

**UCHWAŁA NR 214/XXII/2016  
RADY MIEJSKIEJ W ŚREMIE**

z dnia 9 czerwca 2016 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej  
gminy Śrem**

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1, 3 i 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446) Rada Miejska w Śremie uchwała, co następuje:

**§ 1.** W załączniku do uchwały Nr 196/XIX/2016 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 24 marca 2016 r. w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem, dodaje się Załącznik nr 6 Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej, zgodnie z załącznikiem do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Śremu.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady

**Katarzyna Sarnowska**

## **Załącznik nr 6 Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej**

### **1. Wstęp. Zakres i cel opracowania**

Niniejszy załącznik określa wpływ działań zawartych w Planie gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem, na mobilność mieszkańców gminy zarówno w obszarze miejskim Śremu, jak i w miejskim obszarze funkcjonalnym Poznania. Dokument został przygotowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumencie Komisji Europejskiej COM(2013) 913 z dnia 17.12.2013 r. pt. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”, stanowiącym załącznik nr 1 do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

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

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

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

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

Realizacja tych celów pod względem mobilnościowym zakłada:

- preferencję różnorodnych środków transportu zbiorowego w podróżach zewnętrznych oraz pomiędzy najbardziej odległymi miejscowościami gminy,

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

Cel ten jest także zgodny z programem „Drogi i komunikacja” realizowanym w ramach celu strategicznego gminy „Mieszkać wygodnie i bezpiecznie...” określonym w strategii rozwoju gminy<sup>1</sup>.

Dobrze rozwinięty system drogowy nie tylko zwiększa standard życia mieszkańców, ale również podnosi poziom bezpieczeństwa i przyspiesza rozwój gospodarczy regionu. Analiza wykazała, że ponad 60 km dróg gminnych wymaga utwardzenia; osobną kwestią jest konieczność inwestycji na drogach powiatowych i wojewódzkich. Konieczne są także nakłady inwestycyjne na budowę chodników, ścieżek rowerowych i oświetlenia. **Jedną z największych bolączek dla mieszkańców jest brak połączenia kolejowego,** które stanowiłoby alternatywę dla transportu samochodowego i autobusowego.

Zasada zrównoważonego rozwoju w zakresie mobilności ma szczególne znaczenie biorąc pod uwagę równoległe działania Gminy w zakresie rozwoju

<sup>1</sup> STRATEGIA ROZWOJU GMINY ŚREM 2013-2020 przyjęta Uchwałą Nr 317/XXXIV/2013 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 25 kwietnia 2013 r.

przemysłu, jak i rolnictwa i turystyki. Pakiet zaproponowanych działań stanowi wyjście do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Śrem poprzez podniesienie jakości transportu publicznego i wzrost intermodalności w podróżach zewnętrznych.

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

Intermodalność obok integracji, będzie jednym z podstawowych narzędzi pozwalających wykorzystać efekt synergii wszystkich środków transportowych poruszających się na terenie gminy. Dotyczy to przede wszystkim ruchu zewnętrznego w stronę Poznania, a także Kościana, Czempinia, Kórnik, Zaniemyśla, Środy Wielkopolskiej i Gostynia.

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

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

### 2.1. Ogólna charakterystyka gminy Śrem

Gmina Śrem to gmina miejsko-wiejska położona w Województwie Wielkopolskim ok. 40 km na południe od Poznania. Geograficznie gmina jest ulokowana nad rzeką Wartą, w miejscu gdzie rzeka zmienia bieg z kierunku zachodniego na północny, na terenie Niziny Wielkopolsko-Kujawskiej. Miasto usytuowane jest po obu stronach rzeki. Stara średniowieczna część z prawej strony rzeki leży w Kotlinie Śremskiej, nowa część na wysokim lewym brzegu rzeki – na Równinie Kościańskiej. Według danych z 31 grudnia 2015 r. gminę zamieszkiwało 41.427 osób. W skład gminy wchodzi 33 sołectwa - Binkowo, Borgowo, Bodzyniewo, Błociszewo, Dalewo, Dobczyn, Dąbrowa, Gaj, Góra, Grodzewo, Grzymysław, Kadzewo, Kaleje, Krzyżanowo, Kawcze, Luciny, Łęg, Marianowo, Mechlin, Mórka, Nochowo, Nieślabin, Olsza - Bystrzek, Ostrowo, Orkowo, Pełczyn, Pyszaca, Psarskie, Sosnowiec, Szymanowo, Wirginowo, Wyrzeka i Zbrudzewo oraz miasto Śrem, które zamieszkuje 29.666 mieszkańców. Ludność Śremu stanowi aż 71,92 % mieszkańców gminy. Siedziba władz gminnych znajduje się w Śremie, który pełni centrum administracyjne i kulturowe jednostki. Gmina zajmuje obszar o powierzchni 206,19 km<sup>2</sup>, który stanowi 35,83 % powierzchni powiatu śremskiego. Wysoki stopień urbanizacji sprawia jednak, że ludność gminy stanowi aż 67,85 % ludności powiatu śremskiego.

Obok Śremu do największych miejscowości gminy należą Psarskie (1.865), Nochowo (1.473), Zbrudzewo (738), Pyszaca (620) i Mechlin (606), położone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Gmina charakteryzuje się wysoką koncentracją mieszkańców. W sześciu miejscowościach wzajemnie sąsiadujących ze sobą, zamieszkuje aż 84,78 % wszystkich mieszkańców gminy.

Gmina Śrem graniczy z następującymi gminami:

- od północy z gminą miejsko-wiejską Kórnik (23.817 mieszkańców) w powiecie poznańskim,
- od zachodu z gminą wiejską Brodnica (4.923 mieszkańców) w powiecie śremskim i gminą miejsko-wiejską Czemiń (11.473 mieszkańców) w powiecie kościańskim,
- od południa z gminą miejsko-wiejską Krzywiń (10.027 mieszkańców) w powiecie kościańskim i gminą miejsko-wiejską Dolsk (5.891 mieszkańców) w powiecie śremskim,

- od zachodu z gminą wiejską Zaniemyśl (6.779 mieszkańców) w powiecie średzkim i gminą miejsko-wiejską Książ Wielkopolski (8.592 mieszk.) w powiecie śremskim.

Łącznie na terenie gminy Śrem i sąsiadujących gmin zamieszkuje 112.929 osób, Jak widać z przedstawionych danych Śrem stanowi główny ośrodek miejski w regionie. Nie mniej rozwój gminy Kórnik powoduje, że Śrem coraz silniej ciąży w stronę Poznania i integruje się z miejskim obszarem funkcjonalnym stolicy województwa.

Do najważniejszych szlaków komunikacyjnych przebiegających przez teren gminy należą przelotowe drogi wojewódzkie nr 432: Leszno – Krzywiń – Śrem - Środa Wielkopolska – Września i nr 434: Kleszczewo (węzeł z drogą ekspresową S5) – Kórnik – Śrem – Kunowo – Gostyń – Rawicz oraz drogi wojewódzkie kończące swój bieg w Śremie nr 310 z Głuchowa i nr 436 z Klęki.

Główną drogę dojazdową do stolicy województwa stanowi droga krajowa 434 na odcinku do Kórnika, a następnie droga ekspresowa S11. Alternatywnym połączeniem w stronę Poznania, są także droga powiatowa 2464P i wojewódzkie 431 do Mosiny i 430 z Mosiny do Poznania. Największe natężenie ruchu występuje na ciągu dróg wojewódzkich 310 i 434 w Śremie, przez które przejeżdża dziennie 14.639 pojazdów, w tym 11.815 samochodów osobowych, 1.479 samochodów dostawczych i 1.126 samochodów ciężarowych<sup>2</sup>.

Przez teren gminy przebiega również nieczynna linia kolejowa nr 369 relacji Mieszków – Czempin. Linia o długości 53,5 km łączyła linie kolejową 271 Poznań - Wrocław z linia kolejową 272 Poznań - Kluczbork. W 1995 r. ze względu na nieopłacalność eksploatacji spowodowaną przede wszystkim brakiem zainteresowania podróżnych, w związku z bardzo długim czasem przejazdu (dojazd do Śremu samochodem zajmował o wiele mniej czasu), zawieszono ruch pasażerski na całej długości. W 2005 r. właściciele prywatnej fabryki mebli w Psarskim wybudowali bocznice przy zakładzie, co spowodowało wznowienie ruchu towarowego na odcinku Czempin – Śrem. Obecnie linią tą prowadzone są przewozy do Odlewni Żeliwa i elektrociepłowni w Śremie z częstotliwością raz na miesiąc. Odcinek Śrem – Mieszków jest nieczynny i nieprzejezdny i w chwili obecnej nie posiada bezpośredniego połączenia z linią 272. W ramach projektu Poznańska Kolej Metropolitalna, planowana jest reaktywacja ruchu pasażerskiego na odcinku Śrem – Czempin i dalej do Poznania. Długość linii kolejowej przypadającej na obszar gminy Śrem to 11,9 km. Na jej terenie zlokalizowano 4 stacje

---

<sup>2</sup> Transprojekt Warszawa - Pomiar ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku



i przystanki kolejowe: Pysząca, Grzymysław, Śrem Odlewnia i Śrem. Wszystkie w chwili obecnej są nieczynne.

Średni czas dojazdu z centrum Śremu do centrum Poznania wynosi od 45 do 70 minut dla podróży realizowanych samochodem osobowym i od 60 do 88 minut dla połączeń autobusowych. W przypadku reaktywacji połączenia kolejowego na trasie Śrem – Czempin czas przejazdu koleją do Poznania wyniósłby około 65 minut, a więc porównywalnie z połączeniami autobusowymi. Tak długi czas przejazdu może być poważną barierą w zakresie rozwoju kolei na terenie gminy.

Gmina Śrem charakteryzuje się wysokim udziałem mieszkańców w wieku produkcyjnym, który wynosi 63,7 %. Należy podkreślić, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym, kształtujący się na poziomie 19,5 %, jest wyższy aniżeli udział osób w wieku poprodukcyjnym (16,8 %). Średnia wieku mieszkańców gminy wynosi 38,6 lat i jest wyższa o blisko 2 lata niż średnia w metropolii. Niepokojącymi trendami jakie pojawiły się w ostatnich latach na terenie gminy jest ujemne saldo migracji i przyrost naturalny poniżej średniej. Powoduje to, że postępujący proces starzenia się społeczeństwa na terenie gminy Śrem będzie przebiegać szybciej niż na obszarach sąsiednich gmin, co będzie miało wpływ na zmniejszanie się ruchliwości mieszkańców.



## 2.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Śrem jest gminą przemysłowo-rolniczą. Jej całkowita powierzchnia to 206,19 km<sup>2</sup>. Użytki rolne zajmują 71,15 % powierzchni gminy, z czego grunty orne – 11940 ha, sady – 116 ha, łąki trwałe 1210 ha, pastwiska trwałe – 931 ha i grunty rolne zabudowane 250 ha. Grunty leśne zajmują 17,00 % powierzchni gminy. Grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią jedynie 7,00 % powierzchni gminy, z czego tereny mieszkaniowe – 306 ha, a tereny przemysłowe – 97 ha. Użytki ekologiczne zajmują 93,4 ha – 0,45 % powierzchni gminy, nieużytki 309 ha – 1,50 %, a tereny różne 143 ha – 0,69 %. Funkcjami wiodącymi gminy są rolnictwo, leśnictwo oraz turystyka i wypoczynek.

Miasto zajmuje powierzchnię 12,38 km<sup>2</sup>. Jest jednym z większych ośrodków przemysłowym w województwie, szczególnie w zakresie produkcji metalowej. Charakterystyczne jest położenie miasta:

- a) starego, nisko - w tzw. Kotlinie Śremskiej;
- b) nowego z nowymi terenami zabudowy – na wysoczyźnie.

Różnice wysokości w obrębie miasta wynoszą ponad 30 m, a w gminie ponad 40 m. Najniższą część stanowi terasa zalewowa Warty, od około 60 m n.p.m. do 66 m n.p.m., płaski teren, porozcinany licznymi starorzeczami, miejscami zalesiony, głównie zajęty przez łąki.

Grunty zabudowane i zurbanizowane znajdują się głównie w mieście Śrem. To najbardziej zurbanizowany obszar gminy. Gęstość zaludnienia wynosi tutaj 2.396 osób/km<sup>2</sup>, co jest jednym z wyższych wskaźników w województwie wielkopolskim, porównywalnym z Kościanem, Luboniem i Obornikami. W mieście zlokalizowane są zarówno obszary o zabudowie wielorodzinnej z przeważającą liczbą budynków o 4 kondygnacjach, jak i obszary o zabudowie jednorodzinnej. Miasto zamieszkuje łącznie 29.666 mieszkańców. Największymi osiedlami na terenie Śremu są:

- osiedle Jeziorany w południowej części miasta nad jeziorem Grzymisławskim,
- osiedle Helenki zlokalizowane w południowo-zachodniej części miasta położone w otulinie Parku Krajobrazowego im. gen. Dezyderego Chłapowskiego.

Średnia gęstość zaludnienia na obszarze całej gminy wynosi 200,07 mieszkańców/km<sup>2</sup>. Jest ona porównywalna z średnią gęstością zaludnienia w Metropolii Poznań i dwukrotnie wyższa niż średnia w Wielkopolsce. Podobną gęstość zaludnienia mają takie gminy miejsko-wiejskie, jak Jarocin, Rawicz, Września, Gostyń i Kępno oraz gminy wiejskie Dopiewo i Rokietnica. Na obszarach wiejskich gminy przeważa zabudowa zagrodowa, a w największych wsiach gminy zabudowa jednorodzinna.

Tereny inwestycyjne gminy zlokalizowane są głównie w Śremie oraz wsiach Zbrudzewo, Nochowo i Psarskie. Na terenie lewobrzeżnego Śremu, w południowo-wschodniej części miasta zlokalizowana jest większość znaczących zakładów przemysłowych, w tym największy zakład Odlewnia Żeliwa „Śrem” S.A., firmy produkcyjne stolarki okiennej i drzwiowej, przedsiębiorstwa transportowe, skład węgla, stacje obsługi samochodów oraz zakłady rzemieślnicze i hurtownie materiałów budowlanych. W tej części miasta zlokalizowane są takie zakłady produkcyjne, jak:

- "GAWROŃSKI" sp. z o. o. w Mechlinie
- TFP-GRAFIKA sp. z o. o., ATB TRUCK S.A., "DEFOR" S. A., Konstrukcje Stalowe HYŻYK Sp. z o. o. , Odlewnia Żeliwa ŚREM S.A. oraz POLISH ASSEMBLY CENTRE sp. z o. o., Recykl Organizacja Odzysku w Śremie;

Pozostałe duże zakłady pracy zlokalizowane są m.in.:

- w Śremie i w Psarskim przy DW 310 (EURAS Sp. z o.o., DUTCH TRADE sp. z o. o., DUTRON Śrem sp. z o. o. i OFLOR sp. z o. o., KOLITA sp. z o. o.);
- w Nochowie w sąsiedztwie drogi 434 przy wylocie na Leszno (REHAU sp. z o. o., „Spójnia” Hodowla i Nasiennictwo Ogrodnicze sp. z o.o.);
- w Zbrudzewie przy DW 434 na Kórnik (Leopol Meble Polska sp. z o. o.).

Ponadto, zakłady usługowe, zatrudniające ponad 50 pracowników, związane z usługami medycznymi i komunalnymi, rozlokowane są w centralnej i północnej części miasta. Wśród nich znajdują się m.in. Wielkopolski Ośrodek Reumatologiczny, Zakład Pielęgnacyjno-Opiekuńczy ZOZ Śrem, Centrum Medyczne "Małgorzata", Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Śremie i Śremskie Wodociągi sp. z o. o.

Specyficzną cechą układu przestrzennego jest dalszy rozwój terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą polegający na ich koncentracji w następujących rejonach:

- ulicy Stanisława Staszica (Śremski Park Inwestycyjny – Obszar Zachodni),
- trasy wylotowej na Rawicz (Śremski Park Inwestycyjny – Obszar Wschodni),
- tras wylotowych w kierunku Poznania, Wrześni, Czempinia i Gostynia.

Duże obszary wyznaczone pod działalność gospodarczą znajdują się także we wsiach Zbrudzewo, Psarskie (w rejonie ul. Leśnej i Platanowej), Nochowo (przy drodze w kierunku Leszna) oraz nowo projektowany teren we wsi Pysząca. Ponadto, w Nochowie, Olszy i Niesłabinie zlokalizowano obiekty

o charakterze przemysłowym, służące produkcji rolnej i spożywczej lub na rzecz rolnictwa.

Większość dużych zakładów przemysłowych zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich, co w znaczny sposób ułatwia ukierunkowanie ruchu samochodów ciężarowych zapewniających zaopatrzenie i odbiór towarów. Są one w miarę dobrze oddzielone od terenów mieszkaniowych z wyjątkiem wsi Psarskie i Nochowo, gdzie na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej pojawiły się obiekty produkcyjne i magazynowe, natomiast na terenach przeznaczonych pod działalność gospodarczą – domy mieszkalne.

**Rozmieszczenie przestrzenne zakładów przemysłowych powoduje, że w miarę proste jest zarządzanie ruchem samochodów ciężarowych, które zabezpieczają dostawy do największych zakładów przemysłowych. Są one położone w najbliższym sąsiedztwie dróg wylotowych ze Śremu, w tym obwodnicy miasta poprowadzonej wzdłuż drogi wojewódzkiej 434.**

Ważnymi generatorami ruchu są przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące i profilowane, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W 2015 roku w Gminie Śrem było 14 szkół podstawowych, 7 gimnazjów i 4 szkoły średnie. W roku szkolnym 2014/2015 w szkołach podstawowych i gimnazjach uczyło się łącznie 4.354 uczniów, a do przedszkoli uczęszczało 1.179 dzieci. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela nr 1. Rozmieszczenie placówek oświatowych na terenie gminy

Rodzaj placówki / Miejscowość	Przedszkola	Szkoła podstawowa	Gimnazjum	Szkoły ponadgimnazjalne
Śrem	8	8	4	4
Bodziniowo		1		
Dąbrowa		1	1	
Krzyżanowo		1		
Nochowo		1	1	
Pysząca		1		
Zbrudzewo		1	1	
<b>Razem</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>4</b>

Kolejnymi generatorami ruchu na terenie gminy są supermarkety. Ich powstanie to efekt zmian w sieci handlowej, gdzie małe lokalne sklepy są wypierane przez sieciowe supermarkety o powierzchni od 400 do 2500 m<sup>2</sup>. Są one zlokalizowane głównie w Śremie w centralnej części miasta

i na dużych osiedlach mieszkaniowych (Lidl, Biedronka, Bricomarche, Intermarche i E Leclerc).

Część zalesionych terenów gminy Śrem obejmuje Park Krajobrazowy im. gen. D. Chłapowskiego, o całkowitej powierzchni 17323,21 ha, z których 22813,51 ha położonych jest na terytorium gminy. Park obejmuje Równinę Kościańską oraz skrawek Pojezierza Krzywińskiego. Ma on na celu ochronę rzadkiego krajobrazu kulturowego oraz promowanie zrównoważonego rozwoju rolnictwa. Drugą formę ochrony przyrody stanowi na terenie gminy Rogaliński Park Krajobrazowy, który został utworzony w roku 1997, a jego całkowity obszar wynosi 12682,7 ha. Znajduje się on częściowo także w gminach Kórnik, Brodnica i Mosina. Pełni on funkcje ochrony krajobrazu doliny Warty oraz jej flory i fauny.

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

### 2.3. Sieć drogowa

Komunikacja wewnątrz gminy oparta jest na rozbudowanym systemie dróg o łącznej długości 260,54 km, w skład którego wchodzi cztery drogi wojewódzkie 310, 432, 434 i 436 oraz drogi powiatowe i gminne. Drogi wojewódzkie zapewniają miastu połączenia zewnętrzne w kierunku Poznania, Leszna, Gostynia, Kościana, Czempinia, Środy Wielkopolskiej i Książa Wielkopolskiego. Dzięki budowie obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej 434, udało się skutecznie odseparować ruch lokalny od ruchu tranzytowego na osi północ-południe, głównie w relacji Poznań – Sarnowa, będącej alternatywną drogą w stosunku do zatłoczonej drogi krajowej nr 5. W dalszym ciągu głównym problemem pozostaje nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego na osi wschód-zachód wzdłuż dróg wojewódzkich 310 i 432, w ciągach ulic Grunwaldzkiej, al. Solidarności, Kilińskiego i Władysława Sikorskiego.

Wg badań WZDW w Poznaniu przeprowadzonymi w 2010 roku, najbardziej obciążonym odcinkiem dróg była ul. Grunwaldzka, będąca ciągiem dróg wojewódzkich 310 i 434. W ciągu doby drogą tą przejeżdża łącznie 14.639 pojazdów<sup>3</sup>. Równie obciążonymi ulicami w Śremie jest ul. Kilińskiego od ul. Grunwaldzkiej do wylotu z miasta, gdzie przejeżdża łącznie 11.972 pojazdów na dobę. To także tutaj nakłada się ruch lokalny na ruch tranzytowy w stronę Kościana i Leszna. Kolejnymi mocno obciążonymi odcinkami dróg na terenie gminy Śrem są droga wojewódzka nr 310 na odcinku Grabianowo – Śrem (9.271 pojazdów na dobę) oraz droga wojewódzka nr 432 na odcinku Zbrudzewo-Śrem (10.302 pojazdów na dobę).

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

Nr drogi	Opis odcinka		Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych							
	Dł. [km]	Nazwa	O	M	SoM	Lsc	Scb p	Sczp	A	C
<b>310</b>	10,2	Grabianowo-Śrem	9271	74	8084	640	185	195	65	28
<b>432</b>	15,1	Jerka-Śrem	5421	43	4299	515	179	298	27	60
<b>432</b>	1,5	Śrem, ul. Kilińskiego	11972	84	9950	838	442	442	180	36
<b>432</b>	2,3	Śrem ul. Grunwaldzka od skrzyż. z DW310 do skrzyż. z DW 434	14639	44	11815	1479	585	541	146	29
<b>432</b>	10,9	Śrem - Zaniemyśl	4615	42	3383	595	212	323	32	28
<b>434</b>	2	Zbrudzewo-Śrem	10302	52	8590	783	361	402	93	21
<b>434</b>	5,3	Obwodnica Śremu	7302	44	5600	606	365	650	15	22

<sup>3</sup> Transprojekt Warszawa - Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku

<b>434</b>	11,4	Śrem - Dolsk	7817	47	6113	829	281	430	70	47
<b>436</b>	15,9	Pysząca - Książ Wielkopolski	3464	24	2913	281	118	90	31	7

Źródło: www.gddkia.pl

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

Tabela nr 3. Struktura dróg na terenie gminy Śrem

Nr Drogi	Przebieg	Długość [Km]	Udział
<b>Drogi Krajowe</b>			
	Brak		
<b>Drogi Wojewódzkie</b>			
<b>310</b>	Głuchowo – Czempiń - Śrem,	47,77	18,33%
<b>432</b>	Leszno - Krzywiń - Śrem - Środa Wielkopolska - Września,		
<b>434</b>	Kleszczewo – Kórnik – Śrem – Kunowo – Gostyń - Sarnowa.		
<b>436</b>	Pysząca – Książ Wielkopolski – Nowe Miasto Nad Wartą		
<b>Drogi Powiatowe</b>			
<b>2464</b>	(Świątniki) - granica powiatu - Orkowo - Niesłabin - Zbrudzewo - DW 434	73,27	28,12%
<b>2480</b>	(Czmoń) - granica powiatu - Kaleje - Luciny - DW 432 – Dąbrowa		
<b>3897</b>	(Kościan) – gr. powiatu - Błociszewo - Gaj - Śrem (ul. Chełmońskiego) - DW 310		
<b>4062</b>	Iłowiec - Ogieniewo - Brodnica - Ludwikowo - Psarskie - DW 310		
<b>4066</b>	Krzyżanowo – Gaj		
<b>4068</b>	DW 432 - Dalewo - Mórka – Mełpin		
<b>4069</b>	DW 310 - Pucółowo - Błociszewo - DW 432 - Wyrzeka – Kadzewo		
<b>4070</b>	Kadzewo - Bodzynieo - Międzychód - Pinka - DW 434 - Wieszczyżyn - Dobczyn - Jarosławki - Konarskie - DW 436		
<b>4071</b>	Kadzewo – Mórka		
<b>4072</b>	DW 432 - Mechlin - Dąbrowa - granica powiatu śremskiego		
<b>4073</b>	DW 432 - Nochówko - Kadzewo - Mełpin - Lubiatówko - Dolsk (ul. Kościańska, ul. Kościelna, Pl. Wyzwolenia, ul. Pocztowa) - DW 434		
<b>4074</b>	DW 436 - Łęg - Bystrzek - Olsza - DW 436		
<b>4075</b>	Nochówko - Pełczyn - Gawrony – Międzychód		
	<b>Drogi Gminne</b>		
	<b>Razem:</b>	<b>260,54</b>	



Na wszystkich analizowanych drogach ruch jest zdominowany przez samochody osobowe, których udział waha się od 78,2 % do 87,2 %. Kolejnymi grupami pojazdów są lekkie samochody ciężarowe (od 6,9 % do 10,8%) oraz duże samochody ciężarowe (od 4,1 % do 9,1 %). Nieco inna struktura ruchu jest notowana na obwodnicy Śremu oraz na drodze Śrem - Zaniemyśl, gdzie udział ruchu dużych samochodów ciężarowych jest wyższy o około 3 punkty procentowe, kosztem udziału samochodów osobowych.

Drogi na terenie miasta, po których dopuszczony jest transport ciężarowy są drogami wojewódzkimi i obejmują następujące odcinki:

- a) ul. Sikorskiego i Aleje Solidarności w ciągu drogi wojewódzkiej 310,
- b) ulice Kilińskiego, Grunwaldzką, Staszica i Gostyńska w ciągu drogi wojewódzkiej 432,
- c) obwodnicę miasta Śrem i wsi Zbrudzewo w ciągu drogi wojewódzkiej 434.

Opis dzisiejszego układu drogowego pokazuje, że najważniejszym obecnie wyzwaniem jest **budowa obwodnicy Śremu na osi wschód-zachód. Oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego oraz zmiana podziału modalnego podróży**, pozwoli na zmniejszenie liczby samochodów osobowych biorących udział w ruchu. Nie mniej osiągnięcie tego celu możliwe jest jedynie poprzez skoordynowane działanie na różnych szczeblach samorządu i państwa. Modernizacja linii kolejowej 369 Śrem - Czempin jako alternatywnego w stosunku do samochodu środka transportu musi być poprzedzona dokładnymi analizami preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy.

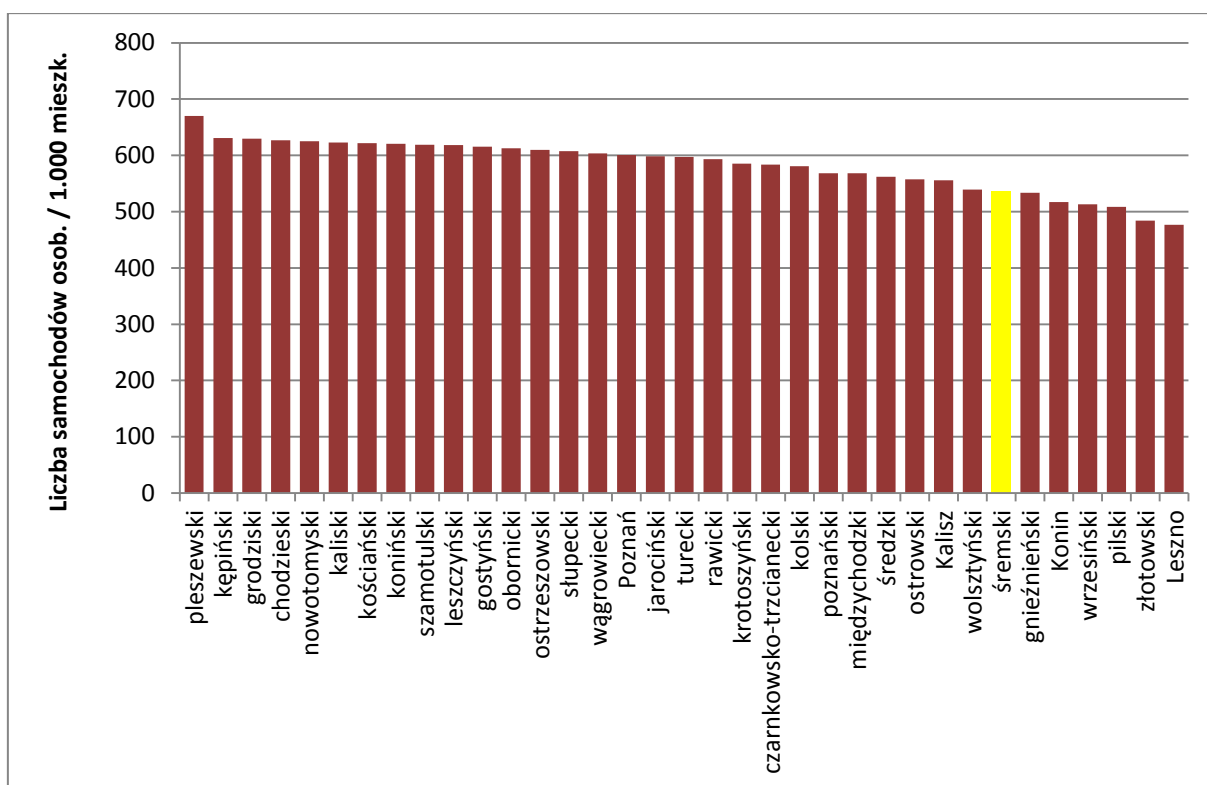
Najważniejszymi zadaniami gminy w zakresie dróg, to dążenie do maksymalnego upłynnienia ruchu na terenie miasta oraz budowa skrzyżowań umożliwiających bezpieczne włączanie się do ruchu z dróg lokalnych. Wraz z rozwojem obszarów mieszkaniowych rozbudowa sieci dróg lokalnych musi być tak realizowana, aby umożliwić objęcie wszystkich nowych obszarów mieszkaniowych transportem publicznym.



## 2.4. Motoryzacja indywidualna

Wg danych Starostwa Powiatowego w Śremie liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych w powiecie śremskim na koniec 2015 r. wynosiła 44.474 jednostek, w tym 33.916 samochodów osobowych (76,26 %), 4.747 samochodów ciężarowych (10,7 %), 154 autobusy (0,35 %), 5.657 motocykli (12,72 %). Tym samym wskaźnik motoryzacji notowany na terenie powiatu wynosi 558 pojazdów / 1000 mieszkańców. Jest to wskaźnik zbliżony do średniej w metropolii, lecz jeden z niższych spośród powiatów Wielkopolski. Dla porównania średni wskaźnik dla województwa wielkopolskiego wynosi 583 pojazdy / 1.000 mieszkańców. W skali województwa wielkopolskiego, w 2014 roku, powiat śremski, pod względem stopnia motoryzacji zajmował 30 miejsce spośród 35 wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu.

**Wysoka liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie gminy powoduje, że ten środek transportu jest podstawowym środkiem przemieszczania się wykorzystywanym zarówno w podróżach zewnętrznych, jak i wewnętrznych. Nie mniej niższy stopień motoryzacji niż w większości powiatów i miast Wielkopolski powoduje, że obok rozwoju sieci drogowej ważnymi działaniami będzie rozwijanie sieci transportu publicznego, a w granicach miasta i sąsiednich miejscowości także transportu rowerowego.**



Rys.1.

## 2.5. Sieć parkingowa

Obecnie najpoważniejszym narzędziem zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest strefa płatnego postoju w centrum miasta. Jej celem jest przede wszystkim ograniczenie czasu parkowania w ścisłym centrum i zapewnienie dostępności odpowiedniej liczby miejsc postojowych poprzez wymuszenie rotacji pojazdów wjeżdżających do strefy centralnej.

Obecnie Strefa Płatnego Parkowania obejmuje ulice zlokalizowane wokół Placu 20 Października, w rejonie Targowiska Miejskiego oraz u zbiegu ulic Grunwaldzkiej, Długiej i Zielonej. Opłaty za postój pobierane są od poniedziałku do piątku, w godzinach od 8.00 do 18.00, a w rejonie targowiska także w soboty od 8.00 do 13.00. Regulamin strefy jest tak pomyślany, aby ułatwić parkowanie w centrum miasta na krótki okres czasu, ułatwiając głównie dojazd na zakupy, co docelowo ma powstrzymać handlowców przed zamykaniem sklepów w ścisłym śródmieściu. Rosnąca progresywnie stawka za parkowanie ma również zachęcić część osób do korzystania z komunikacji miejskiej w przejazdach do centrum. Stawki odpłatności przedstawiono w tabeli nr 4.

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

Czas parkowania	Wielkość opłaty	
minimalna opłata za 25 minut	0,50 zł	
za pierwszą godzinę	1,50 zł	
za drugą godzinę	1,70 zł	
za trzecią godzinę	1,90 zł	
za czwartą i każdą następną	1,50 zł	
Oplaty abonamentowe	A Ogólnodostępny	M mieszkańca
Tygodniowy	25,00	-
Miesięczny	90,00 zł	18,00 zł

Łącznie na terenie gminy zlokalizowanych jest 8.296 ogólnodostępnych miejsc parkingowych, z czego 4.803 na wydzielonych placach, 2.962 prostopadle do osi drogi, 156 równoległe i 375 skośnie. 91% wszystkich miejsc parkingowych zlokalizowana jest w mieście, natomiast pozostałe 9% na terenie gminy<sup>4</sup>. Tym samym popyt na jedno miejsce parkingowe wynosi 2,21 samochodu osobowego. Jest to jeden z wyższych wskaźników, podobny jak w Kostrzynie czy w Swarzędzu. Dla porównania średni wskaźnik popytu w powiecie poznańskim wynosi 3,05. Mimo, to na osiedlach mieszkaniowych Śremu występuje deficyt miejsc parkingowych, a ograniczona liczba miejsc parkingowych w Centrum Śremu jest jednym z powodów funkcjonowania strefy ograniczonego parkowania.

Aby zapewnić odpowiednią liczbę miejsc postojowych, zakłada się, że zgodnie z SUKiZP Gminy Śrem<sup>5</sup> każdy inwestor zobowiązany jest do budowy :

- 0,6-0,9 miejsca postojowego na 1 mieszkanie na terenach zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności,
- 1 - 1,2 miejsca postojowego na 1 mieszkanie na terenach zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności,
- 2-3 miejsc postojowych na 10 użytkowników na terenach usług publicznych i komercyjnych,
- 1,5 - 2,5 miejsc postojowych na 10 użytkowników na tereny aktywności gospodarczej.

<sup>4</sup> BIT Poznań Sp. j. - Badanie powiązań funkcjonalno-przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru aglomeracji poznańskiej – Poznań 2015 rok.

<sup>5</sup> Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Śrem przyjęte Uchwałą Nr 33/V/2015 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 26 lutego 2015 r.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Śrem przyjmuje się, że:

- miejsca postojowe dla samochodów powinny być lokalizowane i urządzone w sposób nieuciążliwy, głównie na działce obiektu generującego potrzeby parkowania pojazdów,
- dopuszcza się parkowanie samochodów osobowych na ulicach pod warunkiem wydzielenia pasów postojowych w układzie podstawowym dróg,
- parkowanie na chodnikach będzie się stopniowo ograniczać wyłącznie do miejsc wyznaczonych, z trwałym oddzieleniem powierzchni przeznaczonych dla pojazdów i pieszych,
- na osiedlach mieszkaniowych z deficytem miejsc parkowania należy wprowadzić zarządzanie ich zasobem,
- parkowanie samochodów ciężarowych i autobusów powinno odbywać się w strefach zewnętrznych jednostek urbanistycznych.

## 2.6. Drogowy transport zbiorowy

Na terenie gminy istnieje sieć transportu publicznego organizowana przez Gminę Śrem. Linie komunikacji miejskiej obsługiwane są przez podmiot zewnętrzny wyłoniony w drodze przetargu. Obecnie operatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Śrem jest prywatna spółka „TOTEM” ze Śremu.

Sieć komunikacyjna składa się z 18 linii autobusowych obejmujących swym zasięgiem miasto i gminę. Sieć nie obejmuje miejscowości sąsiednich gmin na podstawie porozumień międzygminnych. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., na liniach obsługiwanych przez Totem wykonywane są 62 kursy dziennie w dzień roboczy, 12 w soboty i 9 w niedzielę. Rocznie, na zakontraktowanych liniach, realizowanych jest 329.137 km. Z usług komunikacji miejskiej korzysta 335.410 pasażerów. W ramach sieci obsługiwanych jest 156 przystanków, z których 105 zlokalizowanych jest na obszarach wiejskich.

Gminny operator eksploatuje łącznie 8 autobusów niskopodłogowych, z których wszystkie są dostępne dla osób niepełnosprawnych. Niemniej z uwagi na fakt niskich stawek za wykonywaną pracę przewozową trzon pojazdów obsługujących sieć gminnego transportu zbiorowego stanowią autobusy stare w wieku powyżej 15 lat, wyposażone w silniki spełniające normę czystości spalin Euro-1. Są to głównie autobusy Mercedes-Benz o 405N i Neoplan. Parametry techniczne poszczególnych linii przedstawiono w tabeli nr 5.

Tabela nr 5. Parametry techniczne linii publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Śrem

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
<b>Linie miejskie</b>						
<b>1</b>	ul. Farna – ul. Piłsudskiego – ul. Klińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	7	2	2	15 609,6	44 513
<b>2</b>	ul. Farna – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego – ul. Farna	8	4	2	21 592,8	45 141

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
7	ul. Farna – ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – ul. Al. Solidarności – ul. Malczewskiego – ul. Al. Solidarności – ul. Sikorskiego – ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	3	2	1	17 157,6	44 324
11	ul. Farna – ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – ul. Al. Solidarności – ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	4	0	0	8 467,2	21 607
<b>Linie podmiejskie</b>						
3	ul. Piłsudskiego – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska – ul. Rolna – <b>Sosnowiec – Łęg – Bystrzek – Olsza – Chrzastowo – Dobczyn – Chrzastowo – Pyszaca – Borgowo</b> – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	2	2	1	24 046,8	11 096
4	ul. Piłsudskiego - ul. Mickiewicza - ul. Gostyńska – <b>Pyszaca – Sosnowiec – Łęg – Bystrzek – Olsza – Chrzastowo – Dobczyn – Chrzastowo</b> – ul. Rolna - ul. Gostyńska - ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	3	0	1	28 394,4	10 528
5	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – <b>Nochowo – Nochówko – Kadzewo – Bodzyniewo – Wirginowo – Pelczyn – Nochówko – Nochowo</b> – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	3	0	0	14 364,0	7 003
6	ul. Piłsudskiego – <b>Mechlin – Dąbrowa – Mechlin</b> – ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Grunwaldzka – ul. Staszica – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	3	0	0	19 958,4	12 175
8	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – <b>Nochowo</b> – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	2	0	0	4 334,4	7 771

Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
9	ul. Piłsudskiego – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – Al. Solidarności – <b>Psarskie</b> – Al. Solidarności - ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego	1	0	0	5 695,2	11 083
10	ul. Piłsudskiego – ul. Mickiewicz – ul. Gostyńska – ul. Staszica – ul. Chłapowskiego – ul. Kilińskiego – Al. Solidarności – <b>Psarskie – Góra – Góra Huby – Jaszkowo – Góra Huby – Góra – Psarskie</b> – Al. Solidarności – ul. Kilińskiego – ul. Chłapowskiego – ul. Staszica – ul. Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska	6	2	2	48 254,4	51 880
12	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – <b>Nochowo – Wyrzeka – Dalewo – Jeleńczewo – Mórka – Dalewo – Wyrzeka – Nochowo</b> – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	5	0	0	36 968,4	20 892
13	ul. Piłsudskiego – <b>Zbrudzewo – Niesłabin - Orkowo – Niesłabin – Zbrudzewo</b> – ul. Piłsudskiego	2	0	0	12 600,0	4 383
14	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – Al. Solidarności – ul. Chełmońskiego – <b>Gaj – Błociszewo – Krzyżanowo – Pucółowo – Manieczki – Szymanowo – Psarskie</b> – ul. Sikorskiego – ul. Piłsudskiego	3	0	0	21 848,4	28 624
15	ul. Piłsudskiego – <b>Luciny – Kaleje – Luciny</b> – ul. Piłsudskiego	3	0	0	18 446,4	2 681
16	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – <b>Nochowo – Nochówko – Wirginowo – Kadzewo – Bodzyniewo – Kadzewo – Mórka – Dalewo – Wyrzeka – Nochowo</b> – ul. Kilińskiego – ul. Piłsudskiego	2	0	0	15 976,8	5 374
17	ul. Piłsudskiego – ul. Mickiewicza – ul. Gostyńska – <b>Grzemysław – Bogowo – Ostrowo – Dzonek – Wieszczyżyn – Rusocin – Feliksowo – Rusocin – Nowieczek – Masłowo – Drzonek – Ostrowo – Borgowo – Grzemysław</b> – ul.	2	0	0	8 769,6	3 970



Nr linii	Przebieg linii	Liczba kursów			Roczna liczba km	Liczba przewiezionych pasażerów rocznie
		Dzień roboczy	Soboty	Nd i Sw	Wkm	Pasażerowie
	Gostyńska – ul. Mickiewicza – ul. Piłsudskiego					
<b>18</b>	ul. Piłsudskiego – ul. Kilińskiego – ul. Sikorskiego – <b>Psarskie</b> – ul. Sikorskiego – ul. Piłsudskiego	3	0	0	6 652,8	2 365
		<b>62</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>329</b> <b>137,2</b>	<b>335 410</b>

Z uwagi na brak linii kolejowej łączącej Śrem z Poznaniem, ważną rolę w przewozach pasażerskich odgrywają połączenia regionalne obsługiwane głównie przez PKS Poznań S.A. (88,7 % kursów). Obok tego przewoźnika linie przebiegające przez Dworzec Autobusowy w Śremie obsługują także autobusy PKS Leszno (9,57 % kursów) i PKS Bytów (1,74 %). Łącznie dworzec ten obsługuje 107 kursów w dzień roboczy oraz po 40 kursów w soboty i niedziele. Najpopularniejszym kierunkiem, obsługiwanym przez autobusy regionalne jest kierunek poznański, prowadzony trzema korytarzami przez Czmoń i Kórnik (część kursów z pominięciem miasta Kórnik), przez Żabno i Mosinę oraz przez Radzewice i Wiórek. Łącznie, w ciągu doby do Poznania odjeżdża 56 kursów w dzień roboczy oraz po 26 kursów w soboty i niedziele. Innymi ważnymi kierunkami realizowanymi z dworca autobusowego w Śremie są Gostyń i Dolsk (21 par połączeń), Książ Wielkopolski (14 par połączeń), Mosina (12 par połączeń) i Zaniemyśl (8 par połączeń).

Bardzo dużą grupę korzystającą z tej grupy połączeń stanowią osoby pracujące, młodzież ponadgimnazjalna oraz studenci dojeżdżający do Poznania na wyższe uczelnie.

Jako że wszystkie przewozy regionalne w gminie przebiegają przez Dworzec Autobusowy w Śremie konieczna jest jego modernizacja dla zachowania atrakcyjności tego środka transportu. W obrębie dworca planowane jest utworzenie parkingu „park and ride” (około 50 miejsc parkingowych) oraz modernizacja placu manewrowego i peronów autobusowych, tak aby mogły korzystać z niego także autobusy miejskie. Dla zachowania spójności inwestycji zmodernizowany zostanie również budynek dworca. Realizacja ww. inwestycji pozwoli na stworzenie nowoczesnego zintegrowanego węzła przesiadkowego, zwiększającego

intermodalność transportu na terenie gminy. Zwiększy to dostępność mieszkańców do komunikacji zbiorowej, będącej głównym środkiem transportu publicznego na terenie gminy.

Linie regionalne w istotny sposób zwiększają potencjał przewozowy komunikacji gminnej z uwagi na dużą liczbę przystanków PKS, zlokalizowanych na terenie gminy oraz większą liczbę kursów na wybranych kierunkach. Zagrozeniem jest funkcjonowanie linii regionalnych po 1 stycznia 2017 r. Po tym okresie, o ile linie obsługiwane przez PKS nie zostaną zakwalifikowane jako linie o charakterze publicznym, PKS straci prawo do ubiegania się o refundację ulg i zwolnień ustawowych. Tym samym pogorszy się ich rentowność, co wpłynie na ograniczenie oferty przewozowej, zwłaszcza w soboty i niedziele oraz w okresach pozaszczytowych.

Poza Poznaniem, ze Śremu autobusami regionalnymi można także dojechać do Ustki, Słupska, Wrocławia, Legnicy, Jeleniej Góry i Kudowy-Zdrój.

Specyficznymi cechami systemu transportu publicznego na terenie gminy Śrem jest:

- pokrycie liniami komunikacyjnymi większości miejscowości, zamieszkiwanych przez 98,9% mieszkańców gminy,
- kumulacja głównych potoków pasażerskich wzdłuż ulic Kilińskiego i Piłsudskiego w Śremie,
- brak powiązania sieci komunikacyjnej z siecią sąsiednich organizatorów takich, jak ZTM Poznań oraz Miasto i Gmina Kórnik,
- niska częstotliwość nie przekraczająca na liniach miejskich 10 kursów na dobę, głównie w ramach szczytu porannego i popołudniowego, z jednym kursem międzyszczytowym i jednym wieczornym, a na liniach gminnych nie więcej niż 5 kursów na dobę,
- przewaga na obszarach wiejskich linii okrężnych, które parami uzupełniają się, co pozwala na zwiększenie oferty przewozowej w mniejszych miejscowościach,
- wysoka wrażliwość systemu na zakłócenia ruchu drogowego powstającego w rejonie Mostu 23 stycznia,
- brak koordynacji rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i autobusowej komunikacji regionalnej,
- brak zintegrowanej taryfy obejmującej transport miejski, gminny i regionalny.

## 2.7. Transport kolejowy

Ten rodzaj transportu publicznego nie odgrywa żadnej roli w obsłudze komunikacyjnej Śremu. Wynika to z całkowitego zamknięcia dla ruchu pasażerskiego, ponad dwadzieścia lat temu, linii kolejowej nr 369 relacji Jarocin – Mieszków – Śrem – Czempin o długości 53,5 km, która łączyła linie kolejową 271 Poznań - Wrocław z linia kolejową 272 Poznań - Kluczbork. Zgodnie z kierunkami zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy reaktywacja lokalnego transportu kolejowego ma być atrakcyjną alternatywą dla ruchu kołowego. Dlatego przy projektowaniu tej linii bardzo ważnym staje się znalezienie odpowiedniej lokalizacji nowych stacji i przystanków kolejowych, najlepiej przy nowo powstałych dużych osiedlach zabudowy wielo- i jednorodzinnej oraz w sąsiedztwie dużych zakładów przemysłowych. Zgodnie ze studium przyjęto, że na zrewitalizowanej trasie średnia odległość między przystankami kolejowymi powinna wahać się od 3 do 5 km. Ostateczna ich lokalizacja powinna być determinowana także czasem przejazdu na odcinku Śrem – Poznań, który nie może być dłuższy niż połączenia autobusowe.

Na terenie gminy zlokalizowane były 2 stacje kolejowe: Śrem i Grzymysław oraz 2 przystanki kolejowe: Pysząca i Śrem Odlewnia. Zgodnie z „Koncepcją zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego” opracowaną przez warszawską spółkę WYG w ramach projektu „Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej”, przewiduje się rewitalizację linii 369 jedynie na odcinku Czempin – Śrem oraz budowę przystanku kolejowego Psarskie.

**Ważnym elementem działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych jest rewitalizacja linii kolejowej nr 369. Nie mniej rewitalizacja ta musi być połączona z innymi działaniami takimi, jak lokalizacja nowych przystanków kolejowych, skomunikowanie połączeń kolejowych i autobusowych, zintegrowana taryfa przewozowa i zintegrowana informacja pasażerska. Jedynie przy szeroko rozumianej integracji środków publicznego transportu zbiorowego, można osiągnąć korzystną zmianę podziału modalnego na terenie gminy na rzecz transportu intermodalnego.**

Biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu samochodowego zarówno na osi północ-południe, jak i wschód-zachód, niski udział ruchu rowerowego, niską częstotliwość kursowania autobusów komunikacji miejskiej oraz brak połączeń kolejowych wyliczono, że w roku bazowym 2010 emisja CO<sub>2</sub> generowana przez środki transportu na obszarze gminy Śrem wyniosła 130 594 Mg CO<sub>2</sub>e, co stanowiło 36,1% ogółu emisji.

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

Główny cel planu gospodarki niskoemisyjnej to

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

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

W zakresie mobilności celem głównym planu jest takie kształtowanie sieci drogowej wraz ze wszystkimi elementami infrastruktury oraz sieci publicznego transportu zbiorowego tak, aby osiągnąć zrównoważoną mobilność na obszarze całej gminy, będącym elementem miejskiego obszaru funkcjonalnego miasta Poznania. Przez zrównoważoną mobilność rozumie się **odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu publicznego**<sup>6</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. **Działania te nie mogą sprowadzać się do formułowania restrykcji, ale powinny budować i oferować realne**

<sup>6</sup> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – Krajowa Polityka Miejska – dokument roboczy - sierpień 2015r.

**i atrakcyjne alternatywne opcje sprzyjające zmianom zachowań komunikacyjnych.** Realizację wszystkich działań zawartych w planie i związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską zawarto w obszarze „Transport” oraz jeden projekt w obszarze „Energetyka”.

W tabeli nr 6. pokazano powiązanie poszczególnych projektów realizowanych w obszarach „Transport” i „Energetyka” z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej.

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

Obszar	Tytuł projektu	Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej									
		zbiorowy transport pasażerski	transport niemotoryzowany	Intermodalność	bezpieczeństwo ruchu drogowego	transport drogowy	Logistyka miejska	zarządzanie mobilnością	inteligentne systemy transportowe – ITS	wdrażanie nowych wzorców użytkowania	promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów
Energetyka	Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych										√
Transport	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy		√		√	√	√				
	Przyjazna komunikacja zbiorowa	√			√					√	
	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego		√							√	
	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	√	√	√	√					√	√
	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	√									√

#### 4. Działania w zakresie mobilności miejskiej

Wyniki inwentaryzacji bazowej dla roku 2010 w sektorze transport wskazują, że emisja CO<sub>2</sub> na terenie gminy Śrem wynosi 130 594 Mg CO<sub>2</sub>e, co stanowiło 36,1 % ogółu emisji z terenu gminy. Na podstawie zidentyfikowanych obszarów interwencji, określono w Planie listę projektów do realizacji do roku 2020. Realizacja tych projektów zgodna jest z przyjętym celem głównym oraz z celami strategicznymi i szczegółowymi Planu. W tabeli nr 7. przedstawiono listę zadań związanych bezpośrednio z mobilnością. Systematyczna ich realizacja w okresie 2015-2020 umożliwi ograniczenie zużycia energii i emisji zanieczyszczeń gazowych wynikających między innymi ze zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców i rozwoju technologicznego w branży motoryzacyjnej.

Tabela nr 7. Zestawienie projektów transportowych w ramach gospodarki niskoemisyjnej realizowanych przez Gminę Śrem.

L. p.	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
1	Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych	-	324	-
2	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	553	143	-
3	Przyjazna komunikacja zbiorowa	764	198	-
4	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego	382	99	-
5	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	191	50	
6	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	205	55	-
Razem:		2 095	869	

Biorąc pod uwagę przyjętą listę projektów, wyznaczono prognozę efektu ilościowego dla roku 2020 przyjmując kompleksową realizację inwestycji zadeklarowanych przez Gminę. Założono, że realizacja wszystkich projektów transportowych pozwoli na ograniczenie zużycia energii w 2020 roku o 2.095 MWh / rok, a redukcja emisji CO<sub>2</sub> z transportu osiągnie poziom 869 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 niepieszych zarówno na terenie gminy, jak i miasta był niewielki. Drogi rowerowe w gminie Śrem liczą obecnie 28,5 km. Daje to gęstość dróg rowerowych na poziomie 0,138 km/km<sup>2</sup>. W rzeczywistości, biorąc pod uwagę obszar powierzchni zurbanizowanej, stopień nasycenia infrastruktury rowerowej gminy Śrem jest wyższy niż wynika to ze wskaźnika. W rankingu gmin Wielkopolski pod względem długości dróg rowerowych Śrem zajmuje 9. pozycję na 149 gmin, które posiadają drogi rowerowe. Dla porównania w gminach o podobnej liczbie ludności długość dróg rowerowych wynosi: we Wrześni 4,1 km (0,018 km/km<sup>2</sup>), Jarocinie 12,6 km (0,063 km/km<sup>2</sup>) i Krotoszynie 10,1 km (0,039 km/km<sup>2</sup>)

Istniejące drogi rowerowe zostały tak zaprojektowane, aby stworzyć sieć dojazdową do miasta z miejscowości położonych w promieniu 3 km oraz skanalizować ruch rowerowy w samym mieście łącząc obiekty generujące największy ruch. Obejmują one następujące odcinki dróg wzdłuż następujących ulic: Cmentarnej, Działyńskiego, Glinki, Grottgera, Jasnej, Kolejowej, Krótkiej, Nadbrzeżnej, Promenada, Reja, Szkolnej, Wojciechowskiego, Wiejskiej, Wyspiańskiego, Nowy Rynek, Piłsudskiego, Kilińskiego, Powstańców Wielkopolskich, Gostyńskiej, ks. Jana Kajetańczyka, Zaułka Olgi Boznańskiej, Wojska Polskiego, Wyspiańskiego, Zielonej, Michałowskiego oraz Okrężnej w Nochowie.

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

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



rozbudowie lub budowie układów drogowo-ulicznych będą minimalizowane potencjalne kolizje w miejscach styku ruchu pieszego i rowerowego z innymi użytkownikami dróg. Priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego realizowany będzie przez zakładanie wysepek, pasów dla pieszych i rowerzystów, śluz rowerowych w miejscach zakazu przejazdów samochodów, przejść z wzbudzaną lub ostrzegawczą sygnalizacją świetlną w celu zwiększenia ich bezpieczeństwa i komfortu ruchu. Nowe drogi rowerowe będą łączyć zespoły mieszkaniowe Śremu – Helenki i Jeziorany z Centrum oraz głównymi miejscami pracy i nauki. Kolejnym wyzwaniem jest przekształcenie istniejącej drogi wzdłuż skarpy rzeki Warty w bulwar w powiązaniu z zielenią i projektowanym zagospodarowaniem; nadanie bulwarowi indywidualnej formy (nawierzchnia, obiekty małej architektury, oświetlenie, itp.).

Dodatkowym elementem mającym wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych będzie budowa systemu rowerów publicznych, których stacje będą lokalizowane w pobliżu budynków użyteczności publicznej oraz na dużych osiedlach mieszkaniowych. System umożliwi szybkie przemieszczanie się po mieście bez konieczności posiadania własnego roweru. Realizacja tego projektu realizowana będzie wspólnie z inwestorem zewnętrznym i adresowana jest zarówno do mieszkańców gminy, jak i do turystów.

Rozwój ruchu pieszego będzie się skupiał na budowie chodników przy budowie i modernizacji dróg o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz prowadzących do największych generatorów ruchu. Istotnym będzie zapewnienie możliwości bezpiecznego przechodzenia pieszych przez jezdnie.

Tytuł projektu	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego
Zgodność z celami strategicznymi PGN	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.</li> <li>zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> </ul>	
Opis projektu	<p>W ramach projektu planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie bezwzględny priorytet w ruchu będzie miał ruch pieszy i rowerowy;</li> <li>wprowadzenie odpowiednich zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odnośnie np. układu zabudowy i prowadzenia obsługi transportowej danego obszaru z uwzględnieniem ruchu</li> </ul>	<p>Na terenie gminy powstanie sieć wypożyczalni rowerów miejskich, umożliwiających swobodne przemieszczanie się mieszkańców miasta rowerem bez konieczności posiadania własnego jednośladu. Działanie będzie zachęcać do korzystania z rowerów osoby wykonujące podróże okazjonalne. Stworzenie systemu rowerów publicznych pozwoli na ograniczanie emisji gazów</p>

	<p>rowerowego,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• promowanie ekologicznego myślenia wśród mieszkańców;</li> </ul>	<p>cieplarnianych oraz wpłynie korzystnie na bilans wydatków po stronie mieszkańców. Realizacja tej inwestycji przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności gminy oraz zmniejszenia ilości samochodów poruszających się na jej terenie.</p>
Koszt projektu	<p>Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania.</p>	<p>Zadanie na wczesnym etapie koncepcyjnym nie posiada wystarczającego zakresu danych umożliwiających oszacowanie kosztów zadania.</p>
Efekt ekologiczny projektu:	<p><b>50 Mg CO<sub>2</sub></b></p>	<p><b>99 Mg CO<sub>2</sub></b></p>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	<p>Gmina Śrem</p>	<p>Gmina Śrem</p>

#### 4.1.2. Publiczny transport zbiorowy

Wzmocnienie systemu miejskiego i gminnego publicznego transportu zbiorowego, ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, szkoły czy na uczelnię środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma przyczynić się do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, jest jej ściśle powiązanie z autobusowymi połączeniami regionalnymi, a w kolejnym etapie z koleją (w przypadku reaktywacji linii kolejowej nr 369) oraz wprowadzenie zintegrowanej taryfy. Do działań realizowanych na terenie gminy, które mają wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego należy zaliczyć:

- zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów miejskich i gminnych oraz w miarę możliwości wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy,
- lepsze skomunikowanie linii miejskich i gminnych z autobusowymi liniami regionalnymi,
- optymalizację rozkładów jazdy pod kątem skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu,
- przyspieszenie komunikacji miejskiej poprzez budowę bus-pasów i śluz w miejscach największego zatłoczenia motoryzacyjnego na terenie Śremu,
- modernizację dworca autobusowego wraz z parkingiem „Park and Ride” na 41 samochodów w rejonie ulic Zamenhoffa i ul. Modrzewskiego,
- wprowadzenie do eksploatacji, w ramach kontraktowania usług, nowszych autobusów, wyposażonych w silniki spełniające bardziej rygorystyczne normy emisji spalin oraz hałasu lub napędzanych paliwami alternatywnymi,
- w ramach prowadzonych przetargów, wprowadzenie wymagań wyposażenia autobusów w elektroniczne systemy informacji pasażerskiej, sieć wi-fi i systemy monitoringu, pozwalające podnieść dotychczasowe standardy podróży w oczach pasażerów,
- poprawę dostępności do sieci publicznego transportu zbiorowego poprzez lokalizację nowych przystanków w pobliżu nowo zabudowywanych obszarów mieszkaniowych,
- podniesienie standardów bezpieczeństwa transportu publicznego poprzez budowę zatok przystankowych w ciągach dróg o największym natężeniu ruchu i budowę nowoczesnego oświetlenia przystanków,
- zwiększanie standardów oczekiwania na autobusy, poprzez budowę nowych wiat przystankowych.

Tytuł projektu	Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych	Przyjazna komunikacja zbiorowa	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku</li> <li>zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych<sup>1)</sup>;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku</li> <li>zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku</li> <li>zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.</li> <li>zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> <li>zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych<sup>1)</sup>;</li> </ul>
Opis projektu	<p>Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa stacji tankowania skroplonego gazu ziemnego LNG oraz sprężonego gazu ziemnego CNG na terenie Międzygminnego Składowiska Odpadów Komunalnych w Mateuszewie. Przewidywana ilość wykorzystywanych paliw wynosi 198 000 m<sup>3</sup> CNG/rok, oraz 515 000 m<sup>3</sup> LNG/rok. Wraz z uruchomieniem instalacji możliwe będzie zakontraktowanie usług ptz z operatorem posiadającym autobusy zasilane LNG lub CNG.</p>	<p>Zadanie to ma na celu zwiększenie atrakcyjności podróży komunikacją zbiorową poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>utworzenie większej liczby przystanków,</li> <li>tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P&amp;R,</li> <li>zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej,</li> <li>wyodrębnienie bus pasów.</li> </ul>	<p>W ramach projektu planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie bezwzględny priorytet w ruchu będzie miał transport publiczny oraz ruch piesz i rowerowy;</li> <li>wprowadzenie odpowiednich zapisów w miejscowych zagospodarowaniach przestrzennych, a także w planach miejscowych, odnośnie np. układu zabudowy i prowadzenia obsługi transportowej danego obszaru z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego,</li> </ul>	<p>Realizacja tego zadania przyczyni się do wdrożenia w zamówieniach publicznych Rozporządzenia Ministra Infrastruktury dot. Innych niż cena kryteriów oceny ofert. Obszar transportu publicznego oraz pojazdów służbowych na terenie gminy to jedno z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza, a jego unowocześnienie i usprawnienie pod kątem środowiska naturalnego przyniesie pozytywne efekty.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• promowanie ekologicznego myślenia wśród mieszkańców;</li> </ul>	
Koszt projektu	nie oszacowano	nie oszacowano	nie oszacowano	nie oszacowano
Efekt ekologiczny projektu:	<b>324 Mg CO<sub>2</sub></b>	<b>198 Mg CO<sub>2</sub></b>	<b>50 Mg CO<sub>2</sub></b>	<b>55 Mg CO<sub>2</sub></b>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem	Gmina Śrem

- 1) tylko w przypadku wprowadzenia do eksploatacji autobusów napędzanych sprężonym lub płynnym gazem ziemnym;

### 4.1.3. Transport indywidualny

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

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

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

Tytuł projektu	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku</li> <li>• zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> </ul>
Opis projektu	<p>W ramach zadania planowane są inwestycje dotyczące przebudowy ciągów komunikacyjnych, remonty ulic, budowa dodatkowych pasów ruchu, bus pasy oraz rozbudowa rond.</p> <p>Zadanie obejmuje realizację następujących inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa drogi w Ostrowie - poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego – wykonanie 100 metrów drogi o nawierzchni z masy bitumicznej oraz 200 metrów rowu odwadniającego;</li> <li>• budowa ul. Franciszkańskiej i Zielińskiego w Śremie - poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego – wykonanie drogi o nawierzchni z kostki brukowej o długości 630 metrów;</li> <li>• przebudowa ul. Nowowiejskiego w Śremie - Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego - wykonanie nawierzchni z kostki brukowej na odcinku 480 metrów oraz parkingu wzdłuż drogi o powierzchni ok. 1200 m<sup>2</sup>;</li> <li>• budowa, przebudowa i rozbudowa dróg gminnych na obszarach wiejskich – nie planuje się realizacji inwestycji drogowych o długości powyżej 1 km.</li> </ul> <p>W efekcie budowy nowych odcinków drogowych poprawi się płynność, przejezdność i bezpieczeństwo w ruchu komunikacyjnym. Z uwagi na lepszą jakość nawierzchni zmniejszy się czas przejazdu oraz przestojów, a tym samym redukcji ulegnie liczba zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery.</p>

Koszt projektu	1,1 mln PLN
Efekt ekologiczny	143 Mg CO <sub>2</sub> e/rok
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gmina Śrem

#### 4.1.4. Wzrost intermodalności

Z uwagi na brak połączeń kolejowych ten obszar mobilności będzie realizowany odmiennie niż w przypadku gmin Metropolii Poznań, posiadających dostęp do kolei. We wstępnym etapie intermodalność podróży będzie realizowana poprzez poprawę dostępności do dworca autobusowego w Śremie i budowę w jego bezpośrednim sąsiedztwie parkingu „Park&Ride”. Ponadto Gmina Śrem w ramach działań Metropolii Poznań zamierza rozwijać, jako alternatywę do transportu drogowego, podsystem transportu wodnego wzdłuż rzeki Warty. Pierwszym etapem ma być budowa nowoczesnego portu rzeczno-jezioro-łeczno, który ma być realizowany w ramach projektu „P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania”. Projekt ten dopuszcza także ubieganie się o środki unijne na budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych położonych przy wodnych liniach komunikacyjnych.

Tytuł projektu	Przyjazna komunikacja zbiorowa
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku</li> <li>zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> </ul>
Opis projektu	<p>Zadanie to ma na celu zwiększenie atrakcyjności podróży komunikacją zbiorową poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>utworzenie większej liczby przystanków,</li> <li><b>tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P&amp;R,</b></li> <li>zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej,</li> <li>wyodrębnienie bus pasów.</li> </ul>
Koszt projektu	nie oszacowano
Efekt ekologiczny projektu:	198 Mg CO <sub>2</sub>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gmina Śrem



#### 4.1.5. Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych

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

1. Wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie oddziaływania poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne oraz na jakość życia w mieście;
2. Tworzenie narzędzi umożliwiających zwiększoną partycypację społeczną w zakresie wprowadzanych zmian w sieci publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto konsekwentna realizacja wszystkich uprzednio wymienionych projektów powinna zaowocować zmianą podziału modalnego podróży. Wpłyne na to:

- a) podniesienie standardów miejskiego i gminnego transportu publicznego, w tym przede wszystkim zwiększenie częstotliwości jego funkcjonowania;
- b) rozwój sieci rowerowej, która w większości zostanie doprowadzona do węzłów przesiadkowych, szkół i dużych generatorów ruchu zlokalizowanych w mieście;
- c) budowa nowoczesnych węzłów przesiadkowych z parkingami „park and ride” oraz „bike and ride” przy dworcu autobusowym;
- d) promocja transportu publicznego na terenie gminy poprzez stworzenie zintegrowanej internetowej platformy informacji pasażerskiej zrealizowanej w ramach projektu „Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej”
- e) w horyzoncie długookresowym, rewitalizacja linii kolejowej 369, prowadzona przez PKP PLK w ramach WRPO i uruchomienie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego wraz z zainteresowanymi powiatami i gminami.

Tytuł projektu	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej
Zgodność z celem strategicznym PGN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku</li> <li>• zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.</li> </ul>
Opis projektu	<p>W ramach projektu planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzenie w gminie Śrem stref, gdzie bezwzględny priorytet w ruchu będzie miał transport publiczny oraz ruch pieszy i rowerowy;</li> <li>• wprowadzenie odpowiednich zapisów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odnośnie np. układu zabudowy i prowadzenia obsługi transportowej danego obszaru z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego,</li> <li>• <b>promowanie ekologicznego myślenia wśród mieszkańców;</b></li> </ul>
Koszt projektu	nie oszacowano
Efekt ekologiczny projektu:	<b>50 Mg CO<sub>2</sub></b>
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gmina Śrem

#### 4.1.6. Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan systemu transportowego na terenie całego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, jak i indywidualnie na obszarze gminy Śrem. Zaproponowane przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań wskaźniki muszą obrazować stan systemu transportowego i jego wpływ na wszelkie dziedziny funkcjonowania obszaru takie, jak gospodarka przestrzenna, bezpieczeństwo, energochłonność, środowisko, wykluczenie społeczne, rozwój gospodarczy, zdrowie, edukacja itp. Najważniejszym elementem jest 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. Planuje się podjęcie odpowiednich działań, w ramach całej aglomeracji, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk związanych z mobilnością, dostępnych dla każdej gminy wchodzącej w skład Metropolii Poznań, zarówno w wymiarze aglomeracyjnym, jak i gminnym.

#### 4.1.7. Logistyka miejska

Atutem gminy Śrem jest fakt rozmieszczenia dużych zakładów przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy miasta u zbiegu dróg wojewódzkich 432, 434 i 436. Tym samym ruch dużych samochodów ciężarowych został skupiony na drogach głównych. Rodzi to jedynie problemy z odpowiednim zaprojektowaniem skrzyżowań tych dróg z drogami gminnymi stanowiącymi dojazd do tych zakładów. Innym problemem związanym z logistyką miejską jest przede wszystkim organizacja zaopatrzenia wielkopowierzchniowych placówek handlowych, zlokalizowanych w centrum i w obszarze dużych osiedli mieszkaniowych Śremu. 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 ruchowi rowerowemu można przypisać także logistyce miejskiej.

#### 4.1.8. Inteligentne systemy transportowe

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

1. elektroniczne tablice o zajętości miejsca na parkingach „park and ride”, instalowane w ramach projektu budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
2. elektroniczne tablice informacji pasażerskiej instalowane w głównych węzłach przesiadkowych na terenie miasta.

## 4.2. Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej

Tabela nr 8. Harmonogram działań i określenie liczby interesariuszy.

L.p.	Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Data realizacji	Środki finansowe	Wartość projektu
1.	Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych	Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o. o.	2015-2020	Budżet Spółki Środki zewnętrzne	b.d.
2.	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	Gmina Śrem	2008-2016	Budżet Gminy Środki wewnętrzne	1 109 163,50 PLN
3.	Przyjazna komunikacja zbiorowa	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	b.d.
4.	Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	b.d.
5.	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki zewnętrzne	b.d.
6.	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy	Gmina Śrem	2015-2020	Budżet Gminy Środki wewnętrzne	b.d.

### 4.3. Zgodność działań związanych z mobilnością miejską zawartych w Planie gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa, aglomeracji i gminy

Tabela nr 9. Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego WIELKOPOLSKA 2020<sup>7</sup>

	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Działania	Tytuł projektu
1.	1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu	1.1. Zwiększenie spójności sieci drogowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja podstawowej sieci drogowej, budowa nowych odcinków tworzących i organizujących system oraz scalających i wiążących go z systemami zewnętrznymi.</li> <li>• Wzmocnienie lokalnej sieci dróg</li> </ul>	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury im towarzyszącej.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego</li> <li>• Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej</li> </ul>
		1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego.</li> </ul>	Przyjazna komunikacja zbiorowa
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój systemów zarządzania transportem publicznym.</li> </ul>	Przyjazna komunikacja zbiorowa
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocja innowacyjnych i ekologicznych paliw, a także promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów drogowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych</li> <li>• Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy</li> </ul>
	1.5. Rozwój transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocja transportu zbiorowego w miastach przez tworzenie ułatwień dla</li> </ul>	Przyjazna komunikacja zbiorowa	

<sup>7</sup> 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

			<p>transportu zbiorowego (wydzielanie odrębnych pasów ruchu, budowa parkingów „park and ride”, „park and bike” itp.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój i promocja kolei metropolitalnej - zwiększenie częstotliwości i skrócenie czasu przejazdów, rozbudowa sieci przystanków i punktów przesiadkowych.</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocja ekologicznych form transportu zbiorowego.</li> </ul>	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej
2.	Poprawa stanu środowiska	2.5. Ograniczanie emisji substancji do atmosfery	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promocja niskoemisyjnych form transportu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych</li> <li>• Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy</li> </ul>
4.	Zwiększanie konkurencyjności metropolii poznańskiej i innych ośrodków wzrostu w województwie	4.1. Rozwój metropolii poznańskiej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie powiązań komunikacyjnych stolicy regionu z otoczeniem, wraz z modernizacją poznańskiego węzła komunikacyjnego, w tym poprawa stanu komunikacji zbiorowej.</li> </ul>	Przyjazna komunikacja zbiorowa
5.	Zwiększenie spójności województwa	5.2. Rozwój obszarów wiejskich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapewnienie efektywnej infrastruktury transportowej i poprawa transportu zbiorowego.</li> </ul>	



Tabela nr 10. Zgodność działań określonych w załączniku z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”<sup>8</sup>

	Cel	Kierunki interwencji	Działania	Tytuł projektu
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozwijać system transportowy gwarantujący dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi</li> <li>Usprawnić połączenia komunikacyjne pomiędzy obszarami wiejskimi, szczególnie tymi o funkcjach typowo rolniczych, z najbliższymi ośrodkami miejskimi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy</li> <li>Przyjazna komunikacja zbiorowa</li> <li>Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych</li> <li>Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy</li> </ul>
2.	9. Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego	9.4. Udrożnienie obszarów miejskich i metropolitarnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>Podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Przyjazna komunikacja zbiorowa</li> <li>Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy</li> <li>Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej)</li> </ul>

<sup>8</sup> Uchwała Rady Ministrów Nr 16 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. „Trzecia Fala Nowoczesności”

Tabela nr 11. Zgodność działań określonych w załączniku ze Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku<sup>9</sup>

	Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Kierunki interwencji	Projekty PGN
1.	Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego	stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;</li> <li>• rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;</li> </ul>	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;</li> <li>• w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych;</li> <li>• podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego.</li> <li>• zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz gminy i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;</li> </ul>	Przyjazna komunikacja zbiorowa
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.</li> </ul>	Przyjazna komunikacja zbiorowa
		poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,	Model organizacji i zarządzania tym systemem będzie opierał się na: <p>ściślejszej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych, oddziaływaniu na popyt na usługi transportowe oraz wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych</p>	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszo, rowerowego i komunikacji publicznej

<sup>9</sup> Uchwała Rady Ministrów Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

		bezpieczeństwo i niezawodność	<b>Kierunki interwencji będą koncentrować się na m.in. bezpiecznych pojazdach,</b>	Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy
		ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,	Rozwój transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na: <ul style="list-style-type: none"> <li>• wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko;</li> <li>• odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;</li> <li>• wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych</li> <li>• Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy</li> <li>• Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• unowocześnianiu taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa komunalnej stacji CNG i LNG (PGK sp. z o.o.) i zastosowanie tego paliwa we flocie spółek gminnych</li> <li>• Wprowadzenie niskoemisyjnych zamówień publicznych w obszarze transportu publicznego oraz floty pojazdów służbowych gminy</li> </ul>

Tabela nr 12. Zgodność działań określonych w załączniku ze Strategią Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej Metropolia Poznań 2020<sup>10</sup>

Oś	Program	Działania	Projekty PGN
2. Infrastruktura i organizacja transportu	2.1 Metropolitalny wielofunkcyjny węzeł transportowy	2.1.3. Rozwój sieci dróg kolejowych i kołowych w powiązaniach krajowych i regionalnych dla wzmocnienia funkcji intermodalnych i dostępności do metropolitalnego węzła transportowego.	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy
	2.2 Kolej metropolitalna	2.2.3. Integracja kolei metropolitalnej z lokalnymi systemami transportu zbiorowego. 2.2.4. Modernizacja i budowa nowych stacji, przystanków i węzłów przesiadkowych wraz tworzeniem nowoczesnych systemów parkingowych i postojowych (Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride).	Przyjazna komunikacja zbiorowa
	2.3 Zintegrowany transport publiczny	2.3.2. Dostosowanie sieci połączeń transportu zbiorowego do potrzeb przewozowych mieszkańców. Integracja ofert przewozowych poszczególnych operatorów transportu publicznego w celu osiągnięcia rozwiniętej i przejrzystej siatki połączeń, objęcie transportem autobusowym lub mikrobusowym nowych, urbanizujących się terenów w ramach metropolii, synchronizacja rozkładów jazdy	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej
	2.4 Infrastruktura i ruch rowerowy	2.4.2. Stworzenie systemu „Bike&Ride”.	Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej

<sup>10</sup> CBM Poznań - STRATEGIA ROZWOJU AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ – Metropolia Poznań 2020

---

			2.4.4. Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury towarzyszącej.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wprowadzenie publicznego transportu rowerowego</li><li>• Zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju dla transportu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej</li></ul>
--	--	--	--	---

## 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 centrum Śremu wymuszającej ograniczenia w korzystaniu z samochodów. Wprowadzenie systemu zniżek w strefach parkowania wyznaczonych w miastach dla samochodów spełniających EURO 6 oraz z napędem hybrydowym i elektrycznym;
- rozwój systemów ścieżek rowerowych lub komunikacji rowerowej na terenie gminy;
- działania promocyjne i edukacyjne (ulotki, imprezy, akcje szkolne, audycje);

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

- przeniesienie uciążliwego natężenia ruchu samochodowego na odcinki alternatywne, wyznaczone przez zarządzających drogami na danym obszarze wraz z montażem tablic informacyjnych o objazdach;
- możliwość darmowego korzystania z komunikacji zbiorowej;
- zwiększenie intensywności czyszczenia ulic na mokro;

- bezwzględny zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 3,5 tony na wyznaczone ulice miasta;
- czasowe pobieranie zwiększonej opłaty za parkowanie (wielokrotność normalnej stawki) w centrum miasta.

Przewodnicząca Rady

**Katarzyna Sarnowska**



Uzasadnienie

**UCHWAŁY NR 214/XXII/2016  
RADY MIEJSKIEJ W ŚREMIE**

z dnia 9 czerwca 2016 r.

**zmieniającej uchwałę w sprawie Planu gospodarki niskoemisyjnej  
gminy Śrem**

Plan gospodarki niskoemisyjnej gminy Śrem (PGN), stanowiący załącznik do uchwały Nr 196/XIX/2016 Rady Miejskiej w Śremie z dnia 24 marca 2016 r., jest niezbędnym dokumentem umożliwiającym ubieganie się o przyznanie środków pomocowych z budżetu Unii Europejskiej w perspektywie finansowej na lata 2014-2020. Dokument otwiera drogę do finansowania inwestycji obejmujących między innymi termomodernizację budynków publicznych i mieszkalnych, modernizację źródeł ciepła, instalację odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności energetycznej.

Biorąc pod uwagę zakres tematyczny części planowanych przedsięwzięć określonych w w/w dokumencie, a związanych z transportem miejskim, konieczne było uzupełnienie PGN o elementy mobilności miejskiej, zgodnie z wymaganiami konkursów w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2014+ Oś Priorytetowa 3. Energia Działanie 3.3. Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska.

W związku z powyższym podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.

Przewodnicząca Rady

**Katarzyna Sarnowska**