - Mrówki - Wilczyn - droga powiatowa 3180P
- 3177P - Droga powiatowa 3050P - Szubianka - Marszewo - Zygmuntowo - Wilczyn - droga powiatowa 3180P
- 3180P - (Wójcin) granica powiatu konińskiego - Kownaty - Wilczyn - Wilczogóra - Kopydłowo - Kaliska - Roztoka - Kleczew (ul. Toruńska) - droga wojewódzka 264
- 3181P - Droga powiatowa 3180P - Wilczogóra - Wtórek - Dzierżysław - Radwańczewo - Skulska Wieś - droga krajowa 25
- 3182P - Droga powiatowa 3181P - Wtórek - Biela - Wiśniewa - droga powiatowa 3185P
- 3183P - Droga powiatowa 3185P - Góry - Ościsłowo - Buszkowo - Skulska Wieś - droga krajowa 25
- 3184P - Droga powiatowa 3183P - Ościsłowo - Marianowo - droga powiatowa 3186P
- 3185P - Droga powiatowa 3180P - Kopydłowo - Wiśniewa - Góry - Ostrowąż - Biskupie - Różnowa - droga wojewódzka 263

Pozostałe drogi powiatowe 3178P (droga powiatowa 3180P – Kaliska – droga powiatowa 3036P) i 3179P - (granica powiatu konińskiego - Wtórek - droga powiatowa 3181P) stanowią uzupełnienie sieci wyprowadzające ruch poza granice gminy. Drogi gminne doprowadzają ruch z mniejszych miejscowości do sieci dróg powiatowych i mają szczególne znaczenie dla takich miejscowości, jak Biela, Kaliska, Maślaki i Ościsłowo (w podróży do stolicy gminy)

Tabela nr 2. Struktura dróg na terenie Gminy Wilczyn

Nr drogi	Przebieg	Długość [km]	Udział
Drogi powiatowe			
3050P	(Siernicze Małe) granica powiatu konińskiego - Kamionka - Budziszław Kościelny - Budziszław Górny - Dębówiec - Nowy Świat - Wilczogóra - droga powiatowa 3180P	4,9	4,87%
3176P	Droga powiatowa 3177P - Zygmuntowo - Świętne - Mrówki - Wilczyn - droga powiatowa 3180P	8,2	8,15%
3177P	Droga powiatowa 3050P - Szubianka - Marszewo - Zygmuntowo - Wilczyn - droga powiatowa 3180P	8,3	8,25%
3178P	droga powiatowa 3180P – Kaliska – droga powiatowa 3036P	1,2	1,19%
3179P	granica powiatu konińskiego - Wtórek - droga powiatowa 3181P	0,82	0,82%

Nr drogi	Przebieg	Długość [km]	Udział
Drogi powiatowe			
3180P	(Wójcin) granica powiatu konińskiego - Kownaty - Wilczyn - Wilczogóra - Kopydłowo - Kaliska - Roztoka - Kleczew (ul. Toruńska) - droga wojewódzka 264	11,6	11,53%
3181P	Droga powiatowa 3180P - Wilczogóra - Wtorek - Dzierżysław - Radwańczewo - Skulska Wieś - droga krajowa 25	5,2	5,17%
3182P	Droga powiatowa 3181P - Wtorek - Biela - Wiśniewa - droga powiatowa 3185P	4,9	4,87%
3183P	3183P - Droga powiatowa 3185P - Góry - Ościslów - Buszkowo - Skulska Wieś - droga krajowa 25	3,8	3,78%
3184P	3184P - Droga powiatowa 3183P - Ościslów - Marianowo - droga powiatowa 3186P	2,1	2,09%
3185P	3185P - Droga powiatowa 3180P - Kopydłowo - Wiśniewa - Góry - Ostrowąż - Biskupie - Różnowa - droga wojewódzka 263	5,2	5,17%
	Razem drogi powiatowe	56,22	55,88%
	Drogi gminne	44,40	44,12%
	Razem drogi	100,62	

Nasylenie dróg na terenie gminy Wilczyn wynosi 116,7 km/100 km². To wskaźnik porównywalny z innymi gminami wiejskimi. Należy jednak podkreślić, że w porównaniu z innymi gminami powiatu konińskiego, przez gminę Wilczyn nie przebiega żadna droga krajowa, a rozwój sieci drogowej limitowany jest także układem przestrzennym, w którym dominują uprawy rolne.

Układ drogowy gminy charakteryzuje się stosunkowo wysoką funkcjonalnością. Obecny wyzwanie jest jej modernizacja oraz przebudowa w rejonie nowej odkrywki. Ważna jest także taka modernizacja dróg, aby poprawić ich dostępność dla środków transportu publicznego, poprzez ich poszerzanie, wzmacnianie ich konstrukcji, budowę platform przystankowych oraz pętli nawrotowych. Ma to szczególne znaczenie przy uwzględnieniu liczby mieszkańców nie posiadających dostępu do samochodu. Wzmocnienie konstrukcji dróg ma także znaczenie w rejonach nowych kopalni odkrywkowych tak, aby zapewnić dojazd pojazdom obsługującym te kopalnie.

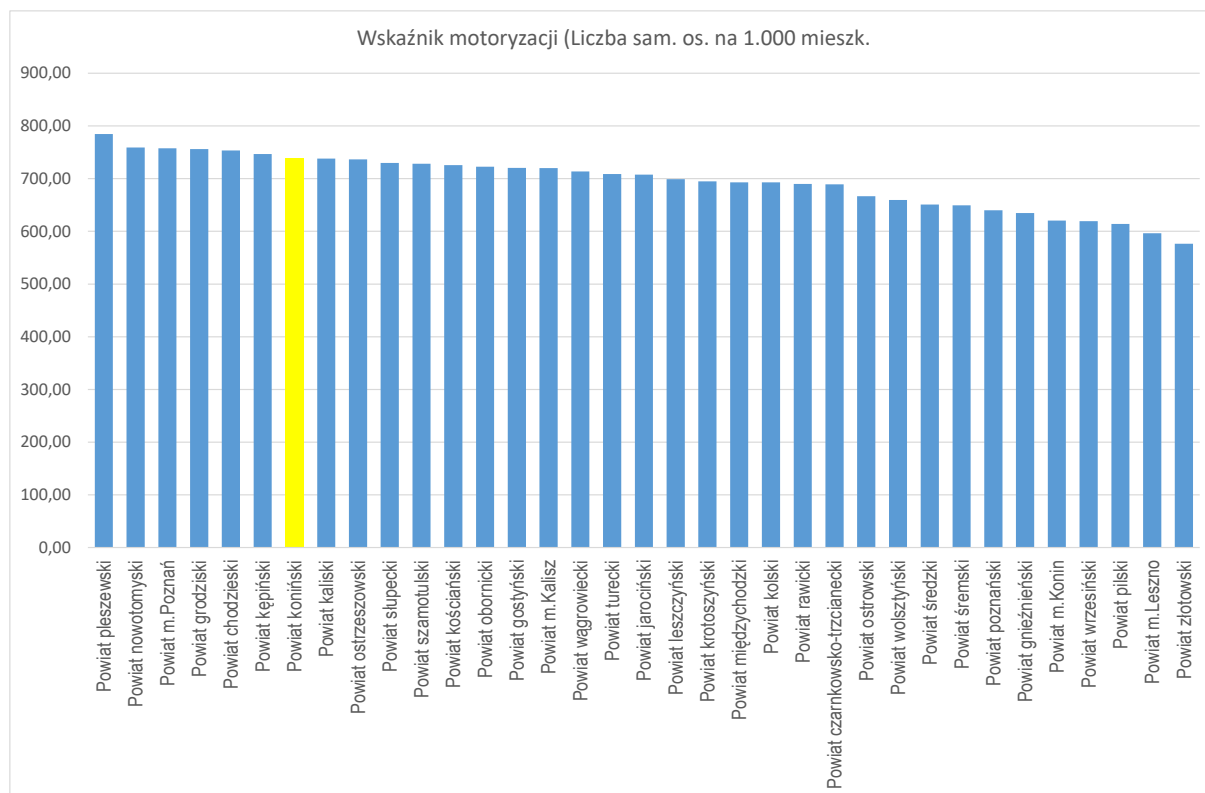
2.4. Motoryzacja indywidualna

Wg danych Starostwa Powiatowego w Koninie liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych w powiecie konińskim oscylowała na koniec 2018 r. na poziomie 128 597 pojazdów samochodowych oraz ciągników, w tym 92 696 samochodów osobowych (713,2 na każdy 1000 mieszkańców - więcej od wartości dla województwa wielkopolskiego oraz znacznie więcej od wartości dla całej Polski), 10 648 samochodów ciężarowych (o 91,2 pojazdów mniej od średniej wartości dla województwa oraz mniejsza od wartości dla całego kraju), 305 autobusów (o 2,3 mniej od wartości dla województwa wielkopolskiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski), 1 207 ciągników siodłowych (9,3 mniej od wartości dla województwa oraz znacznie mniej od wartości dla kraju) oraz 9 486 motocykli (o 73,0 pojazdów więcej od wartości dla województwa wielkopolskiego oraz znacznie więcej od wartości dla całej Polski).

Wskaźnik motoryzacji notowany na terenie powiatu konińskiego jest o 6,1% wyższy niż średnia wojewódzka, która w tym samym okresie osiągnęła wartość 671 pojazdów / 1.000 mieszkańców i o 16,7% więcej niż średnia krajowa. Przy tych wartościach powiat koniński, pod względem stopnia motoryzacji zajmuje 8 miejsce spośród 35 wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu województwa wielkopolskiego.

W samej gminie Wilczyn zarejestrowanych jest 4940 samochodów osobowych, co daje wskaźnik motoryzacji na poziomie **796 pojazdów/1.000 mieszkańców**. Równie niepokojącym wskaźnikiem jest liczba samochodów osobowych przypadających na jedno gospodarstwo domowe, który wynosi **2,7**.

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. Niepokojącym zjawiskiem jest stały wzrost liczby samochodów osobowych w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców. Należy jednak podkreślić, że przy słabo rozwiniętym systemie transportu publicznego wzrasta zagrożenie wykluczeniem społecznym wszystkich mieszkańców, którzy nie mają dostępu do samochodu.



Rys.2. Stopień motoryzacji w powiatach i miastach na prawach powiatu w Województwie Wielkopolskim⁴

2.5. Sieć parkingowa

Jednym z narzędzi zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest odpowiednia polityka parkingowa miejscowości będących głównymi destynacjami podróży. Z uwagi na fakt, że głównym celem podróży dla mieszkańców gminy Wilczyn jest Konin, zmiana podziału modalnego determinowana będzie przede wszystkim polityką parkingową tego miasta, a zwłaszcza wielkością strefy płatnego postoju w ścisłym centrum. Miejsca postojowe na terenie gminy lokalizowane są głównie przed urzędami, obiektami użyteczności publicznej, ośrodkami kultu religijnego oraz przed sklepami. Obecnie większość z ogólnodostępnych miejsc parkingowych zlokalizowana jest w Wilczynie. Nowe miejsca postojowe wybudowano wokół odnowionego skweru przy Gminnym Ośrodku Kultury. Ponadto część miejsc zlokalizowanych jest także w Wilczogórze. Żaden z parkingów nie posiada miejsc postojowych, przystosowanych i zarezerwowanych dla osób niepełnosprawnych.

Tabele nr 5. Charakterystyka wybranych miejsc parkingowych na terenie gminy Wilczyn

⁴ Bank Danych Lokalnych – www.bdl.stat.gov.pl

Miejscowość	ulica	Nazwa obiektu	Liczba miejsc postojowych
Kownaty Kolonia	Strzebińska 40	Sklep Aplauz – technika grzewcza	
Kownaty Kolonia	Strzebińska 36	Sklep spożywczy	
Wilczyn	Karolkowa 1	Ośrodek zdrowia	15
Wilczyn	Strzebińska 13	Urząd Gminy Wilczyn	20
		Twój Market	50
Wilczyn	Rynek	Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji	50
Wilczogóra	700-lecia	Kościół pw. Św. Tekli (zabytek) i OSP Wilczyn	40
Wilczogóra	700-lecia	Market Dino	25
Wilczogóra	700-lecie	Cmentarz parafialny	10

2.6. Drogowy transport zbiorowy

Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez Urząd Gminy Wilczyn w ramach regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym ogranicza się głównie do obsługi placówek oświatowych na terenie gminy. Na ten cel gmina wydaje ponad 500.000 PLN rocznie. Jest to najwięcej spośród gmin powiatu konińskiego⁵.

Dowóz mieszkańców do Konina realizowana jest przez 3 przewoźników: PKS Konin, Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA oraz Euromatpol. W dzień roboczy realizowanych jest 14 par kursów do i z Konina, natomiast w soboty i niedziele po 4 pary kursów. Ponadto KPTS zapewnia połączenia Wilczyna z ośrodkami miejskimi zlokalizowanymi poza powiatem konińskim takimi, jak Bydgoszcz (1 para kursów na dobę), Inowrocław (2 pary kursów na dobę), Mogilno (1 para kursów na dobę) i Strzelno (3 pary kursów na dobę). PKS Konin SA obsługuje także 3 pary połączeń, które zapewniają komunikację pomiędzy Wilczynem, a Ościszowem i Wtórkiem. Głównym przystankiem na terenie gminy Wilczyn jest przystanek Wilczyn-Rynek z którego korzysta 1.793 pasażerów miesięcznie. Przystanek wyposażono zarówno w ławkę, jak i wiatę przystankową, nie mniej nie znajduje się ona bezpośrednio przy stanowisku postojowym, co pogarsza warunki korzystania z niego, szczególnie przy złych warunkach atmosferycznych. Zaletą jest dostęp do zaplecza sanitarnego.

Przy tak zorganizowanym systemie połączeń, **transport publiczny nie stanowi obecnie poważnej alternatywy dla samochodu osobowego. Wynika to z kształtu obecnego systemu połączeń regionalnych, w którym nie ma jasnych ram finansowania linii przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego oraz marginalnego traktowania transportu międzypowiatowego przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.**

⁵ Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej – str. 227

2.7. Ruch rowerowy

Małe odległości pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, niewielkie różnice wysokości oraz przenikające się obszary zabudowy poszczególnych miejscowości powodują, że obszar gminy doskonale nadaje się do podróży rowerowych. Aby zachęcić mieszkańców do korzystania z tego środka transportu gmina postanowiła rozpocząć budowę sieci dróg rowerowych. Obecnie na terenie gminy wybudowano 11 km dróg rowerowych, z których 3,7 km administrowanych jest przez Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, a 7,3 km zarządzane jest przez gminę. Łączą one m.in.

- Wilczyn z Kownatami, Mrówką i Świętnem wzdłuż drogi powiatowej 3176P;
- miejscowość Kaliska z Gogolinem wzdłuż drogi powiatowej 3180P;
- Wilczogórę z Kopydłowem wzdłuż drogi gminnej.

Obecnie pod względem długości dróg rowerowych Gmina Wilczyn ustępuje pola jedynie gminie miejsko-wiejskiej Ślesin, który ma system dróg rowerowych dłuższy o 0,9 km. Jednak wskaźniki jednostkowe nasycenia dróg rowerowych w odniesieniu do jednostki powierzchni i liczby mieszkańców są o dwu- i trzykrotnie wyższe niż w przypadku pozostałych gmin. Wynoszą one odpowiednio 132,5 km/1.000 km² i 17,74 km/10.000 mieszkańców. Dla porównania te same wskaźniki dla powiatu konińskiego osiągają wartość 42,65 km/1.000 km² i 5,17 km/10.000 mieszkańców, dla województwa wielkopolskiego 61,2 km/1.000 km² i 5,2 km/10.000 mieszkańców, a dla całego kraju 44,5 km/1.000 km² i 3,6 km/10.000 mieszkańców.

Warunki naturalne na terenie gminy mają pozytywny wpływ na zwiększenie roli roweru w podróżach wewnętrznych. Główną grupą, zachęcaną do korzystania z tego środka transportu mają być dzieci i młodzież uczęszczająca do szkół na terenie gminy oraz osoby pracujące na terenie gminy. Należy jednak podkreślić, że pełne wykorzystanie potencjału tego środka transportu będzie możliwe przy zachowaniu ciągłości sieci..

Podsumowując, należy podkreślić, że obecny model mobilności na terenie gminy promuje transport indywidualny. Niska częstotliwość funkcjonowania gminnego transportu zbiorowego, brak zaangażowania w tworzenie efektywnych połączeń ponadlokalnych przy pomocy publicznego transportu zbiorowego ze strony Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego powodują, że większość podróży realizowanych na terenie gminy, wykonywanych jest przy wykorzystaniu samochodu osobowego. Ma to istotny wpływ na emisję CO₂ i zużycie energii.

Wyniki inwentaryzacji bazowej dla roku 2014, na terenie gminy Wilczyn w sektorze transport wykazały:

- zużycie energii na poziomie 9.401,9 MWh/rok;
- emisję CO₂ na poziomie 2.217,4 MgCO₂/rok;

Strukturalnie, po emisji związanej z ogrzewaniem budynków mieszkalnych, największa emisja w gminie powodowana jest przez transport drogowy, która stanowi 12,09% ogółu wyemitowanego CO₂. Podobnie wygląda energochłonność. Także i w tym aspekcie transport odpowiada za wykorzystanie 13,55% energii.

3. Cel główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności

Główny cel planu gospodarki niskoemisyjnej to

Transformacja Gminy Wilczyn w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej i wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych.

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 w przyszłości sieci publicznego transportu zbiorowego tak, aby osiągnąć zrównoważoną mobilność na obszarze całej gminy, zarówno w relacjach wewnętrznych, jak i zewnętrznych. 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 publicznego⁶.**

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 się społeczeństwa 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.**

W tabeli nr 6. pokazano powiązanie poszczególnych elementów zrównoważonej mobilności miejskiej we wszystkich projektach transportowych realizowanych w celu osiągnięcia strategicznego celu PGN.

⁶ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – Krajowa Polityka Miejska, przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 20 października 2015 r.

Tabela nr 6. Powiązanie poszczególnych projektów realizowanych w obszarze „Transport” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej

Obszar	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
	Rozbudowa energooszczędnych rozwiązań oświetlenia drogowego	✓	✓		✓	✓					
	Rozbudowa sieci szlaków rowerowych		✓	✓	✓						

4. Działania w zakresie mobilności miejskiej

Wyniki inwentaryzacji bazowej dla roku 2014 w sektorze transport wskazują, że emisja CO₂ na terenie Gminy Wilczyn wynosiła 2.217,4 MgCO₂/rok; i stanowiła ona 12,09% ogółu emisji z terenu gminy. Na podstawie zidentyfikowanych obszarów interwencji, określono w planie listę projektów do realizacji do roku 2020. Ich realizacja umożliwi ograniczenie zużycia energii i emisji zanieczyszczeń gazowych wynikających między innymi ze zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej.

4.1. Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

W segmencie tym, jedynym planowanym zadaniem jest rozbudowa sieci dróg rowerowych. Zwiększające się natężenie ruchu samochodowego zarówno wzdłuż dróg powiatowych, jak i gminnych powoduje, że niezbędne jest rozpoczęcie budowy nowych dróg rowerowych, odseparowanych od ruchu samochodowego, szczególnie tam, gdzie z dróg tych będą korzystać dzieci i młodzież. Przewiduje się budowę dwóch nowych ścieżek rowerowych:

- 1) Wilczyn – Góry o długości około 9 km, zapewniającą dojazd z miejscowości położonych na południu gminy do jej stolicy, gdzie m.in. zlokalizowana jest szkoła podstawowa oraz liczne punkty usługowe.
- 2) Świątne – Tręby – Zygmuntowo o długości około 6 km, stanowiąca kontynuację budowy drogi rowerowej przebiegającej wzdłuż drogi powiatowej 3176P – droga ta przebiega przez najbardziej atrakcyjne turystycznie obszary gminy wokół jeziora Wilczyńskiego.

Ponadto planuje się wykonanie infrastruktury towarzyszącej, na którą składają się stojaki na rowery oraz tablice informacyjne. Projekt zakłada, że część mieszkańców gminy skorzysta ze ścieżek rowerowych i jednocześnie będzie rezygnować z dojazdów samochodem.

Innym zadaniem, mającym wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy jest zwiększenie udziału dróg z oświetleniem ulicznym. Oświetlone ulice zwiększają poczucie bezpieczeństwa poruszających się po nich pieszych i rowerzystów, zwłaszcza w okresie wieczornym. Budowa oświetlenia ulicznego będzie miała największe znaczenie wzdłuż dróg o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz prowadzących do największych generatorów ruchu. W ramach projektu przewiduje się wymianę 59 opraw oświetleniowych na energooszczędne typu LED wraz z inteligentnym systemem sterowania oświetleniem ulicznym.

Ponadto przewidywany jest montaż 200 nowych lamp hybrydowych wraz z inteligentnym systemem sterowania oświetleniem, wykorzystujących odnawialne źródło energii (turbiny wiatrowe i moduły fotowoltaiczne). Obok poprawy bezpieczeństwa, wpływa to także na wzrost wykorzystania w Gminie OZE na poziomie 305 MWh.

Tytuł projektu	Rozbudowa energooszczędnych rozwiązań oświetlenia drogowego	Rozbudowa sieci dróg rowerowych
Zgodność z celami strategicznymi PGN	- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2022 roku. - zmniejszenie zużycia energii do 2022 roku.	
Opis projektu	Budowa nowych punktów oświetlenia drogowego wyposażonych w lampy LED i lampy hybrydowe, poprawiających bezpieczeństwo ruchu	Budowa nowych ścieżek rowerowych Wilczyn-Góry i Świętne – Tręby – Zygmuntowo
Koszt projektu	1 547 500 PLN	1.842.000 PLN
Efekt ekologiczny projektu:		
Roczna oszczędność energii: [MWh/rok]	16,5	273,5
Roczne ograniczenie emisji CO2 [Mg CO2/rok]	13,4	64,3
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Urząd Gminy Wilczyn	

4.2. Publiczny transport zbiorowy

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, czy na uczelnię środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma przyczynić się do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, jest optymalizacja przebiegu linii, która z jednej strony ma ograniczyć czas podróży i z drugiej ma się przyczynić do jak najbardziej efektywnego wykorzystania posiadanych środków transportu. Na razie gmina ogranicza swoje działania w zakresie transportu zbiorowego do dowozu dzieci do szkół. Z drugiej strony władze gminy uczestniczą w rozmowach z innymi gminami powiatu konińskiego na temat nowej formy organizacji publicznego transportu zbiorowego w skali całego obszaru funkcjonalnego aglomeracji konińskiej. Równolegle w ramach prowadzonego procesu rewitalizacji przewiduje się rozbudowę głównych punktów przystankowych i wyposażenia ich w platformy przystankowe ułatwiające wejście do autobusu, oraz nowe wiaty przystankowe, poprawiające warunki oczekiwania na przyjazd autobusu.

4.3. Transport indywidualny

Z uwagi na stale zwiększający się udział samochodu osobowego w podróżach wewnętrznych i zewnętrznych nie przewiduje się projektów związanych z rozbudową układu drogowego. Jedynie w ramach bieżącej działalności przewiduje się remont najbardziej zdegradowanych dróg oraz utwardzenie tych dróg, które prowadzą do nowych obszarów mieszkaniowych lub poprawiają dostępność do obiektów użyteczności publicznej. Utwardzenie nawierzchni wpłynie przede wszystkim na zmniejszenie emisji pyłu zawieszonego.

4.4. Wzrost intermodalności

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.** Odrębnym celem jest także stworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego. Z uwagi na znaczne oddalenie gminy od głównych szlaków kolejowych, intermodalność na terenie gminy Wilczyn ograniczać się będzie do zapewnienia najlepszych warunków przesiadki z roweru lub samochodu osobowego na autobus. Wynika to także z obecnego układu sieci ptz, której jakoś na osi wschód-zachód jest znacznie gorsza od osi północ – południe. 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”⁷ 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 gminy Wilczyn.

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.

Warunkiem niezbędnym do pomyślnego włączenia różnych środków transportu w system komunikacyjny obszarów funkcjonalnych jest jego szeroka integracja w postaci:

- a) organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych,
- b) zapewnienia łatwego dostępu do przystanków,

⁷ 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

- c) integracji taryfowej i rozkładowej,
- d) budowy systemów „parkuj i jedź”,

Dotychczas gmina Wilczyn, aby zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego rozbudowała w ramach prac rewitalizacyjnych własny punkt przesiadkowy Wilczyn Rynek. W sąsiedztwie węzła zlokalizowano także miejsca postojowe dla samochodów i stojaki rowerowe, umożliwiające pozostawienie samochodu lub roweru i przesiadkę na autobus jadący do Konina.

4.5. 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 głównie podniesienie standardów gminnego transportu publicznego, w tym przede wszystkim zwiększenie częstotliwości jego funkcjonowania.

4.6. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan systemu transportowego, najlepiej na terenie całego powiatu konińskiego. Zaproponowane 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. Z uwagi na fakt, dużego udziału podróży zewnętrznych z terenu gminy, opracowanie systemu monitorowania mobilności powinno być zrealizowane przez wszystkie gminy powiatu konińskiego. Sprawozdanie z monitorowania powinno stanowić podstawę przeglądu procesu wdrażania przedmiotowego planu.

4.7. Inteligentne systemy transportowe

Na razie nie przewiduje się wprowadzania tego typu systemów na terenie Gminy Wilczyn.

4.8. Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności na terenie gminy Wilczyn

Tabela nr 8. Harmonogram działań i określenie liczby interesariuszy.

L.p.	Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Data realizacji	Środki finansowe	Wartość projektu [PLN]
1.	Rozbudowa energooszczędnych rozwiązań oświetlenia drogowego	Urząd Gminy Wilczyn	2015-2020	UE, środki własne	1 547 500 PLN
2.	Rozbudowa sieci dróg rowerowych	Urząd Gminy Wilczyn	2017-2020	UE, środki własne	1.842.000 PLN
7.	Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie	Urząd Gminy Wilczyn	2015-2020	środki własne	nie oszacowano

4.9. 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 2020⁸

	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania	Tytuł projektu
1.	1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu	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	• Rozbudowa energooszczędnych rozwiązań oświetlenia drogowego
2.	Poprawa stanu środowiska	2.5. Ograniczanie emisji substancji do atmosfery	• Promocja niskoemisyjnych form transportu.	• Rozbudowa sieci dróg rowerowych • Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie
3.	Zwiększenie spójności województwa	5.2. Rozwój obszarów wiejskich	• Zapewnienie efektywnej infrastruktury transportowej i poprawa transportu zbiorowego.	• Rozbudowa sieci dróg rowerowych

⁸ 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

Tabela nr 10. Zgodność działań określonych w suplemencie z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”⁹

	Cel	Kierunki interwencji	Działania	Tytuł projektu PGN
1.	8. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych	8.2. Stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie - miasta	- Rozwój systemu transportowego gwarantujący dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi - Usprawnienie połączeń komunikacyjnych pomiędzy obszarami wiejskimi, szczególnie tymi o funkcjach typowo rolniczych, z najbliższymi ośrodkami miejskimi.	- Rozbudowa sieci dróg rowerowych - Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie
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.	- Rozbudowa sieci dróg rowerowych - Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie

Tabela nr 11. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku¹⁰

	Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Kierunki interwencji	Projekty PGN
1.	Stworzenie zintegrowanego systemu 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;	- Rozbudowa energooszczędnych rozwiązań oświetlenia drogowego - Rozbudowa sieci dróg rowerowych
			zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz gminy i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;	- Rozbudowa sieci dróg rowerowych - Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie
			zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.	- Rozbudowa sieci dróg rowerowych - Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie
		bezpieczeństwo i niezawodność	Kierunki interwencji będą koncentrować się na m.in. bezpiecznych pojazdach i funkcjonalnych węzłach przesiadkowych	Rozbudowa sieci dróg rowerowych
		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;	- Rozbudowa sieci dróg rowerowych - Promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie

⁹ Uchwała Rady Ministrów Nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. „Trzecia Fala Nowoczesności”

¹⁰ Uchwała Rady Ministrów Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

	Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Kierunki interwencji	Projekty PGN
			• odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;	

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;
- rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym;
- działania promocyjne i edukacyjne (ulotki, imprezy, akcje szkolne, audycje);

Uzasadnienie

Konieczność aktualizacji obowiązującego Planu gospodarki niskoemisyjnej wynika z uzupełnienia dokumentu o elementy związane ze zrównoważoną mobilnością gminną stanowiące suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w Gminie Wilczyn.

Elementy zrównoważonej mobilności gminnej zawarte w PGN określają na obszarze gminy takie zagadnienia jak: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), mając na względzie zidentyfikowane na danym obszarze problemy.

Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, jako Instytucja Zarządzająca Wielkopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020 (WRPO 2014+) w ramach bieżącej perspektywy finansowej ogłosił między innymi nabór wniosków o dofinansowanie w ramach Poddziałania 3.3.1 „Inwestycje w obszarze transportu miejskiego”. Jednym z czynników warunkujących możliwość uzyskania dofinansowania jest to, by zakres rzeczowy projektu wynikał z uchwalanego przez radę gminy i zaopiniowanego przez doradcę energetycznego WFOŚiGW w Poznaniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) zawierającego Elementy zrównoważonej mobilności gminnej.

Gmina Wilczyn posiada uchwalony przez Radę Gminy i pozytywnie zaopiniowany przez doradcę energetycznego WFOŚiGW w Poznaniu PGN. Dokument ten nie zawiera jednak Elementów zrównoważonej mobilności gminnej, ponieważ w momencie jego opracowywania nie obowiązywały jeszcze ww. obwarowania.

W celu zapewnienia zgodności PGN z obowiązującymi wytycznymi, a tym samym umożliwienie aplikowania przez Gminę Wilczyn o środki zewnętrzne na realizację inwestycji m.in. z zakresu obniżenia niskiej emisji, do dokumentu wprowadzono zmiany wskazane w §1 uchwały.

Uzupełnienie dokumentu o ww. elementy w żaden sposób nie wpływa na zmianę oddziaływania przyjętego PGN – uwarunkowania, o których mowa w art. 49 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie ulegają zmianie. Ponadto uzupełniony PGN dla Gminy Wilczyn nie będzie wykraczał poza opiniowany zakres pierwotnego dokumentu. Planowana modyfikacja dokumentu ma zatem charakter działania „technicznego” i „porządkowego”.

W związku z powyższym zasadne jest podjęcie przedmiotowej uchwały.