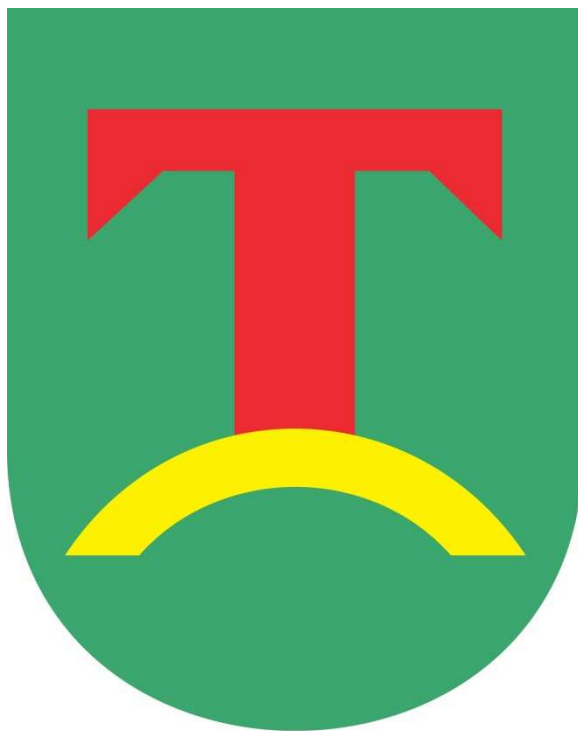


AKTUALIZACJA PLANU GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ DLA GMINY ŚLESIN NA LATA 2015 – 2020

**Uzupełnienie
ROZDZIAŁ 13**



grudzień 2016

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Ślesin

Dynamiczne tempo rozwoju miast oraz zmiany stylu życia mieszkańców wpływają na wzrost potrzeb transportowych. W skutek zmian zachowań transportowych z roku na rok wzrasta liczba pojazdów na ulicach, czego skutkiem jest zatłoczenie ulic, wzrost liczby wypadków, emisji spalin i hałasu, co powoduje obniżenie jakości życia. Dlatego zrównoważone podejście do zagadnień mobilności w miastach staje się nadrzędnym celem we wszystkich krajach UE.

Zrównoważony rozwój odnosi się do procesu postępu cywilizacyjnego, którego nadrzędnym celem jest ograniczenie nadmiernego korzystania z zasobów środowiska naturalnego, tak aby nie zmniejszać szans na rozwój dla przyszłych pokoleń. Dlatego głównym celem koncepcji zrównoważonego rozwoju jest wzrost dobrobytu społecznego przy jednoczesnym zachowaniu harmonii pomiędzy człowiekiem a przyrodą.

Zrównoważona mobilność to pojęcie którego celem jest zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast. Zmiana ta polega na zmniejszeniu liczby podróży realizowanych samochodami osobowymi, a zwiększeniem udziału podróży odbywanych środkami transportu publicznego, rowerem i pieszo. Równoważenie transportu miejskiego jest więc rozwinięciem koncepcji zrównoważonego rozwoju w kwestii transportu. W ramach strategii zrównoważonego rozwoju kluczowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny.

Celem głównym Planu Zrównoważonej Mobilności dla gminy Ślesin jest poprawa jakości życia mieszkańców, stanu środowiska naturalnego, jak również konkurencyjności i atrakcyjności miasta poprzez zrównoważony rozwój systemu transportowego. Odpowiednio prowadzona polityka mobilności w mieście powinna korzystnie wpłynąć na zmniejszenie emisji CO₂, ograniczenie ruchu samochodowego, wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej, wzrost liczby użytkowników komunikacji rowerowej i pieszej oraz poprawę bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców. Cel główny jest zbieżny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej.

Powiązania z dokumentami strategicznymi

Planowanie transportu oraz komunikacji publicznej w niniejszym dokumencie zostało powiązane z większym ośrodkiem miejskim jakim jest powiat koniński (miasto Konin). Plan obejmujący gminę Ślesin jest elementem planów powiatowych, aglomeracyjnych oraz miasta Konin.

Poniżej zostały przedstawione dokumenty strategiczne odnoszące się do zagadnienia zrównoważonej mobilności w mieście Konin, powiecie Konińskim oraz Aglomeracji Konin:

1. Opracowanie Studium Rozwoju Transportu Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.
2. Strategia Rozwoju Turystyki Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej wraz z Programem Rozwoju Komunikacji Rowerowej.
3. Program Rozwoju Komunikacji Rowerowej Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Konińskiej.

4. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Konina na lata 2014-2020.
5. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Konińskiego.
6. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Konina.
7. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Konina.
8. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Ślesin.

Powyższe dokumenty są zgodne ze Strategią Rozwoju Województwa Wielkopolskiego. Istotą Strategii jest założenie, że wzrost rozwoju regionu możliwy jest przy równoczesnym rozwoju wszystkich części Wielkopolski. Wśród celów strategicznych, te dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej są następujące:

Cel strategiczny 1. Poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu.

Cel strategiczny 2. Poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie jego zasobami

Cel operacyjny 2.5. Ograniczanie emisji substancji do atmosfery.

Dokument ten zachowuje również spójność z następującymi dokumentami wyższego szczebla:

1. Białą Księgą Transportu.
2. Zieloną Księgą: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.
3. Niebieskimi Księgami dla projektów w sektorze transportu publicznego, infrastruktury drogowej oraz kolejowej.
4. Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (załącznik do Komunikatu komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”).
5. Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).
6. Strategią Rozwoju Kraju 2020.
7. Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie.
8. Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.
9. Polityką Transportową Państwa na lata 2006 – 2025.
10. Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego.
11. Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego.

Diagnoza stanu obecnego

Komunikacja samochodowa, układ drogowy oraz transport indywidualny

Sieć drogowa Aglomeracji Konińskiej stanowi jej podstawowy układ transportowy. Zagęszczenie dróg publicznych przekracza gęstość dla województwa wielkopolskiego. W roku 2011 wynosiła 2 247,1 km dróg publicznych o nawierzchni twardej. Jest to gęstość o 48,3% większa niż w Wielkopolsce. Pomimo dużej gęstości dróg powiatu, transport drogowy napotyka na liczne utrudnienia techniczne. Znaczna część dróg powiatu nie jest dostosowana do zwiększającego się ruchu, jaki się po nich odbywa, a drogi gminne i powiatowe znajdują się często w złym stanie technicznym. Jednak stan dróg jest systematycznie polepszany. Gmina Ślesin znajduje się na osi komunikacyjnej przebiegu tras wschód – zachód, która stanowi część sieci komunikacyjnej – drogowej i kolejowej Europy.

Ryc. Mapa sieci komunikacyjnych regionu Konińskiego



Źródło: Analiza Strategiczna i Strategia Rozwoju Gminy Ślesin na lata 2015 – 2020

Wpływ na wielkość ruchu drogowego w powiecie ma liczba zarejestrowanych samochodów. Łącznie, w 2012 r. było ich 150 292. Na terenie gminy Ślesin zarejestrowanych jest 1 166 pojazdów.

Tab. Liczba zarejestrowanych pojazdów z podziałem na rodzaj pojazdu na terenie gminy Ślesin w 2013 roku

Ilość zarejestrowanych pojazdów [szt.]	Osobowe i mikrobusy	671
	Motocykle i motorowery	91
	Ciągniki samochodowe	3
	Ciągniki	22
	Ciężarowe	66
	Autobusy	2
	Specjalne	5

Sektor transportu obejmuje pojazdy zarejestrowane na terenie gminy Ślesin oraz pojazdy przejeżdżające przez gminę tranzytem.

Ruch tranzytowy odbywa się na drogach:

1. droga krajowa nr 25 relacji Bobolice – Bydgoszcz – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica, wiążąca Ślesin z Koninem i autostradą A2,
2. droga wojewódzka nr 263 relacji Słupca – Ślesin – Sompolno – Kłodawa – Dąbie, krzyżująca się w Ślesinie z drogą krajową nr 25.

Pomiar ruchu tranzytowego i lokalnego został oszacowany na podstawie pomiaru ruchu GDDKiA z 2010 roku. Mierzono sieć dróg krajowych techniką ręczną (przeszkoleni obserwatorzy) i automatyczną (video rejestracja, stacją ciągłych pomiarów ruchów). Całoroczny pomiar składał się z 9 dni pomiarowych, które obejmowały 9 pomiarów dziennych w godzinach 6:00 – 22:00, 2 pomiarów nocnych w godzinach 22:00 – 6:00 (w tym dwóch pomiarów całodobowych wg harmonogramu). Określono natężenie ruchu pojazdów.

Tab. Natężenie ruchu pojazdów w ruchu tranzytowym i lokalnym z podziałem na pojazdy i drogi na terenie gminy Ślesin w 2010 roku

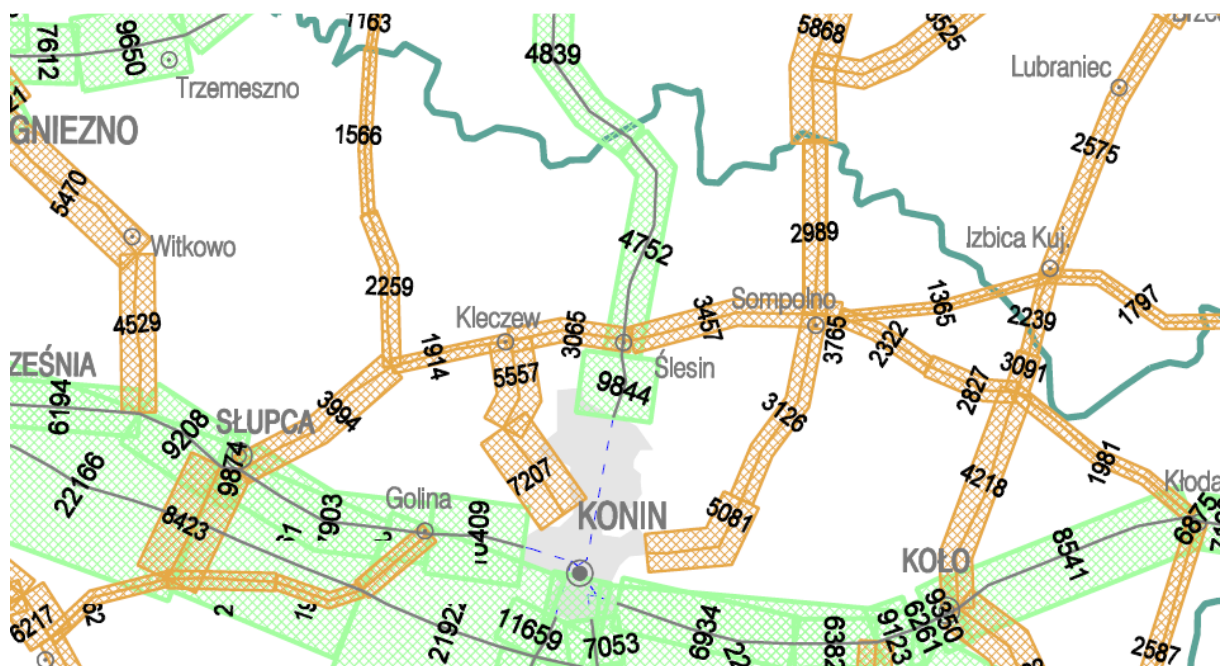
Droga	Długość Odcinka drogi	Samochody osobowe	Motocykle	Lekkie samochody ciężarowe	Samochody ciężarowe	Autobusy	Ciągniki Rolnicze
DW 263	8,75	2454	43	215	303	25	25
DW 263	6,26	2825	38	249	307	28	10
DK 25	5	7230	56	739	1703	104	12
DK 25	5	2764	24	470	1437	48	9
INNE	218	671	91	66	3	2	27

Źródło: opracowanie własne

Badania natężenia ruchu przeprowadzane przez GDDKiA co 5 lat odzwierciedlają wzrost liczby samochodów w Polsce. Przez punkty pomiaru w 2015 roku przejechało więcej pojazdów, niż w 2010 roku. Wyniki wykazały również, że średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich wzrósł w stosunku do 2005 r. o 18%, a na drogach krajowych o 26%.

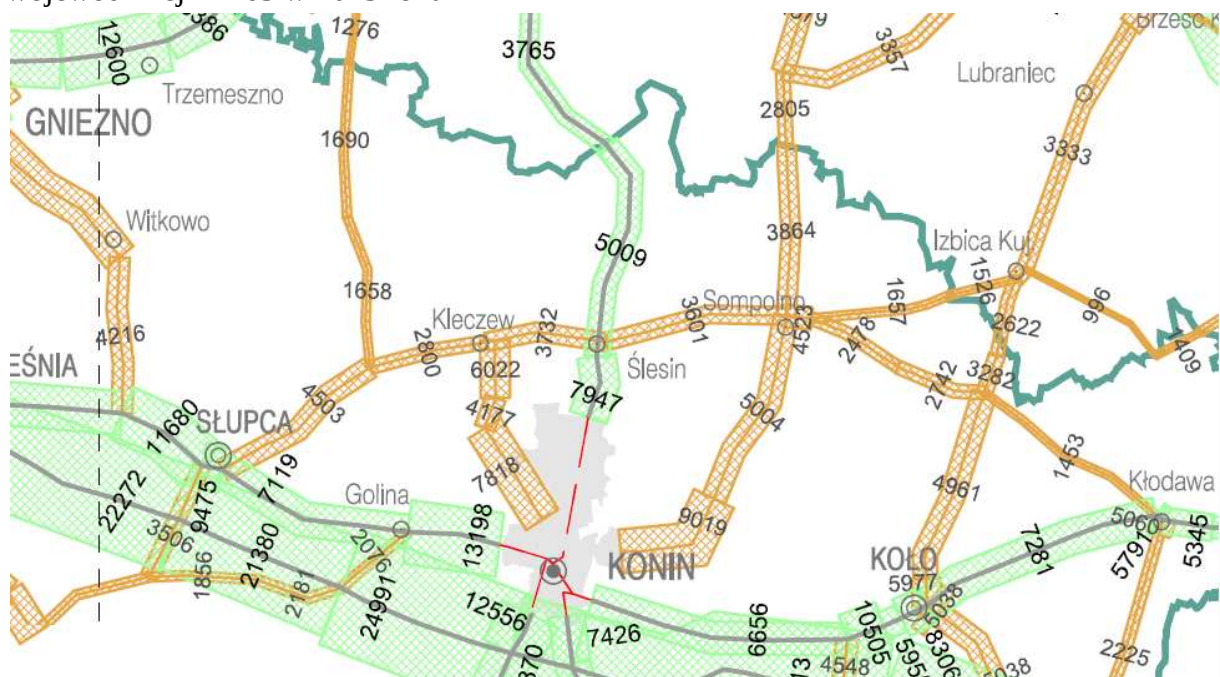
Poniższe ryciny przedstawiają wyniki pomiarów średniego dobowego ruchu pojazdów silnikowych na drodze krajowej nr 25 oraz wojewódzkiej nr 263 w latach 2010 i 2015.

Ryc. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drodze krajowej nr 25 oraz wojewódzkiej nr 263 w 2010 roku



Źródło: GDDKiA

Ryc. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drodze krajowej nr 25 oraz wojewódzkiej nr 263 w 2015 roku



Źródło: GDDKiA

Na obszarze gminy łączna długość dróg wynosi 244 km, z czego najwięcej jest dróg gminnych – 69 % i powiatowych – 20 %.

System komunikacyjny gminy obejmuje następujące drogi:

1. droga krajowa nr 25 relacji Bobolice – Bydgoszcz – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica, wiążąca Ślesin z Koninem i autostradą A2,
2. droga wojewódzka nr 263 relacji Słupca – Ślesin – Sompolno – Kłodawa – Dąbie, krzyżująca się w Ślesinie z drogą krajową nr 25,
3. sieć dróg powiatowych i gminnych.

Droga krajowa nr 25 przebiega przez gęsto zaludnione miejsca, co jest źródłem śmiertelnych wypadków drogowych i kolizji, hałasu oraz emisji spalin. Niezbędna jest kontynuacja realizacji planowanej obwodnicy na odcinku Kijowiec – Skulsk.

Ruch pojazdów ciężarowych koncentruje się w centrum Ślesina, przez które przebiega droga wojewódzka nr 263. Jego niekorzystne oddziaływanie związane jest z hałasem i drganiami w obrębie miasta. Ze względu na budowę terenu, nie ma możliwości przeprowadzenia wspomnianej drogi po trasie omijającej miasto.

Sieć kolejowa

Aglomeracja Konińska położona jest przy pasażerskiej linii kolejowej Berlin – Poznań – Warszawa. Stacja Konin obsługuje pociągi wszystkich kategorii co zapewnia wystarczającą ilość połączeń w układzie regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

W południowej części gminy Ślesin znajduje się zelektryfikowana trasa kolejowa dostawy węgla brunatnego z odkrywki Tomisławice w gminie Wierzbinek. Ze względu na małą częstotliwość ruchu oraz prędkość pociągów, kolej ta nie stwarza zagrożenia ponadnormatywnym hałasem. Dopuszczalny poziom hałasu znajduje się w odległości ok. 40 m od toru.

Transport wodny

Wielkopolska to teren z rozległą siecią rzeczną nazwaną Wielką Pętlą Wielkopolski. Jest to szlak żeglugi śródlądowej o łącznej długości niespełna 690 km, który przebiega m. in. przez Konin i Ślesin. Pętla usytuowana jest w równoleżnikowym kierunku przepływu rzek: Warty i Noteci oraz południkowym położeniu kanału Warta-Gopło.

Gmina Ślesin leży w linii rozdzielającej dorzecza Warty i Noteci. Jeziora Wąsosko – Mikorzyńskie i Ślesińskie włączone są w system drogi wodnej Odra – Wisła, jako Kanał Ślesiński. Kanał Ślesiński stanowi drogę żeglowną II klasy i wykorzystuje rynnę tzw. jezior ślesińskich. Jego głębokość w najpłytszym miejscu wynosi 2,5 m. Jest ogólnodostępny dla barek o tonażu do 600 ton. Obecnie w znikomym stopniu jest wykorzystywany do transportu towarów. Dzięki pozwoleniu na poruszanie się po nim łodziami motorowymi stanowi atrakcyjny szlak turystyczny.

Transport publiczny

Transport zbiorowy w powiecie konińskim realizowany jest głównie przez następujących przewoźników: Miejski Zakład Komunikacji w Koninie oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie SA. W mniejszym stopniu biorą w nim udział inni przewoźnicy.

Na terenie gminy Ślesin transport autobusowy obsługiwany jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie w ramach przejazdów regularnych gminy Ślesin. Obsługuje on 10 linii autobusowych. Z Konina do Ślesina kursują regularnie autobusy komunikacji miejskiej oraz przewoźnicy prywatni.

Na obszarze gminy Ślesin kursują autobusy:

1. Nadgoplańskiej Komunikacji Autobusowej, na trasie linii regularnej: Bydgoszcz D. A. – Częstochowa D. A. – Zakopane D. A. przez Inowrocław, Konin, Częstochowa, Katowice, Kraków.
2. Trasa Toruń – Poznań przez Wołuszewo, Ciechocinek, Aleksandrów Kujawski, Zakrzewo, Dobrze.

Gminna komunikacja szkolna

Sieć publicznych szkół została zorganizowana tak, aby zapewnić wszystkim uczniom spełnianie obowiązku szkolnego. W przypadku uczniów klas I – IV szkół podstawowych odległość pomiędzy domem a szkołą nie powinna przekraczać 3 kilometrów, natomiast w przypadku uczniów klas V i VI podstawówki oraz gimnazjów – 4 kilometrów. Ustawowo określono, że jeżeli droga dziecka do szkoły przekracza wskazane powyżej odległości, to obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego dowozu dzieci oraz zapewnienia im opieki w trakcie trwania transportu.

Poniższe tabele zawierają wykaz tras w roku szkolnym 2016/2017 – dowóz i odwóz dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych z terenu Gminy Ślesin.

Trasa Nr 1

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Smolniki	4
2.	Pogorzele I	7
3.	Pogorzele II	4
4.	Ignacewo	7
5.	Wierzelin I	-
6.	Wierzelin II	6
7.	Leśnictwo	7
8.	Tokary	-
9.	Półwiosek Lubstowski	9
10.	(szkoła) Ślesin ul. Żwirki i Wigury 55	44

Przewidywana ogólna liczba uczniów: 44

Trasa Nr 2

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Kolebki	5
2.	Kolebki	7
3.	Wygoda	3
4.	Wygoda	8
5.	Wygoda	5
6.	Niedźwiady Małe	-
7.	Niedźwiady Duże	3
8.	Różopole	-
9.	(szkoła) Piotrkowice	31

Przewidywana ogólna liczba uczniów: 31

Trasa Nr 3

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Pogoń Lubstowska	2
2.	Pogoń Gosławicka	9
3.	Bylew	10
4.	Bylew	7
5.	Licheń Stary ul. S. Wyszyńskiego	14
6.	(szkoła) Licheń Stary ul. Konińska	42

Przewidywana ogólna liczba uczniów: 42

Trasa Nr 4

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Półwiosek Stary	7
2.	Półwiosek Nowy	2
3.	Wygoda	2
4.	Wygoda	-
5.	Niedźwiady Małe	8
6.	Niedźwiady Duże	21
7.	Julia	10
8.	Kępa	10
9.	Kępa	12
10.	(szkoła) Wąsosze	72

Przewidywana ogólna liczba uczniów: 72

Trasa Nr 5

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Licheń Stary ul. Kard. S. Wyszyńskiego	12
2.	Bylew	4
3.	Bylew	3
4.	Pogoń Gosławicka	3
5.	Pogoń Lubstowska	2
6.	Smólniki	-
7.	Pogorzele	4
8.	Wierzelin	2
9.	Ignacewo	3
10.	Leśnictwo	1
11.	Tokary	-
12.	Półwiosek Lubstowski	4
13.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	38

Przewidywana liczba uczniów: 38

Trasa Nr 6

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Różopole	36
2.	(szkoła) Piotrkowice	-
3.	Piotrkowice	18
4.	(szkoła) Ślesin ul. Żwirki i Wigury 55	18
5.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	36

Przewidywana liczba uczniów: 54

Trasa Nr 7

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Niedźwiady Małe	3
2.	Niedźwiady Duże	7
3.	Julia	1
4.	Kępa	13
5.	Wąsosze	13
6.	Wąsosze	6
7.	Wąsowskie Holendry	3
8.	Półwiosek Stary	14
9.	Półwiosek Stary	4
10.	Półwiosek Nowy	2
11.	(szkoła) Ślesin ul. Żwirki i Wigury 55	15
12.	(Gimnazjum) w Ślesinie ul. Młodzieżowa 1	51

Przewidywana liczba uczniów: 66

Trasa Nr 8

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Licheń Stary ul. Toruńska	1
2.	Licheń Stary ul. Gosławicka	5
3.	Licheń Stary ul. Konińska	1
4.	Wygoda	5
5.	Wygoda	-
6.	Kolebki	7
7.	Kolebki	-
8.	Kolebki	-
9.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	19

Przewidywana liczba uczniów: 19

Trasa Nr 9

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Kobylanki	1
2.	Wandowo	1
3.	Kijowiec	10
4.	Nowiny Kijowskie	7
5.	Kijowiec (cmentarz)	7
6.	Konstantynowo	9
7.	Szyszyńskie Holendry	3
8.	(szkoła) Szyszyńskie Holendry	17
9.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	21

Przewidywana liczba uczniów: 38

Trasa Nr 10

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Stanisławowo	2
2.	Szyszyn	15
3.	Szyszynek	10
4.	Szyszyn Teodorowo	7
5.	Szyszyńskie Holendry	14

6.	(szkoła) Szyszyńskie Holendry	7
7.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	41

Przewidywana liczba uczniów: 48

Trasa Nr 11

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Honoratka	12
2.	Cukrownia	10
3.	Mikorzyn	28
4.	Mikorzyn (sady)	24
5.	(szkoła) Ślesin, ul. Żwirki i Wigury 55	46
6.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	28

Przewidywana liczba uczniów: 74

Trasa Nr 12

Lp.	Miejscowość	Liczba uczniów
1.	Głębockie III	1
2.	Głębockie	1
3.	Głębockie Drugie	2
4.	Głębockie Drugie I	3
5.	Głębockie II	10
6.	Głębockie I	15
7.	(szkoła) Ślesin, ul. Żwirki i Wigury 55	23
8.	(Gimnazjum) Ślesin ul. Młodzieżowa 1	9

Przewidywana liczba uczniów: 32

Komunikacja rowerowa

Na terenie aglomeracji konińskiej znajduje się 18 tras rowerowych o długości około 600 km.

Infrastruktura rowerowa gminy Ślesin obejmuje drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo-rowerowe o łącznej długości 5 km, o dobrym standardzie, jednak w niewystarczającej ilości. Na terenie gminy zlokalizowane są następujące trasy rowerowe, które przebiegają wzdłuż miejscowości:

1. Ślesin – Ignacewo – Ślesin: trasa – Ślesin – Leśnictwo – Ignacewo – Pogorzele – Smólniki – Bylew – Licheń Stary– Kępa – Wąsosze – Półwiosek Stary – Ślesin. Długość trasy wynosi około 31,0 km, a średni czas przejazdu wynosi 2 h.
2. Ślesin – Lubstów – Ślesin: trasa – Ślesin – Półwiosek Lubstowski– Leśnictwo – Ignacewo – Lubstów – Młynek – Lubstówek – Stefanowo – Stary Licheń – Wygoda – Piotrkowice – Kolebki – Ślesin. Długość trasy wynosi 37,7 km, a średni czas przejazdu wynosi 2,3 h.
3. Ślesin – Sadlno – Skulsk: trasa –Ślesin – Półwiosek Lubstowski – Głębockie Pierwsze – Głębockie Drugie – Ignacewo – Wilcza Kłoda – Ruszkowo – Sadlno – Stefanowo – Racięcín– Talarkowo – Nowa Wieś – Przewóz – Mielnica Duża – Skulsk. Długość trasy wynosi 31,4 km, średni czas przejazdu 2h.
4. Gawrony – Ostrowąż – Ślesin: trasa –Gawrony – Młynek – Przyłubie – Skulsk – Buszkowo Parcele – Ościslówo – Marianowo – Ostrowąż – Biskupie – Florentynów –

Lizawy – Mikorzyn – Dąbrowa Duża – Honoratka – Łęczyn – Niedźwiady – Wygoda – Kolebki – Ślesin. Długość trasy wynosi 37,7 km, średni czas przejazdu 2,3 h.

5. Wokół Jezior (Mała Pętla) na trasie Ślesin – Głębockie Pierwsze – Witalisów – Żółwieniec – Ostrowy – Ślesin. Długość trasy wynosi 12,5 km.
6. Wokół Jezior (Średnia Pętla) na trasie Ślesin – Głębockie Pierwsze – Witalisów – Obory Mielno – Noć – Koszewo – Gawrony – Żółwieniec – Ostrowy – Ślesin. Długość trasy wynosi 21,5 km.
7. Wokół Jezior (Duża Pętla) na trasie Ślesin – Głębockie Pierwsze – Witalisów – Obory – Mielno – Noć – Kalina – Broniszewo – Przewóz – Mielnica Duża – Mielnica Mała – Goplana – Warzymowo – Kolonia Warzymowska – Koszewo – Gawrony – Żółwieniec – Ostrowy – Ślesin. Długość trasy wynosi 32,5 km.

Komunikacja piesza

Ruch pieszy stanowi jeden z elementów przemieszczania się. Często wybierany jest na krótkich trasach, np. jako dojście do/z przystanku czy parkingu. W gminie Ślesin stan chodników jest dość zróżnicowany. Część ciągów jest zadbane, o dobrym stanie nawierzchni i dostatecznym oznakowaniu.

Największą niedogodność w komunikacji pieszej stanowią bariery przestrzenne, m. in. zbiorniki wodne, ruchliwe, szerokie drogi, niedostosowane do ruchu pieszego poprzez np. brak odpowiedniej infrastruktury lub sporadyczne przejścia dla pieszych.

Polityka parkingowa

Polityka parkingowa jest nieodłączną częścią polityki transportowej każdego miasta. Dynamicznie rosnący ruch pojazdów powoduje, że problemy związane z parkowaniem samochodów sięgają coraz większych obszarów, które wykraczają poza centrum miasta. Rozwiązaniem problemu parkowania w mieście jest wprowadzenie stref płatnego parkowania.

W 2016 roku Rada Miejska w Ślesinie uchwałą nr 141/VX/2016 określiła obszar, na którym obowiązuje płatne parkowanie. Jest to Centrum Sportu i Rekreacji w Ślesinie.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Na bezpieczeństwo w ruchu drogowym wpływa wiele elementów: stan techniczny dróg i pojazdów, rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu, a także świadomość wszystkich uczestników ruchu. W ostatnich latach nastąpił gwałtowny wzrost liczby użytkowników dróg, przez co proporcjonalnie zwiększyło się natężenie ruchu na drogach. Sytuacja ta ma wpływ na wzrost liczby wypadków i kolizji drogowych. Bardzo częstą ich przyczyną jest niejasna, niewłaściwa i niedostateczna infrastruktura drogowa. Jak wskazują statystyki wypadków drogowych, wpływ infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu jest często zaniżany i wynosi 2-4%, podczas gdy inne badania pochodzące z krajów europy zachodniej pokazują, że niewłaściwie dostosowana infrastruktura drogowa w sposób pośredni i bezpośredni przyczynia się do powstania około 30% wypadków.

Część wypadków drogowych i kolizji powstaje w wyniku błędów popełnianych przez

użytkowników dróg w sprzyjających warunkach drogowych. Poniższa tabela wskazuje liczbę zdarzeń drogowych, które miały miejsce na terenie gminy Ślesin w dwóch ubiegłych latach. Zauważalna jest tendencja spadkowa liczby wypadków, zabitych i kolizji.

Tab. Zagrożenie w gminie Ślesin w obszarze zdarzeń drogowych

	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Ślesin	11	8	2	1	18	11	111	117

Źródło: Urząd Miejski w Koninie

Poniżej, Komenda Miejska Policji w Koninie wskazuje główne przyczyny zdarzeń drogowych zaistniałych na drogach powiatu konińskiego:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe cofanie,
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych,
- nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie,
- nieprawidłowa zmiana pasa ruchu,
- nieprawidłowe skręcanie.

Zanieczyszczenie środowiska

Na terenie powiatu konińskiego, obszaru zaliczanego do strefy wielkopolskiej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 2 sierpnia 2012 r. ws. stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. z 2012 r., poz 914), w 2014 roku, odnotowano przekroczenia poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji dla pyłu PM10 i benzo(a)pirenu oznaczanego w pyłe PM10. W przypadku pyłu PM10 podkreślić należy, że generalnie odnotowywane są przekroczenia dopuszczalnego poziomu dla 24-godzin. Pozostałe zanieczyszczenia klasują się w poziomach dopuszczalnych i poziomach docelowych. Opisywane zanieczyszczenia powietrza spowodowane są głównie przez spalanie węgla w indywidualnych paleniskach domowych oraz spalanie paliw kopalnych w ruchu samochodowym.

Hałas jest emitowany z licznych źródeł. Głównym źródłem hałasu uciążliwego dla środowiska przyrodniczego i ludzi jest komunikacja. Uciążliwość hałasu zależy od jego poziomu, pory i częstotliwości jego trwania.

W roku 2014 Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu prowadził pomiary poziomu hałasu komunikacyjnego w miejscowości Ślesin. W Ślesinie zlokalizowano dwa punkty pomiarowe. Źródłem hałasu były pojazdy poruszające się wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 263, a także pojazdy poruszające się jedną z ważniejszych arterii w miejscowości – ulicą Żwirki i Wigury. Dopuszczalna wartość równoważnego poziomu hałasu (65 dB) w porze dziennej została przekroczona w obu punktach przy ul. Kleczewskiej 17 i przy ul. Żwirki i Wigury 82a. Również równoważny poziom dźwięku dla pory nocy (56 dB) w obu punktach pomiarowych został przekroczony.

Inwentaryzacja generatorów ruchu

Jedną z głównych grup generujących ruch jest Urząd Miasta i Gminy Ślesin oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie miasta i gminy Ślesin. Wykaz ważniejszych instytucji znajduje się poniżej.

Jednostki pomocnicze

1. Miejsko – Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Ślesinie,
2. Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy Ślesin,
 - Filia Piotrkowice,
 - Filia Licheń Stary,
 - Filia Szyszyńskie Holendry,
3. Miejsko – Gminny Ośrodek Kultury w Ślesinie.

Placówki Oświatowe

1. Gimnazjum im. Mikołaja Kopernika w Ślesinie,
2. Zespół Szkolno – Przedszkolny w Ślesinie,
3. Szkoła Podstawowa im. Janiny Porazińskiej w Piotrkowicach,
4. Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Wąsoszach,
5. Szkoła Podstawowa im. Henryka Sucharskiego w Licheniu Starym,
6. Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza w Szyszyńskich Holendrach,
7. Szkoła Podstawowa w Ostrowązu.

Poza wymienionymi powyżej obiektami użyteczności publicznej, do generatorów ruchu zaliczyć można obiekty, w których prowadzone są 2 przychodnie zdrowia, 3 stowarzyszenia, 7 świetlic gminnych, 10 obiektów straży pożarnej, stadion gminny, 2 orliki.

Największym przedsiębiorstwem, mającym siedzibę na terenie gminy jest Ceramika Budowlana Wienerberger Honoratka.

Opis działań w zakresie mobilności

Transport publiczny i indywidualny

Na terenie gminy Ślesin transport autobusowy obsługiwany jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie w ramach przejazdów regularnych gminy Ślesin. Obsługuje on 10 linii autobusowych. Z Konina do Ślesina kursują regularnie autobusy komunikacji miejskiej oraz przewoźnicy prywatni.

Działania w zakresie wzmocnienia systemu transportu publicznego będą realizowane w ramach Aglomeracji w partnerstwie z Powiatem Konińskim i miastem Konin. Do realizacji przewidziano: zakup taboru autobusowego, budowę nowoczesnej infrastruktury drogowej, ściśle powiązanie komunikacji oraz wprowadzenie zintegrowanej taryfy, w celu zwiększenia liczby pasażerów. Celem modernizacji infrastruktury drogowej jest lepsze przystosowanie pod kątem potrzeb publicznego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie nawierzchni,

budowę zatok autobusowych, czy nowych platform przystankowych, pozwalających w pełni wykorzystać zalety taboru niskopodłogowego.

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, do szkoły, oraz innych instytucji środkami transportu publicznego.

Wpływ na wielkość ruchu drogowego w powiecie ma liczba zarejestrowanych samochodów. Łącznie, w 2012 r. było ich 150 292. Na terenie gminy Ślesin zarejestrowanych jest 1 166 pojazdów.

Znaczna część dróg powiatu nie jest dostosowana do zwiększającego się ruchu, jaki się po nich odbywa, a drogi gminne i powiatowe znajdują się często w złym stanie technicznym. Jednak stan dróg jest systematycznie polepszany. Dlatego działania modernizacyjne dróg mają na celu optymalizację sieci dróg gminnych z siecią dróg wojewódzkich i powiatowych, zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz maksymalne upłynnienie przejazdów na szlakach dróg głównych.

W miejscach gdzie natężenie ruchu jest największe powinny być prowadzone działania dążące do odseparowania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego. Kluczowym działaniem będzie poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę ścieżek rowerowych, oświetlenia ulicznego, nowych skrzyżowań i skrzyżowań z ruchem okrężnym.

Inwestycje drogowe realizowane są wspólnie z Zarządem Dróg Powiatowych w Koninie, Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Poznaniu oraz GDAIDK.

Komunikacja piesza i rowerowa

Temat ekologii i ochrony środowiska pojawia się coraz częściej w różnych dziedzinach życia, również w transporcie. Z przeprowadzonych badań wynika, że jednym z głównych źródeł poważnych zanieczyszczeń środowiska jest sektor transportu. Konieczność zminimalizowania jego negatywnego wpływu na środowisko, troska o zdrowie mieszkańców, czy wyczerpywanie złóż paliw kopalnych oraz urbanizacja to podstawowe czynniki, które wymuszają zmiany we wszystkich dziedzinach transportu. W wyniku tego transport stanie się bardziej przyjazny środowisku i bezpieczniejszy.

Transport rowerowy oraz komunikacja piesza realizowane są przez mieszkańców gmin w dwóch formach: przede wszystkim jako przedostanie się do konkretnego celu oraz w aspekcie turystycznym i rekreacyjnym. Powyższe formy komunikacji pieszej i rowerowej mogą być zaspokojone poprzez stworzenie komfortowej i jednolitej sieci pieszej i rowerowej. Tworzą ją nie tylko ciągi pieszo-rowerowe, ale też towarzyszące im obiekty infrastruktury oraz odpowiednie oznaczenia wizualne.

Promowanie transportu rowerowego jest zgodne z polityką zrównoważonego rozwoju. Całkowite uwolnienie miasta od samochodów nie jest jednak możliwe, lecz stosunek podróży odbywanych pojazdami i środkami transportu zbiorowego do podróży pieszych i na rowerach przez odpowiednie działania może zostać zmieniony na korzyść tych ostatnich.

Gmina Ślesin planuje realizację projektów związanych z budową nowych ścieżek rowerowych. Sieć ta ma spełniać funkcję komunikacyjną, ale przede wszystkim zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu rowerowego. Umożliwi to poprawę jakości życia ludności z zachowaniem wymaganego poziomu mobilności. Aglomeracja planuje budowę ścieżek

rowerowych w ramach budowy nowych i modernizacji istniejących dróg oraz budowy infrastruktury około parkingowej przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych.

Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością określane jest jako proces promowania zrównoważonego transportu i zarządzania jego zapotrzebowaniem poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych. Przepływy dóbr i osób oraz towarzyszącej im informacji w obrębie systemu transportu miejskiego powinny zapewnić dogodne warunki do funkcjonowania ośrodków miejskich, uwzględniając przy tym aspekty ochrony środowiska. Mobilność przyczyniła się do wzrostu społeczno-gospodarczego obszarów miejskich, jednak jej pozytywne oddziaływanie należy zestawiać z negatywnymi skutkami, które spowodowane zostały nagłym wzrostem zapotrzebowania na mobilność w ciągu ostatnich lat.

Zarządzanie mobilnością wymagać będzie opracowania wskaźników diagnozujących system transportu na terenie gminy Ślesin, Aglomeracji Konińskiej, Powiatu Konińskiego oraz miasta Konin, jako najbardziej istotnego elementu systemu.

Odpowiednie działania planowane są do podjęcia na terenie całej Aglomeracji Konińskiej, w sposób zapewniający dostęp do danych i statystyk związanych z mobilnością. Podstawę oceny procesu wdrażania systemu zrównoważonej mobilności powinno stanowić sprawozdanie z monitoringu poprzedzone raportami nt. wyboru środka lokomocji przez pasażerów.

Rozwój transportu a ochrona środowiska

Dynamiczny rozwój transportu ostatnich lat przyczynił się do wzrostu gospodarczego świata oraz stał się znaczącym źródłem problemów społeczeństwa. Negatywne skutki transportu odczuwa zarówno środowisko przyrodnicze, jak i społeczeństwo. Transport przyczynia się do zanieczyszczenia środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka. Generowany hałas oraz zanieczyszczenia mogą zostać zmniejszone poprzez promocję dobrych praktyk i kształtowania infrastruktury ekologicznego transportu. Konieczne jest wprowadzanie odpowiednich regulacji administracyjnych i prawnych, zapewnianie środków finansowych i kapitału ludzkiego dla rozwoju nowych technologii, racjonalne projektowanie i utrzymywanie infrastruktury oraz planowanie przestrzenne.

Planowane działania inwestycyjne i nieinwestycyjne

Gmina Ślesin planuje realizację inwestycji dotyczącą budowy ścieżek rowerowych, wiat przystankowych, nowoczesnego oświetlenia LED, instalacji fotowoltaicznych oraz inwestycji o podobnym charakterze.

Ważnym współdziałaniem gminy Ślesin, gmin powiatu konińskiego oraz Miasta Konin jest wdrożenie projektu realizowanego w ramach Obszaru Strategicznej Interwencji. Ma on za zadanie zakup przez Miasto Konin taboru autobusowego charakteryzującego się niskoemisyjnością oraz inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej i punktów przesiadkowych realizowanych przez poszczególne gminy powiatu konińskiego.

W ramach działań nieinwestycyjnych proponuje się zwiększanie świadomości społeczeństwa w zakresie odpowiedzialności społecznej oraz:

1. Informacja i doradztwo związane z dostarczaniem użytkownikom danych i informacji na temat funkcjonowania alternatywnych w stosunku do samochodów, środków transportu, analizowaniem stanu istniejącego dotyczącego systemu transportu, poszukiwaniem rozwiązań, oceną wariantów, np. porównywaniem czasów i kosztów podróży różnymi środkami transportu oraz rekomendowaniem najlepszych rozwiązań dotyczących realizacji przyszłych podróży. Informacja może być udostępniana m.in. za pomocą ulotek, broszur, internetowych platform informacyjnych dot. transportu.
2. Działania edukacyjne to wszelkiego rodzaju akcje dedykowanymi uświadamianiu użytkowników o możliwości dokonywania wyboru w procesie planowania podróży i wskazywaniu, że w przypadku, gdy to jest możliwe, należy praktykować wybory, które redukują podróże realizowane pojazdami indywidualnymi.
3. Działania promocyjne w postaci różnych kampanii marketingowych, promocyjnych obejmujące ulotki, plakaty, broszury dotyczące propagowania alternatywnych w stosunku do samochodów, środków lokomocji.

Poniższa tabela zawiera zestawienie wszystkich inwestycji, mających na celu realizację zagadnienia zrównoważonej mobilności w gminie Ślesin.

Tab. Zadania inwestycyjne przeznaczone do realizacji na terenie gminy Ślesin

Ograniczenie wielkości transportu samochodowego.	
Cel: Ograniczenie emisji CO₂ o 6,11 Mg/rok poprzez zmniejszenie zużycia energii transportu drogowego o 1 750 GJ/rok	
Budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta Ślesin wraz z oświetleniem LED i elementami fotowoltaicznymi.	
Zakres i charakterystyka prac Wskaźnik produktu	Budowa ścieżek rowerowych (0,6 km) Budowa oświetlenia LED wraz z panelami fotowoltaicznymi
Szacowany koszt	360 000 zł
Termin realizacji	2017-2018
Budowa ścieżek rowerowych na terenie gminy Ślesin (poza obszarem miejskim).	
Zakres i charakterystyka prac Wskaźnik produktu	Budowa ścieżek rowerowych (11 km)
Szacowany koszt	6 600 000 zł
Termin realizacji	2017-2018
Budowa wiaty przystankowej wraz z oświetleniem LED i elementami fotowoltaicznymi (łącznik ulic Gorańskiej i 30 – lecia PRL).	
Zakres i charakterystyka prac Wskaźnik produktu	Budowa wiaty przystankowej Budowa oświetlenia LED wraz z panelami fotowoltaicznymi
Szacowany koszt	60 000 zł
Termin realizacji	2017-2018

Budowa wiaty przystankowej wraz z oświetleniem LED i elementami fotowoltaicznymi (Licheń Stary ul. Konińska – parking gminny).	
Zakres i charakterystyka prac Wskaźnik produktu	Budowa wiaty przystankowej Budowa oświetlenia LED wraz z panelami fotowoltaicznymi
Szacowany koszt	60 000 zł
Termin realizacji	2017-2018

Źródło: opracowanie własne