

S00.0006.58.2016
20.10.2016

PROJEKT

**Uchwała Nr / /2016
Rady Miejskiej w Krajence
z dnia 2016 roku**

**w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia Planu gospodarki niskoemisyjnej
dla Gminy Miasta Krajenka**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446, ze zmianami), Rada Miejska w Krajence uchwała co następuje:

§ 1. W załączniku do uchwały nr XVIII/115/2016 Rady Miejskiej w Krajence z dnia 30 maja 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Krajenka, wprowadza się następującą zmianę:

1) Po pkt 3.7 dodaje się pkt 3.7a pt. „Elementy zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej” w brzmieniu załącznika do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Gminy i Miasta Krajenka.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

RADCA PRAWNY

mgr Łukasz Czarny

UZASADNIENIE

do Uchwały Nr / /2016 Rady Miejskiej w Krajence z dnia maja 2016 roku w sprawie zmiany uchwały w sprawie przyjęcia Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Krajenka

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Krajenka został uchwalony Radą Miejską w Krajence z dnia 30 maja 2016 r.

PGN został opracowany zgodnie z szczegółowymi zaleceniami dotyczącymi struktury planu gospodarki niskoemisyjnej wydanymi przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Poznaniu.

Plan gospodarki niskoemisyjnej ma przyczynić się do osiągnięcia celów strategicznych określonych w pakiecie klimatyczno - energetycznym do roku 2020, tj. redukcji emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, redukcji zużycia energii finalnej co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej, a także do poprawy jakości powietrza na obszarach, na których odnotowano przekroczenia jakości poziomów dopuszczalnych stężeń w powietrzu.

Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Krajenka jest dokumentem strategicznym, przygotowanym na lata 2016-2020. Na jego podstawie Gmina i Miasto Krajenka będzie mogła ubiegać się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej na działania prowadzące m.in. do poprawy efektywności energetycznej oraz poprawy jakości powietrza.

W związku z planowanym wnioskowaniem przez Gminę o dofinansowanie z funduszy UE w zakresie Priorytetu Inwestycyjnego 4e Gmina powinna posiadać Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub uszczegółwić PGN o elementy tego Planu. W przypadku drugiego rozwiązania PGN powinien zostać uszczegółwiony o następujące elementy: zbiorowy transport pasażerski,

- transport niezmotoryzowany,
- intermodalność,
- transport drogowy,
- zarządzanie mobilnością,
- logistykę miejską,
- inteligentne systemy transportowe,
- wdrażanie nowych wzorców użytkowania,
- promocję ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Elementy te zawarte są w PGN jednakże przy ocenie wniosków o dofinansowanie mogą wymagać uszczegółowienia. Wobec powyższego podjęcie uchwały należy uznać za celowe i uzasadnione.

BURMISTRZ

Stefan Kitela



Załącznik do uchwały nr
Rady Miejskiej w Krajence
z dnia 27 października 2016 roku

3.7 a. Elementy Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej

3.7a.1. Wizja Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Cechy dobrego zarządzania publicznego, które mogą i powinny być zastosowane także w zakresie opracowania zrównoważonej mobilności miejskiej to:

- otwartość (transparentność instytucji publicznych względem obywateli i opinii publicznej),
- partycypacyjność (szeroki udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji o charakterze publicznym),
- rozliczalność (precyzyjne określenie zakresu odpowiedzialności poszczególnych instytucji),
- efektywność (optymalny i oszczędny sposób realizowania celów publicznych),
- koherencja (integracja zarządzania między różnymi obszarami i poziomami władzy publicznej).

Kierując się powyższymi cechami dobrego zarządzania publicznego, należy dążyć do opracowania zrównoważonej mobilności miejskiej, która ma umożliwić i przyspieszyć osiągnięcie europejskich celów związanych z ochroną klimatu i efektywnością energetyczną. Podejście to jest postulowane i promowane przez Komisję Europejską, jako nowa metodyka planistyczna, odpowiadająca w zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem na obszarze jednostki terytorialnej, w szczególności miasta. Koncepcja w sposób szczególny uwzględnia zaangażowanie mieszkańców i różnych interesariuszy. Pod pojęciem interesariuszy należy rozumieć jednostki, czy grupy i organizacje, na które PGN bezpośrednio, bądź pośrednio oddziałuje. Interesariuszami PGN są wszyscy mieszkańcy Gminy Krajanka, firmy działające na terenie Gminy, a także mieszkańcy miejskiego obszaru funkcjonalnego, gdyż część działań opisanych w PGN może być realizowana wyłącznie w porozumieniu i we współpracy w ramach MOF. Dwie główne grupy interesariuszy to:

Jednostki gminne Referaty Urzędu Gminy i Miasta, jednostki budżetowe, , zakłady opieki zdrowotnej, samorządowe instytucje kultury, spółki z udziałem Gminy

Interesariusze zewnętrzni Mieszkańcy Gminy, biznes, instytucje publiczne, organizacje pozarządowe i inne nie będące jednostkami gminnymi

Zaleca się powołanie w Gminie „Rady Energii” – grona osób reprezentujących różne środowiska (interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych), które będą się spotykać w ustalonym czasie (np. raz na pół roku) w kontekście realizacji w gminie działań na rzecz zrównoważonej energii i ochrony klimatu. Rada powinna mieć funkcję opiniująco-doradczą w zakresie polityki energetyczno-klimatycznej Gminy, a wnioski z obrad Rady powinny być przekazywane władzom Gminy.



Głównymi celami polityki zrównoważonej mobilności miejskiej powinny być:

- zwiększanie efektywności transportu pasażerów i ładunków w mieście;
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług;
- zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego;
- redukcja zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków w mieście.

Jako zakres polityki zrównoważonej mobilności należy przyjąć wszystkie gałęzie transportu.

Według wskazań Komisji Europejskiej planowanie transportu powinno obejmować następujące etapy¹:

- rozwój wizji i ustanowienie celów oraz strategii,
- identyfikację i analizę lokalnych problemów związanych z mobilnością,
- określenie kluczowych działań w celu rozwiązania problemów lokalnych,
- zintegrowanie strategii i działań,
- skoordynowanie procesów wraz z procesami i planami uzupełniającymi,
- zaangażowanie zainteresowanych stron i obywateli,
- monitorowanie, ocena procesu oraz ocena postępów,
- planowanie realizacji i budżetu.

Wskazane powyżej wytyczne oraz cele stanowią dla wielu podmiotów punkt odniesienia do przygotowania tzw. planów zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. SUMP). Należy jednak wziąć pod uwagę, że praktyka w poszczególnych krajach i regionach jest bardzo różnorodna. Ponadto nie istnieją unormowania prawne określające zakres, jaki mają obejmować wzmiankowane plany, dlatego samorządy mogą wykazać się pewną elastycznością w ich przygotowaniu.

W strategii rozwoju gminy i miasta Krajenka², wskazano cele operacyjne, które znakomicie wpisują się w cele polityki zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności istotny jest zapis bezpośrednio związany z rozwojem systemu transportowego, tj.: „Dostępność komunikacyjna jest elementem kluczowym z punktu widzenia możliwości rozwoju Gminy. Przebudowa i budowa dróg, ulic i chodników oraz utwardzanie dróg gruntowych przyczyni się do rozbudowy systemu połączeń, skrócenia czasu przejazdu oraz poprawi bezpieczeństwo na drogach lokalnych.”. Dążąc do zrealizowania tego celu wskazano szereg zadań:

- Przebudowa nawierzchni ulic i chodników,
- Budowa ciągu rowerowo - pieszego wzdłuż rzeki Głomii,
- Wytyczenie tras rowerowych na terenie Gminy

¹ <http://www.sump-challenges.eu/>

² Strategia rozwoju gminy i miasta Krajenka na lata 2008-2017 roku



- Budowa i przebudowa chodników na terenie Gminy i Miasta,
- Budowa i unowocześnianie systemu oświetlenia drogowego na terenie Gminy,
- Stworzenie większej ilości miejsc postojowych dla rowerów.

3.7a.2. System transportowy gminy i miasta Krajenka

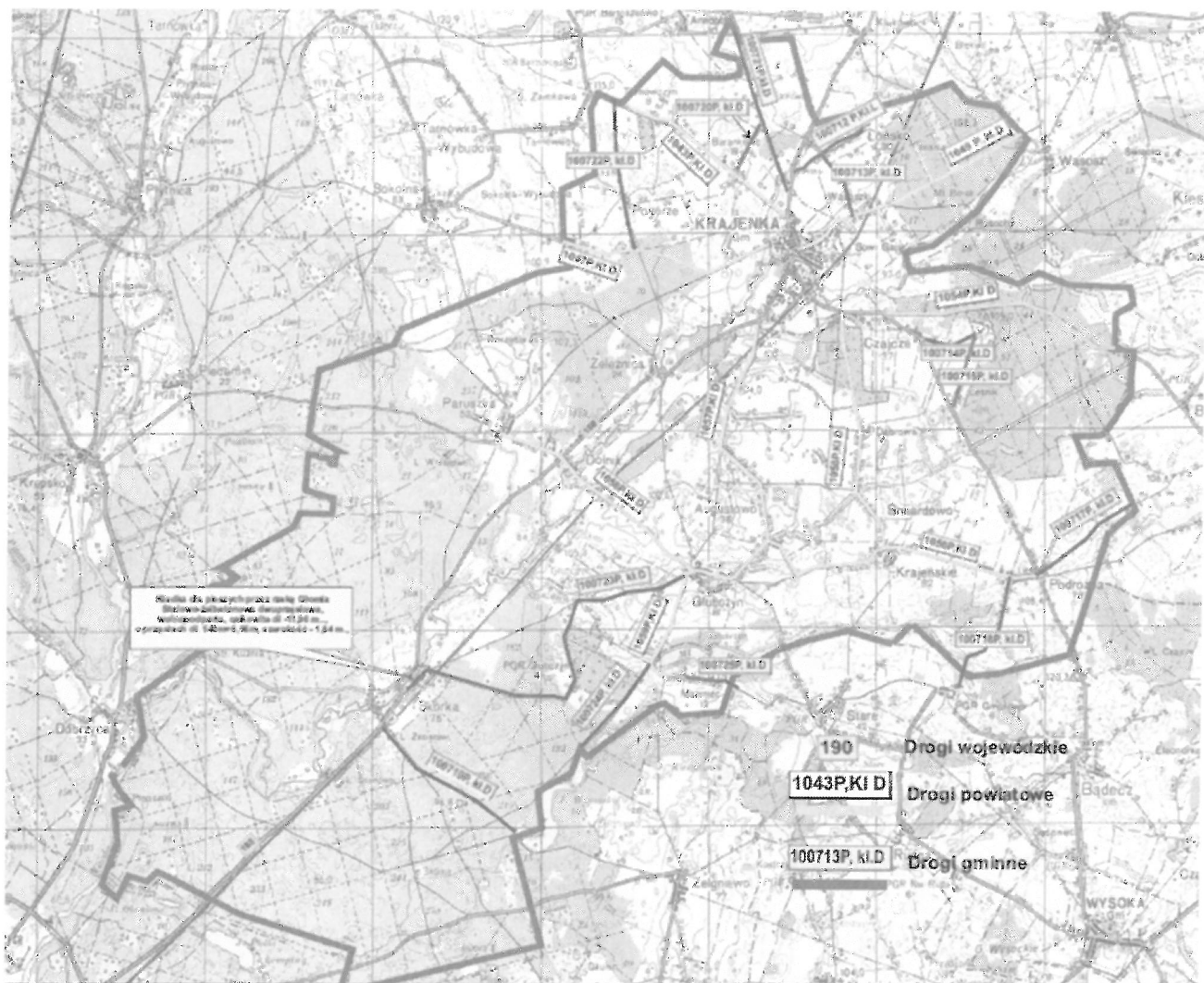
3.7a.2.1. Infrastruktura transportowa

Infrastruktura drogowa gminy jest dobrze rozwinięta i opiera się na drogach wojewódzkich i powiatowych (rysunek 7a-1):. Przez gminę przebiegają dwie drogi wojewódzkie o łącznej długości 30,33 km:

- droga wojewódzka nr 188 Człuchów - Debrzno - Złotów - Piła – o długości 20,71 km,
- droga wojewódzka nr 190 Krajenka - Szamocin - Margonin - Wągrowiec - Gniezno – o długości 9,62 km

W przypadku dróg powiatowych ich łączna długość wynosi 43,2 km z czego na drogi zamiejskie przypada 39,7 km, a na drogi miejskie – 3,5 km . Są to drogi:

- Piecewo- Krajenka,
- Paruszka-Podróżna,
- Krajenka- Augustowo,
- Czajcze-Śmiardowo Krajeńskie,
- Głubczyn-Maryniec,
- Głubczyn- Gmurowo,
- Piła- Zelgniewo,
- Czajcze- Sławianowo,
- droga - Sokolna- Pogórze-Krajenka,
- droga Krajenka-Wąsosz.



Rysunek 7a-1. układ drogowy na obszarze gminy i miasta Krajenka

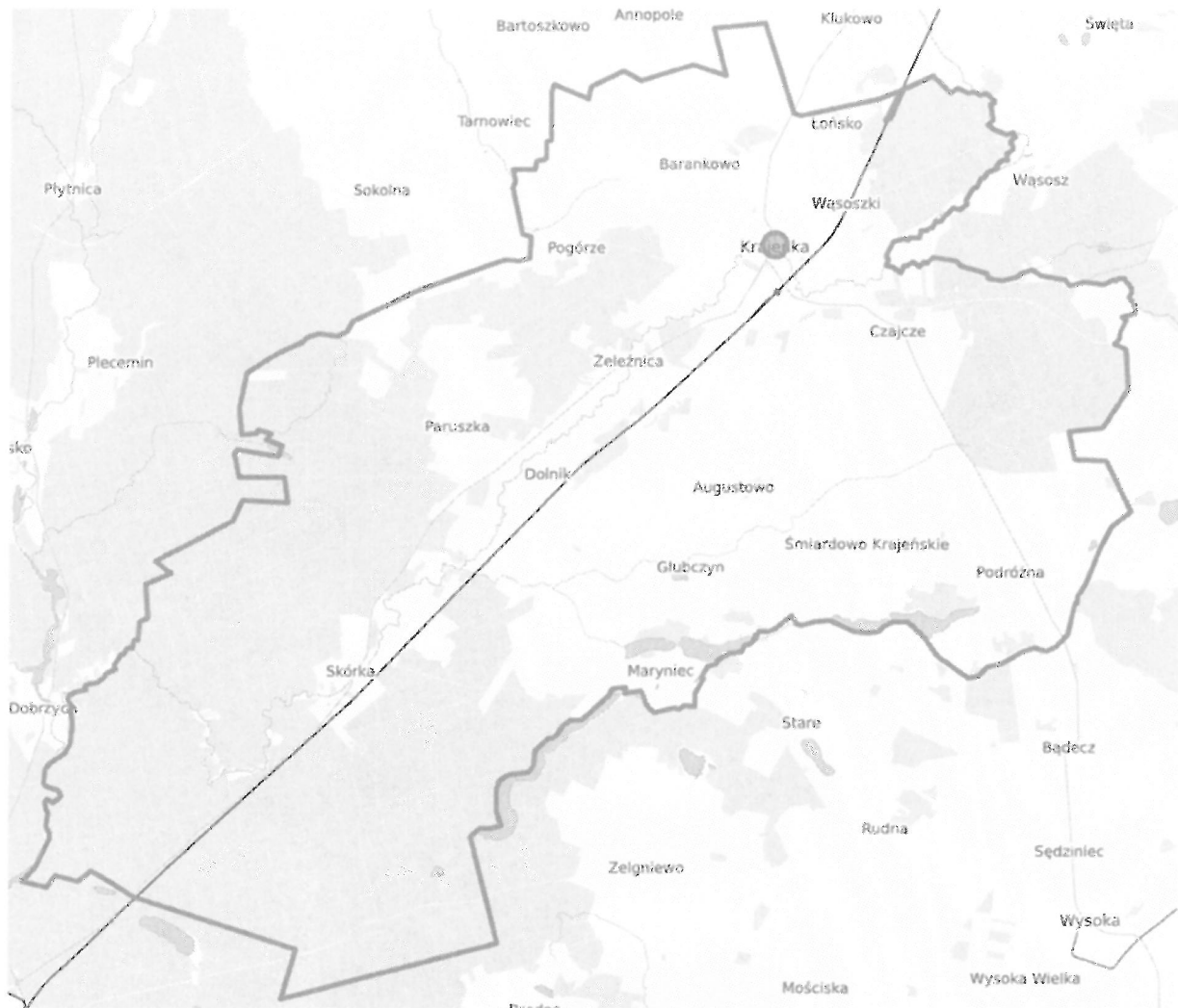
Przez teren gminy Krajenka przebiega jedna linia kolejowa nr 203 łącząca stacją Tczew ze stacją Kostrzyn (rysunek 7a-2), z przystankami na terenie gminy w Krajenke, Skórcie i Dolniku. Połączenia kolejowe realizowane są przez PKP Przewozy Regionalne na trasach:

Złotów – Krajenka – Piła – 6 kursów dziennie

Piła – Krajenka – Złotów – 6 kursów dziennie

Spółka PKP Przewozy Regionalne obsługująca połączenia kolejowe prowadzące przez teren gminy odmówiła udostępnienia danych dotyczących natężenia ruchu pasażerskiego

Na terenie gminy znajdują się dwa dworce kolejowe – w miejscowości Skórka oraz w miejscowości Krajenka.



Rysunek 7a-2. Linia kolejowa na obszarze gminy i miasta Krajenka.

Ruch tranzytowy odbywa się głównie drogami wojewódzkimi. Jego natężenie zostało zbadane w ramach Generalnego pomiaru ruchu. Badania te odbywają się co pięć lat. Na moment opracowania niniejszego dokumentu badanie za rok 2015 nie zostało jeszcze udostępnione publicznie, dostępne są jedynie dane za rok 2010. Należy założyć, obserwując występujące tendencje w skali całego kraju związane z rosnącym nasileniem ruchu drogowego należy przypuszczać, że wartości te będą obecnie znacząco wyższe.

Tabela. 17 a Średni dobowy pomiar ruchu w 2010 roku na drogach wojewódzkich przebiegających przez teren gminy

Nr drogi	Długość [km]	Nazwa odcinka	Ogółem pojazdy silnikowe
188	28,5	Złotów - Piła	5188
190	20,4	Krajenka - Pobórka	1463

Źródło: Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.



Rysunek 7a-3. Mapa sieci drogowej na terenie miasta Krajenka

Sieć dróg o nawierzchni asfaltowej jest stosunkowo gęsta, jednak część z nich pozbawiona jest poboczy oraz ciągów pieszych, co niekorzystnie odbija się na bezpieczeństwie, co jest tym bardziej istotne, że przez gminę przechodzi jeden ze szlaków turystycznych powiatu złotowskiego, jest to szlak



czerwony: Krajenka – Wąsosz – Święta – Złotów – Zalesie – Radawnica – Brzuchowa Góra – Krzywa Wieś – Grodno- Lędyczek – o długości 46 km.

3.7a.2.2. Zbiorowy transport pasażerski

Drogowe połączenia transportu zbiorowego są obsługiwane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Pile. Obciążenie na trasach obsługiwanych przez przewoźnika na terenie Miasta i Gminy Krajenka przedstawia tabela poniżej:

nr linii	trasa	ilość kursów w miesiącu	średnia liczba pasażerów w kursach linii
67090	Piła- Łobżenica na odcinku Skórka-Barankowo	558	509
67109	Złotów- Wyrzysk na odcinku Barankowo- Podróżna	22	36
67112	Złotów- Wyrzysk na odcinku Barankowo- Podróżna	66	23
67153	Piła- Złotów na odcinku Skórka-Barankowo	446	591
67220	Złotów- Wysoka na odcinku Barankowo- Podróżna	88	74
67318	Piła- Podróżna na odcinku Skórka- Podróżna	88	88

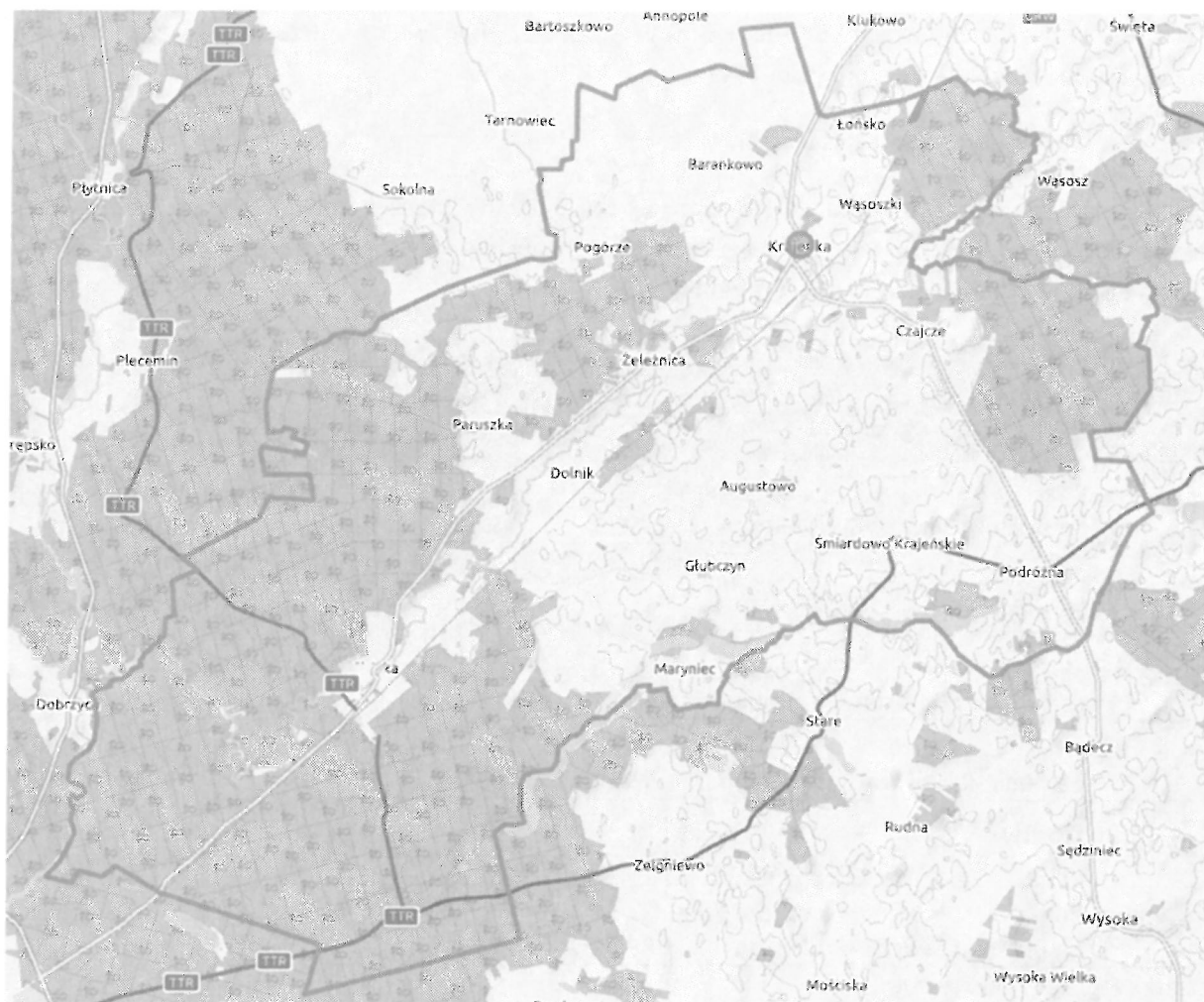
Źródło: PKS sp. z o.o. w Pile

Teren Miasta i Gminy Krajenka nie jest obsługiwany przez inne firmy transportu zbiorowego kołowego. Gmina nie posiada własnego transportu zbiorowego, realizuje natomiast przewóz dzieci do szkół i przedszkoli (zlecane firmie zewnętrznej w trybie przewidzianym ustawą o zamówieniach publicznych). Łączny kilometrąż związany z tymi przewozami wynosi 62000 km/rok.

3.7a.2.3. Transport niezmotoryzowany

Ze względu na walory przyrodniczo – turystyczne gminy Krajenka, dąży się do uatrakcyjnienia oferty rekreacyjnej, bazującej na potencjale przyrodniczym, infrastrukturalnym oraz usługowym gminy. W związku z tym dużo uwagi przykładana jest do popularyzowania roweru, wykorzystywanego nie tylko do spędzania wolnego czasu, ale także jako środka komunikacji. Podróże wykonywane rowerem stanowią realną alternatywę dla przemieszczeń zmotoryzowanych. Komunikacja rowerowa, to obok pieszej, najmniej uciążliwa dla środowiska forma przemieszczania się osób.

Niewątpliwie w celu wzrostu udziału podróży rowerowych należy dążyć do rozwoju sieci dróg rowerowych poprzez budowę i wydzielenie tras rowerowych, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po całym mieście.



Rysunek 7a-4. Schemat sieci dróg rowerowych na obszarze gminy Krajenka
Źródło: opracowanie własne na podstawie openstreetmap

3.7a.2.4. Transport drogowy

Natężenie ruchu drogowego na terenie gminy, a szczególnie na terenie samego miasta Krajenka jest dużym problemem. Przez teren Miasta i Gminy przebiegają dwie ruchliwe drogi wojewódzkie, na których ruch powoduje wzmożoną emisję liniową. Jest ona szczególnie uciążliwa na obszarze miejskim. Problem pogłębia stosunkowo słaba sieć połączeń transportu zbiorowego. Miejscowa ludność porusza się własnymi pojazdami. Są to w większości starsze samochody, które nie spełniają najnowszych norm emisji EURO, co w połączeniu z często niskiej jakości nawierzchnią dróg powoduje, że emisja jest jeszcze wyższa. Brak jest też możliwości alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych, wykorzystujących multimodalność, które umożliwiłyby zarówno mieszkańcom jak i turystom łączenie różnych form transportu w sposób korzystny zarówno dla nich jak i dla środowiska.



Rys. 7a-5. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich na terenie gminy.

Źródło: Generalny pomiar ruchu 2010, GDDKiA



Tabela 17b. Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich w odcinkach przebiegających przez Miasto i Gminę Krajenka

Numer punktu pomiar.	Numer drogi	Opis odcinka			Nazwa	Pojazdy samochod. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych								
		Pikietaż		Długość (km)			Motocykle	Sam. osob. Mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze		
		Pocz.	Końc.							z przycz.	z przycz.				
1	2	3	4	5	6	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	
30011	190	0	20,4	20,4	KRAJENKA-POBÓRKA	1463	8	9	10	69	50	11	12	13	14
30006	188	46,6	75,1	28,5	ZŁOTÓW-PIŁA	5188	47	4622	213	213	99	130	67	10	10

Źródło: Generalny pomiar ruchu 2010, GDDKiA



3.7a.3. Zarządzanie mobilnością

Działania związane z zarządzaniem mobilnością to w głównej mierze tzw. „miękkie” działania, które wpływają na zachowania ludzi związane z przemieszczaniem się. Mają one na celu uświadomienie mieszkańców na temat możliwości korzystania ze wszystkich zrównoważonych środków transportu (np. komunikacji zbiorowej, rowerów, wspólnego użytkowania samochodów itp.) oraz korzyści z tego płynących. Ponadto celem ich jest zlikwidowanie fizycznych i psychologicznych barier, które ograniczają wspomniane wyżej możliwości wyborów (wiążących się z mobilnością).

Przyczyną braku zainteresowania komunikacją zbiorową jest często niewielka wiedza o rzeczywistej ofercie. W związku z tym konieczne jest podjęcie kampanii informacyjnych dla określonych grup docelowych – interwenientów (np. poprzez zindywidualizowane działania marketingowe). Kampanie te mogą polegać np. na:

- Informacje na stronie internetowej urzędu Gminy,
- Stworzenie serwisu informacyjnego poświęconego korzyściom z realizacji zadań z zakresu gospodarki niskoemisyjnej na poziomie indywidualnym, środowiska pracy, wypoczynku i w sferze publicznej, pokazującym możliwości realizacji takich działań oraz informującym o działaniach Gminy,
- Włączanie się i inicjowanie projektów zmierzających do promocji działań z zakresu efektywności energetycznej, OZE oraz poszanowania środowiska.

Prócz tego działanie to obejmuje również prowadzenie kampanii informacyjnych i promocyjnych w zakresie szeroko rozumianego zrównoważonego korzystania z energii, w szczególności należy wskazać takie wydarzenia jak:

- Dni Energii,
- Tydzień Zrównoważonej Energii,
- Tydzień Zrównoważonego Transportu (m.in. dzień bez samochodu),
- Godzina dla Ziemi,
- Dzień Czystego Powietrza,
- Dzień Ziemi, Sprzątanie Świata i inne

3.7a.4. Logistyka miejska

Według jednej z definicji, przez logistykę miejską uważa się intensywność, ciągłość i niezawodność realnego przepływu dóbr materialnych i informacji w obrębie miasta. Mówi się również, że jest to koncepcja zarządzania przepływem dóbr i informacji w systemie, obejmującym różne procesy tj. transport, magazynowanie, składowanie, procesy informacyjne, jak również obsługę klienta³.

Warunki, w których realizowany jest przewóz towarów w miastach różnią się znacząco od tych panujących poza obszarami miejskimi. Przeciętnie przyjmuje się, że w miastach transport towarowy (pojazdy o masie powyżej 3,5 tony) ma udział ok. 10%. Jeśli jednak uwzględnić udział samochodów dostawczych i osobowych, które są coraz ważniejsze dla transportu towarów, to jego udział w ruchu znacznie rośnie. Sytuacja taka powoduje wiele niekorzystnych sytuacji, np.

³ Witkowski K.: Kształtowanie infrastruktury logistycznej przez władze samorządowe dla rozwoju lokalnego biznesu, Zarządzanie rozwojem lokalnym / red. M. Fic, K. Dzieńdziura/, Sulechów 2003, s.108



- zatory uliczne, szczególnie w centralnych rejonach miast, gdzie w związku z gęstą zabudową są bardzo ograniczone możliwości rozbudowy infrastruktury transportowej,
- znaczący udział w zanieczyszczeniu środowiska – powszechnie przyjmuje się że udział transportu towarów w zużyciu energii i emisji zanieczyszczeń jest znacznie wyższy, niż w liczbie przejechanych kilometrów,
- przekroczenie norm hałasu.

Inne działania jakie warto rozważyć z zakresu logistyki miejskiej to np.: ograniczenia w ruchu dla pojazdów poruszających się w centrum uzależnione nie tylko od tonażu, ale także od pory dnia czy emisyjności.

3.7a.5. Inteligentne systemy transportowe

Inteligentne systemy transportowe (ITS) są zbiorami elementów należących do różnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) oraz metod zarządzania w transporcie w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych zalet wdrażania ITS można zaliczyć⁴:

- zwiększenie przepustowości sieci ulic o ok. 20 – 25%,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie liczby wypadków o ok. 40 – 80%),
- zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii (o ok. 45 – 70%),
- poprawa jakości środowiska naturalnego (redukcja emisji spalin o ok. 30 – 50%),

W Gminie Krajenka realizowane będą następujące działania związane z projektowaniem i wdrażaniem ITS:

- wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (stworzenie zintegrowanego systemu informacji, w połączeniu z innym jednostkami POSI, głównie z m. Piła, pozwoli na zaplanowanie podróży nie tylko na terenie gminy, ale również sąsiednich jednostek),

- wyposażenie wiat w system informacji pasażerskiej.

3.7a.6. Postulaty

3.7a.6.1. Zbiorowy transport pasażerski

Podstawowym postulatem w zakresie transportu zbiorowego jest rozbudowa i unowocześnienie transportu zbiorowego Piłskiego OSI, wspierające integrację różnych form transportu zbiorowego na terenach miejskich i podmiejskich obszaru oraz poprawa konkurencyjności względem transportu indywidualnego. W związku z tym należy realizować szereg działań, tj.:

- modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego - budowa, przebudowa i rozbudowa m.in.:

1. Utworzenie zintegrowanego centrum przesiadkowego- Stworzenie centrum przesiadkowego w i wokół budynku dworca PKP, którego przejęcie jest planowane przez gminę. Stworzenie poczekalni dla podróżnych, peronów autobusowych, miejsc parkingowych i punktów P&R, B&R. Centrum będzie głównym

⁴ Litwin M., Oskarbski J, Jamroz K., Inteligentne Systemy Transportu – Zaawansowane Systemy Zarządzania Ruchem



punktem komunikacyjnym w mieście Krajenka, pozwalającym na zintegrowanie różnych form transportu, co znacząco powinno ograniczyć korzystanie z indywidualnego transportu samochodowego.

2. Stworzenie zintegrowanego systemu informacji - Projekt obejmuje wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, oraz wyposażenie wiat w system informacji pasażerskiej.

Przewiduje się, że stworzenie zintegrowanego systemu informacji, w połączeniu z innymi jednostkami POSI, głównie z m. Piła, pozwoli na zaplanowanie podróży nie tylko na terenie gminy, ale również sąsiednich jednostek.

Zapewnienie czytelnych i łatwo dostępnych komunikatów pasażerskich będzie sprzyjało częstszemu korzystaniu z transportu zbiorowego.

3. Przebudowa dróg dojazdowych do dworca/centrum przesiadkowego tj. ulicy Grochowskiego, Dworcowej i Bydgoskiej w Krajence.

Przebudowa (remont) dróg:

- ul. Grochowskiego (droga gminna) – o dł. ok 450 m,
- ul. Dworcowa (droga będąca własnością Skarbu Państwa, w zarządzie PKP, która ma zostać przekazana na majątek gminy) – o dł. ok 720 m
- ul. Bydgoska (droga wojewódzka nr 190) – o dł. 520 m,
- ul. 30 Stycznia – o dł. ok 400 m.

Przebudowa w/w dróg będzie polegać głównie na wymianie nawierzchni, wprowadzeniu elementów zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego, ewentualnie również wyodrębnieniu dróg dla rowerów.

Przebudowa DW 190 (w tym w/w odcinek ul. Bydgoskiej) planowana jest do realizacji w najbliższych latach przez WZDW.

Modernizacja w/w dróg pozwoli na utworzenie alternatywnego przejazdu przez m. Krajenka, co ograniczy natężenie ruchu na DW 188, a także połączy dwie drogi wojewódzkie 188 i 190, stwarzając możliwość zmniejszenia natężenia ruchu w południowej części miasta.

Wspieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez zmiany mobilności miejskiej w centach miast POSI_1.

4. Przebudowa drogi Krajenka – Łońsko – Wąsoszki

Przebudowa drogi gruntowej o długości ok 1,4 km. Droga może być wykorzystywana jako alternatywne połączenie m. Krajenka z DW 188 od strony Złotowa. Wykonanie nawierzchni utwardzonej poprawi warunki poruszania się po drodze i doprowadzi do częściowego wyprowadzenia ruchu z północnej części miasta.

5. Przebudowa drogi ul. Polna, Zielna, Szkolna, Witosy, Krótka w Krajence

Przebudowa będzie polegała m.in. na wykonaniu nowej nawierzchni asfaltowej, remoncie/budowie chodników.

Przebudowane ulice:

- Szkolna – dł. ok 400/630 m
- Witosy – dł. ok. 410 m
- Zielna – dł. ok 340 m



- Polna – dł. ok 290 m

- Krótka – dł. ok 180 m

będą stanowić alternatywny dojazd do centrum przesiadkowego w Krajence.

Rys. 7a-6. Lokalizacja inwestycji na terenie miasta



Źródło: dane urzędu Miasta i Gminy Krajanka

3.7a.6.2. Transport niezmotoryzowany

W ramach transportu niezmotoryzowanego postulowana jest przede wszystkim budowa, m.in.: ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, chodników.

Budowa tras rowerowych

- od strony Złotowa do Krajanki (do centrum przesiadkowego),
- Głubczyn – Krajanka (do centrum przesiadkowego),
- Wąsoszki – Krajanka (do centrum przesiadkowego),
- Pogórze – Krajanka (do centrum przesiadkowego).



Lokalizacja ścieżki rowerowej Złotów – Krajenka jest związana z przebiegiem drogi wojewódzkiej, która stanowi główne połączenie na terenie gminy Krajenka pomiędzy m. Złotów – Piła. Duże natężenie ruchu samochodowego znacząco ogranicza możliwość poruszania się rowerami po drodze wojewódzkiej.

Lokalizacja pozostałych ścieżek związana jest przede wszystkim z zapewnieniem bezpiecznego dojazdu do planowanego centrum przesiadkowego, a także do miejsc wypoczynku i rekreacji. Nieliczne lub nawet brak połączeń autobusowych z niektórymi miejscowościami wymuszają często korzystanie z indywidualnego transportu samochodowego.

Realizacja projektu zapewni zrównoważony rozwój mobilności miejskiej gmin POSI, podniesie poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Trasy rowerowe mogą stanowić uzupełnienie połączeń autobusowych i kolejowych dla osób dojeżdżających do pracy. Stosunkowo niewielkie odległości od poszczególnych miejscowości do centrum Krajenki, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznych warunków przejazdu, będą sprzyjały rezygnacji z indywidualnej komunikacji samochodowej, co przyniesie zmniejszenie emisji CO₂.

3.7a.6.3. Intermodalność

Gmina Krajenka należąca do Pilskiego Obszaru Interwencji Strategicznej znajduje się na trasie podróży między powiatowych Piła-Złotów. Należy stworzyć centrum przesiadkowe w i wokół budynku dworca PKP, którego przejęcie jest planowane przez gminę. Stworzenie poczekalni dla podróżnych, peronów autobusowych, miejsc parkingowych i punktów P&R, B&R. Centrum będzie głównym punktem komunikacyjnym w mieście Krajenka, pozwalającym na zintegrowanie różnych form transportu, co znacząco powinno ograniczyć korzystanie z indywidualnego transportu samochodowego. Projekt obejmuje wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, oraz wyposażenie wiat w system informacji pasażerskiej.

Przewiduje się, że stworzenie zintegrowanego systemu informacji, w połączeniu z innymi jednostkami POSI, głównie z m. Piła, pozwoli na zaplanowanie podróży nie tylko na terenie gminy, ale również sąsiednich jednostek.

Zapewnienie czytelnych i łatwo dostępnych komunikatów pasażerskich będzie sprzyjało częstszemu korzystaniu z transportu zbiorowego.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym zintegrowany węzeł przesiadkowy musi być wyposażony w określoną infrastrukturę. W szczególności mowa jest o przystankach komunikacyjnych, punktach sprzedaży biletów, systemach informacyjnych umożliwiających zapoznanie się z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. W ustawie wskazano również konieczność zapewnienia miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz rowerów.

3.7a.6.4. Transport drogowy

W zakresie transportu drogowego, zalecana jest realizacja projektów zdefiniowanych w strategii rozwoju miasta. Jako kluczowe wymieniono tam:

remonty, budowę i modernizację dróg publicznych,

Przebudowa (remont) dróg:

- ul. Grochowskiego (droga gminna),



- ul. Dworcowa (droga będąca własnością Skarbu Państwa, w zarządzie PKP, która ma zostać przekazana na majątek gminy)
- ul. Bydgoska (droga wojewódzka nr 190),
- ul. 30 Stycznia
- ul. Polna,
- ul. Zielna,
- ul. Szkolna,
- ul. Witosa,
- ul. Krótka

3.7a.6.5. Wdrażanie nowych wzorców użytkowania

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej nie można nikomu narzucać nowych koncepcji w zakresie mobilności. Wzorce użytkowania systemu transportowego powinny wspierać:

działania umożliwiające transport większej liczby towarów i pasażerów przy pomocy najwydajniejszych środków transportu lub ich kombinacji,

transport indywidualny ograniczając go do ostatnich odcinków podróży (powinien on być również proekologiczny).

Należy wprowadzać również zachęty do wdrażania nowych wzorców użytkowania, tak aby udoskonalać planowanie mobilności i promować zachowania zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Informacje o środkach transportu pasażerskiego i towarowego powinny być szeroko i łatwo dostępne (wraz z możliwościami ich łączenia). Należy dążyć do wdrożenia inteligentnego systemu biletów intermodalnych zgodnego ze wspólnymi unijnymi normami. Dotyczy to nie tylko transportu pasażerskiego, ale również transportu towarów, w przypadku którego niezbędne są lepsze metody elektronicznego planowania tras z wykorzystaniem różnych środków transportu. Technologie informacyjno-komunikacyjne mają potencjał zaspokojenia pewnych potrzeb w zakresie dostępności bez generowania dodatkowej mobilności. Nowym wzorcem może być tutaj praca zdalna bez opuszczania miejsca zamieszkania, bazująca na telekonferencjach i systemach pracy grupowej .

3.7a.7. Promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów

Celem promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w Gminie Krajenka są działania zmierzające do zachęcenia osób wybierających samochodowy transport indywidualny do zmiany preferencji transportowych. Ma ona, co do zasady, stanowić pewien wielowątkowy zbiór działań pełniących rolę komplementarną względem projektów rozwijających mobilność miejską, takich jak inwestycje w infrastrukturę, integracja gałęzi transportu. Promocja będzie prowadzona poprzez dwa rodzaje aktywności:

- współpracę z lokalnymi środkami masowego przekazu, w których będą prezentowane zalety m.in. transportu zbiorowego,
- działania stymulujące mieszkańców do korzystania ze środków alternatywnych do samochodów osobowych.



3.7a.7.1. Autobusowy publiczny transport zbiorowy

Przy wykorzystaniu lokalnych środków masowego przekazu powinny być przekazywane informacje o zaletach transportu zbiorowego, a także przebudowy infrastruktury systemu transportu publicznego.

W ramach bezpośrednich działań promocyjnych rozważone zostaną:

- spotkania w szkołach podstawowych wskazujące na zalety publicznego transportu zbiorowego.
- Informacje na stronie internetowej gminy

3.7a.7.2. Publiczny i indywidualny transport rowerowy

Korzystanie z roweru jako środka transportu będzie promowane w mediach lokalnych ze szczególnym uwzględnieniem następujących aspektów:

- przywrócenia należnego statusu rowerzyście (oddzielenia wizerunku rowerzysty od wizerunku osoby źle sytuowanej) jako uczestnika ruchu świadomie wybierającego rower,
- wykazania ekonomicznych aspektów jazdy na rowerze,
- uwypuklenia prozdrowotnych i proekologicznych aspektów korzystania z roweru,
- dostarczeniu informacji o nowych inwestycjach infrastrukturalnych.

Ponadto w promocję transportu rowerowego angażuje się społeczność lokalna.

3.7a.7.3. Publiczny i indywidualny transport śródlądowy

W Gminie Krajenka dużą popularnością cieszy się turystyka kajakowa, jednak na dzień dzisiejszy nie planuje się budowy infrastruktury nadrzecznej.

3.7a.8. Kierunki dalszych działań

W ramach prac nad zagadnieniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością miejską zakłada się cykliczność prac. Ma ona polegać na monitorowaniu realizacji założonych działań, a także wykonywaniu dodatkowych badań, analiz i ekspertyz. Realizacja zaproponowanych zadań badawczych będzie przybliżać Gminę Krajenka do postulowanego w Unii Europejskiej podejścia formułowania polityk bazujących na dowodach, takich jak: wyniki analiz, wnioski z badań, raporty z monitorowania (ang. evidence-based policy making) w kontraście do podejścia opartego na przeświadczeniach.

Poniżej zaproponowano 3 pakiety prac badawczych, które należy rozważyć przy aktualizacji zapisów dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy i Miasta Krajenka.

Pakiet 1: Kompleksowe badania ruchu, obejmujące:

- badania w gospodarstwach domowych,
- badania i pomiary na sieci drogowej,
- badania i pomiary w środkach transportu zbiorowego.

Pakiet 2: Budowa modelu ruchu:

- zamodelowanie sieci transportowej,



- podział na rejony komunikacyjne,
- wyznaczenie macierzy podróży,
- określenie podziału modalnego,
- budowa scenariuszy prognostycznych.

Pakiet 3: Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnienia partycypacyjności:

- identyfikacja kolejnych interesariuszy np. przedsiębiorców,
- modelowanie preferencji,
- implementacja modeli preferencji w odpowiednim narzędziu wielokryterialnego wspomaganie decyzji.