



Numer
rejestr
16119

Temat:

Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej

**Suplement
do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej
Gminy Miejskiej Wałcz**

Nazwa i adres
Zamawiającego

**Gmina Miejska Wałcz
Plac Wolności 1
78-600 Wałcz**

Nazwa i adres jednostki autorskiej

**Pomorska Grupa Konsultingowa S.A.
ul. Unii Lubelskiej 4c
85-059 Bydgoszcz**

Imię i nazwisko

Data

Podpis

mgr Romuald Meyer

Prokurent – Dyrektor Zarządzający

inż. Stanisław Kryszewski

Biegły Wojewody Kujawsko – Pomorskiego w zakresie ocen oddziaływania na środowisko nr 0030-kierownik zespołu

mgr inż. Daniel Chlebowski

Projektant z zakresu ochrony środowiska

Mgr inż. Agata Melgwa

Asystent z zakresu ochrony środowiska

BYDGOSZCZ LISTOPAD 2016 r.



Słowniczek pojęć i skrótów

Pojęcie/skrót	Znaczenie
B(a)P	Benzo(a)piren – przedstawiciel wielopierścieniowych węglodorów aromatycznych (WWA)
BOŚ	Bank Ochrony Środowiska
CO ₂	Dwutlenek węgla – najważniejszy gaz cieplarniany
Emisja substancji do powietrza	wprowadzanie w sposób zorganizowany (poprzez emitery) lub niezorganizowany (z dróg, z hałd, składowisk, w wyniku pożarów lasów) substancji gazowych lub pyłowych do powietrza na skutek działalności człowieka lub ze źródeł naturalnych
Gmina, gmina, Wałcz, miasto, Gmina Miejska	Gmina Miejska Wałcz
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS	Główny Urząd Statystyczny
kWh	jednostka pracy, energii oraz ciepła, 1 kWh odpowiada ilości energii, jaką zużywa przez godzinę urządzenie o mocy 1000 watów, czyli jednego kilowata (kW). To jednostka wielokrotna jednostki energii - watosekundy (czyli dżula) w układzie SI
Mg	Megagram
MW	Megawat
MWh	Megawatogodzina - 1 MWh = 1 000 kWh.
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
PGN	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej
PM	Pył drobny, z ang. Particulate Matter
PZMM, Plan	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
RPO WZP	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego
WFOŚiGW	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej



1.	WSTĘP.....	4
1.1	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA	4
1.2	METODYKA	6
1.3	WYKAZ MATERIAŁÓW ŹRÓDŁOWYCH	6
2.	OGÓLNA DIAGNOZA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI NA TERENIE GMINY MIEJSKIEJ WAŁCZ I OKREŚLENIE OBSZARÓW INTERWENCJI	7
2.1	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA GMINY MIEJSKIEJ WAŁCZ	7
2.2	ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE.....	9
2.3	SIEĆ DROGOWA.....	11
2.4	MOTORYZACJA INDYWIDUALNA.....	14
2.5	SIEĆ PARKINGOWA.....	14
2.6	DROGOWY TRANSPORT ZBIOROWY	15
2.7	TRANSPORT KOLEJOWY.....	18
2.8	TRANSPORT NIEMOTORYZOWANY ROWEROWY I PIESZY	18
3.	CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE PLANU W ZAKRESIE MOBILNOŚCI.....	19
4.	DZIAŁANIA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI.....	20
4.1	SZCZEGÓŁOWY OPIS DZIAŁAŃ W ZAKRESIE MOBILNOŚCI	21
4.1.1	<i>Transport niemotoryzowany rowerowy i pieszy</i>	<i>21</i>
4.1.2	<i>Publiczny transport zbiorowy.....</i>	<i>22</i>
4.1.3	<i>Transport indywidualny</i>	<i>23</i>
4.1.4	<i>Wzrost intermodalności.....</i>	<i>23</i>
4.1.5	<i>Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych.....</i>	<i>24</i>
4.1.6	<i>Zarządzanie mobilnością</i>	<i>25</i>
4.1.7	<i>Logistyka miejska.....</i>	<i>25</i>
4.1.8	<i>Inteligentne systemy transportowe.....</i>	<i>25</i>
4.2	PROCES WDRAŻANIA ELEMENTÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	26
4.3	ZGODNOŚĆ DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH Z MOBILNOŚCIĄ MIEJSKĄ ZAWARTYCH W PLANIE GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ Z DZIAŁANAMI ZAWARTYMI W STRATEGII KRAJU, WOJEWÓDZTWA, AGLOMERACJI I GMINY	26
5.	DZIAŁANIA WYNIKAJĄCE Z PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DLA STREFY ZACHODNIOPOMORSKIEJ	28
6.	PODSUMOWANIE.....	30



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

1. Wstęp

Niniejszy dokument stanowi suplement do *Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz*, który został przyjęty Uchwałą Rady Miasta Wałcz Nr VII/SXVII/84/15 z dnia 24 listopada 2015 r. Plan mobilności miejskiej określa wpływ działań zawartych w planie, na mobilność mieszkańców miejskiego obszaru funkcjonalnego Wałcza.

Dokument został przygotowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumencie Komisji Europejskiej COM(2013) 913 z dnia 17 grudnia 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”.

Zgodnie z dokumentem *Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)* to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej opiera się na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

1.1 Zakres i cel opracowania

Działania zdefiniowane w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej* obejmują swym zakresem wszystkie środki i formy transportu w całej aglomeracji miejskiej, w tym publiczne i prywatne, związane z pasażerami i przewozem towarów, zmotoryzowane i niezmotoryzowane, w ruchu i w czasie parkowania.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie miejskiego systemu transportu poprzez spełnienie następujących celów:

- zapewnić obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwią dostęp do kluczowych celów podróży i usług,
- redukcję zanieczyszczeń powietrza i hałasu, redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii,
- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów,
- poprawę stanu bezpieczeństwa,
- pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Główny cel działań mobilnościowych jest ściśle powiązany z celami określonymi w *Planie gospodarki niskoemisyjnej*, 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 sąsiadujących miejscowości,
- 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 gminnych na drogę wojewódzką i drogi powiatowe o dużym natężeniu ruchu (skrzyżowania z ruchem okrężnym i skrzyżowania skanalizowane),



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

- wspieranie działań pozostałych interesariuszy umożliwiających tworzenie sieci drogowej, w ramach której możliwe jest rozdzielanie 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.

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 (np. galerii handlowych, dużych sklepów, itp.),
- 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.

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, Gmina Miejska Wałcz może zagwarantować sobie wysoki poziom akceptacji wsparcia.

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

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

1.2 Metodyka

Niniejszy dokument opracowano w oparciu o *Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej*.

W celu zdiagnozowania mocnych i słabych stron systemów komunikacyjnych przeprowadzono badanie ankietowe wśród mieszkańców Gminy Miejskiej Wałcz. Ankiety można było wypełnić tradycyjnie w wersji papierowej oraz za pośrednictwem strony internetowej Urzędu Miejskiego.

Odpowiedzi i sugestie zgłoszone przez ankietowanych uwzględniono w tworzeniu niniejszego Planu.

1.3 Wykaz materiałów źródłowych

Przy sporządzaniu niniejszej dokumentacji wykorzystano dane pochodzące z następujących urzędów i instytucji:

- Urząd Miasta Wałcz oraz jednostki organizacyjne,
- Starostwo Powiatowe w Wałczu,
- Główny Urząd Statystyczny,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Wykaz niektórych dokumentów wykorzystanych przy opracowywaniu projektu założeń przedstawiono w tabeli nr 1.3 - 1.

Tabela nr 1.3-1. Wykaz niektórych dokumentów wykorzystanych w opracowaniu

Lp.	Nazwa dokumentu
1	2
1	<i>Koncepcja dotycząca 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”</i>
2	<i>Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej</i>
3	<i>Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”</i>
4	<i>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku</i>
5	<i>Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020</i>
6	<i>Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Wałeckiego na lata 2011-2020</i>
7	<i>Strategia Rozwoju Miasta Wałcz do roku 2025</i>
8	<i>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz</i>
9	<i>Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Wałcz</i>
10	<i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wałeckiego</i>
11	<i>Program ochrony powietrza oraz plan działań krótkoterminowych dla strefy zachodniopomorskiej</i>



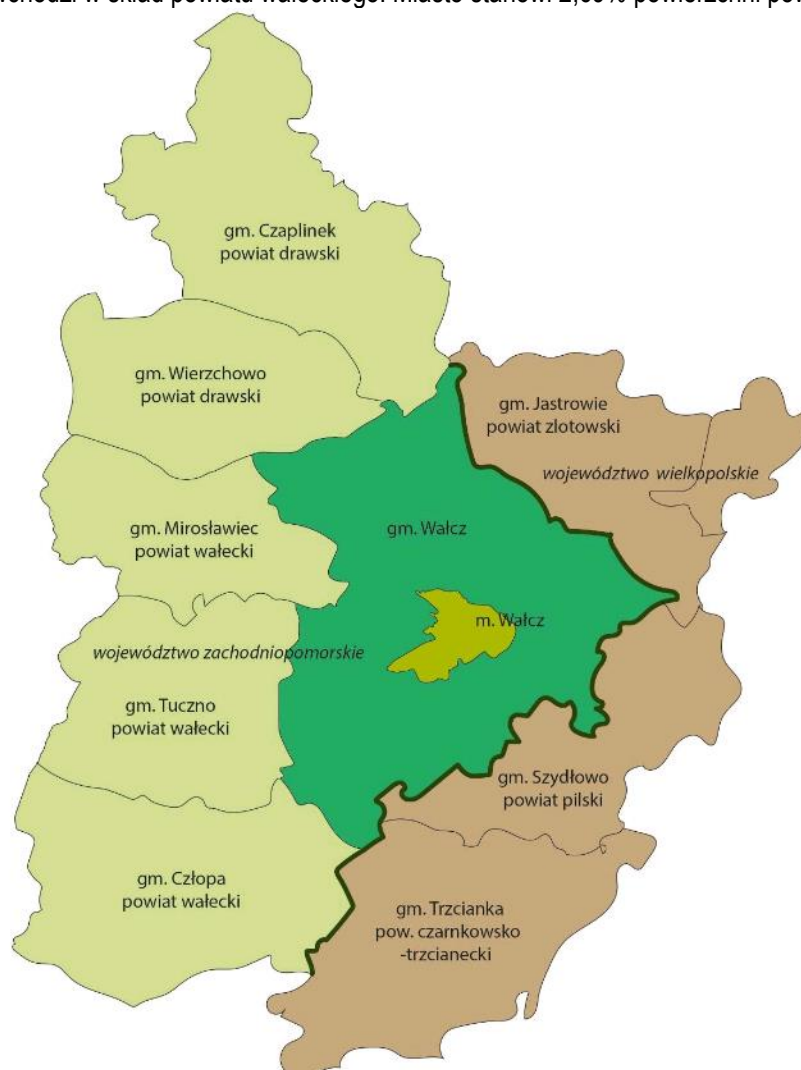
2. Ogólna diagnoza zrównoważonej mobilności na terenie Gminy Miejskiej Wałcz i określenie obszarów interwencji

2.1 Ogólna charakterystyka Gminy Miejskiej Wałcz

Wałcz, to gmina miejska położona w północno-zachodniej Polsce na Pojezierzu Południowopomorskim, usytuowane pomiędzy dwoma mezoregionami – Pojezierzem Wałeckim i Równiną Wałecką. Administracyjnie gmina zlokalizowana jest w południowowschodniej części województwa zachodniopomorskiego, w powiecie wałeckim. Siedziba władz znajduje się w Wałczu, adres: Urząd Miasta Wałcz, ul. Plac Wolności 1, 78-600 Wałcz; adres internetowy: www.walcz.pl <http://bip.walcz.pl>

W gminie wydzielono 3 części: Chrząstowo, Morzyca, Olszynka. Całkowita powierzchnia miasta wynosi 38,15 km², a liczba mieszkańców w 2015 roku wyniosła 25 882 osoby.

Gmina Miejska Wałcz wchodzi w skład powiatu wałeckiego. Miasto stanowi 2,69% powierzchni powiatu.



Rysunek nr 2.1-1 Położenie miasta Wałcz na tle otoczenia administracyjnego



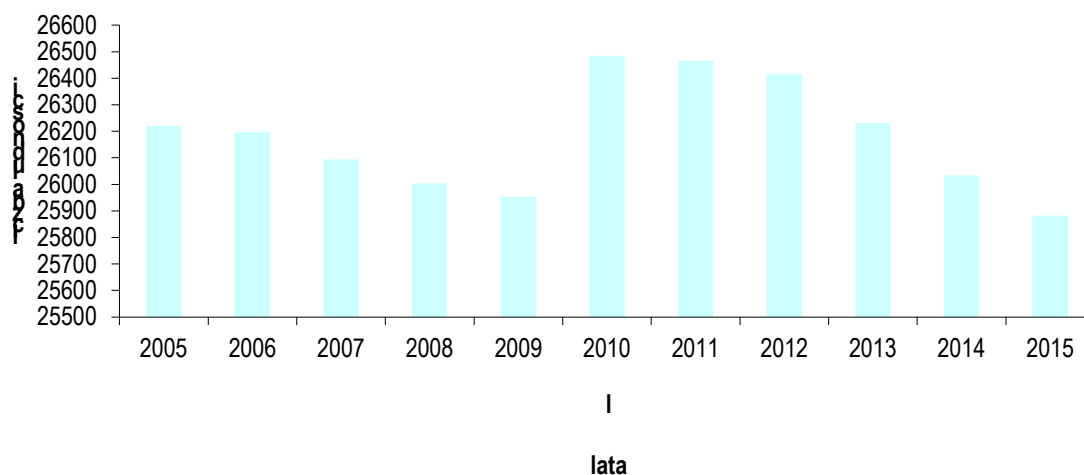
Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz



Rysunek nr 2.1-2 Granica administracyjna Gminy Miejskiej Wałcz (źródło: <http://mwalcz.e-mapa.net/>)

Wg GUS miasto Wałcz w 2015 r. zamieszkiwały 25 882 osoby. Liczba ta podlega tendencji spadkowej. W ciągu pięciu lat zmniejszyła się o ponad 2%. Populację miasta w poszczególnych latach przedstawiono na rysunku poniżej.

Stan ludności



Rysunek nr 2.1-3 Stan liczny ludności miasta Wałcz w poszczególnych latach

2.2 Zagospodarowanie przestrzenne

Teren Miasta Wałcz (tak jak i jego okolice), to teren o charakterze rolno-leśnym, przemysłowym, wojskowym, naukowym oraz turystyczno-kulturalnym. Całkowita powierzchnia Gminy Miejskiej Wałcz to 3817 ha. Użytki rolne zajmują 40 % jej powierzchni, natomiast lasy ok. 19 %. Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują w gminie 23 % powierzchni. Grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 23 %. Niewielki procent powierzchni gminy stanowią nieużytki (3 %).

Podział szczegółowy gruntów miasta:

- użytki rolne 1535 ha:
 - grunty orne 1310 ha,
 - sady 23 ha,
 - łąki trwałe 48 ha,
 - pastwiska trwałe 133 ha,
 - grunty rolne zabudowane 17 ha,
 - grunty pod rowami 4 ha,
- grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione 825 ha:
 - lasy 722 ha,
 - grunty zadrzewione i zakrzewione 103 ha,
- grunty pod wodami 422 ha:
 - pod wodami powierzchniowymi płynącymi 381 ha,
 - pod wodami powierzchniowymi stojącymi 41 ha,
- grunty zabudowane i zurbanizowane 866 ha:
 - tereny mieszkaniowe 174 ha,
 - tereny przemysłowe 81 ha,
 - tereny inne zabudowane 298 ha,
 - tereny zurbanizowane niezabudowane 27 ha,
 - tereny rekreacji i wypoczynku 61 ha,
 - drogi 184 ha,
 - koleje 35 ha,
 - inne 6 ha,
- nieużytki 103 ha,
- tereny różne 6 ha.

Teren miasta Wałcz jest objęty planami zagospodarowania przestrzennego, a łączna powierzchnia obszaru wynosi 2 194,87 ha, co stanowi 57,5 % ogólnej powierzchni miasta.

W części centralnej miasta dominuje typ zabudowy o charakterze śródmiejskim. Występuje tu przenikanie się funkcji ogólnomiejskich i mieszkaniowych. W miarę oddalania się od centrum zaczynają dominować funkcje mieszkaniowe, o charakterze blokowym, osiedlowym oraz zabudowie wolnostojącej. Usługi skoncentrowane są w formie centrów usługowo – handlowo – kulturalnych, usytuowanych w zabudowie wielkogabarytowej.

Zasadnicza część miasta, o funkcjach mieszkalno-usługowych oraz wojskowych zlokalizowana jest na między Jeziorem Zamkowym i Raduń (część historyczna miasta) oraz północ od nich, do linii kolejowej. Oprócz tego zabudowa rozwinęła się w kierunkach:

- wschodnim – zabudowa wielopiętrowa, stacja kolejowa Wałcz oraz liczne zakłady przemysłowe,
- północnym – zabudowa jednorodzinna, ogródki działkowe oraz zakłady przemysłowe,
- zachodnim – zabudowa jednorodzinna, stacja kolejowa Wałcz Raduń oraz ogródki działowe,
- południowym – na obszarze międzyjeziernym – obszar mieszkalny o zabudowie wielo- i jednorodzinnej – osiedle Dolne Miasto.



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

W południowo-wschodnim i północnym obszarze miasta funkcjonują zakłady przemysłowe. W Wałczu znajdują się następujące jednostki wojskowe:

- 100 Batalion Łączności,
- 104 Batalion Zabezpieczenia,
- 1 Regionalna Baza Logistyczna
- 107 Szpital Wojskowy.

Miasto Wałcz pełni również funkcję ośrodka usługowo-administracyjnego, gospodarczego i kulturalnego dla obszaru całego powiatu. W mieście swoją siedzibę mają placówki administracji państwowej, samorządowej oraz gospodarczej.

Wałcz jest także miastem atrakcyjnym dla potencjalnych inwestorów. W mieście od 2007 roku funkcjonuje w ramach Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefa „Wałcz”. W jej obszar wchodzi tereny o powierzchni 25,9710 ha, położone w rejonie ulic Południowej i Budowlanych.

W marcu 2012 r. obszar „Podstrefy Wałcz” poszerzono o kolejne 30,8 ha terenów zlokalizowanych w tzw. „widelkach” ulic Nowomiejska i Kołobrzaska. Zatem obszar „Podstrefy Wałcz” wynosi obecnie około 57 ha.

Proponowanymi i preferowanymi branżami do ulokowania na terenie miasta Wałcza są branże:

- elektromaszynowa,
- spożywcza,
- przetwórstwo rolno – spożywcze,
- turystyczna,
- usługowa,
- gastronomiczna.

W 2014 roku w mieście Wałczu łączna liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej wynosiła 3 479 i w stosunku do roku bazowego spadła o 14,1 %. Wśród wszystkich zidentyfikowanych firm w Wałczu dominują przedsiębiorstwa sektora prywatnego stanowiąc 97,13 %, udział sektora publicznego natomiast kształtuje się na poziomie 2,85%.

Wykaz największych zakładów produkcyjnych w Wałczu:

- VNH Fabryka Grzejników Sp. z o. o.,
- Victoria Cymes Sp. z o. o.,
- Ekomech Sp. z o. o.,
- Ozen Plus Sp. z o. o.,
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Import – Export BROSET Sp. z o. o.,
- Fabryka Części Rowerowych ROMET Sp. z o. o.,
- Albatros Aluminium Sp. z o. o.

Liczba pracujących w Wałczu w ciągu 10 lat wzrosła o 6 %. Wzrost dla poszczególnych płci wynosił odpowiednio 7% dla kobiet i 4% dla mężczyzn, co stanowi stosunkowo niski wskaźnik. Źródłem wrastającej liczby pracujących w Wałczu jest zapewne ogólnopolska tendencja do wzrostu zatrudnienia i kończący się kryzys ekonomiczny.

Generatory ruchu na terenie miasta

Ważnymi generatorami ruchu na terenie miasta (oprócz firm) są szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące profilowane, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W roku 2015 w Gminie Miejskiej Wałcz było 3 szkoły podstawowe, 3 gimnazja i 14 szkół ponadgimnazjalnych. W roku szkolnym 2014/2015 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 1517 uczniów, w szkołach gimnazjalnych ponad 778 oraz w ponadgimnazjalnych 1790.



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 m².

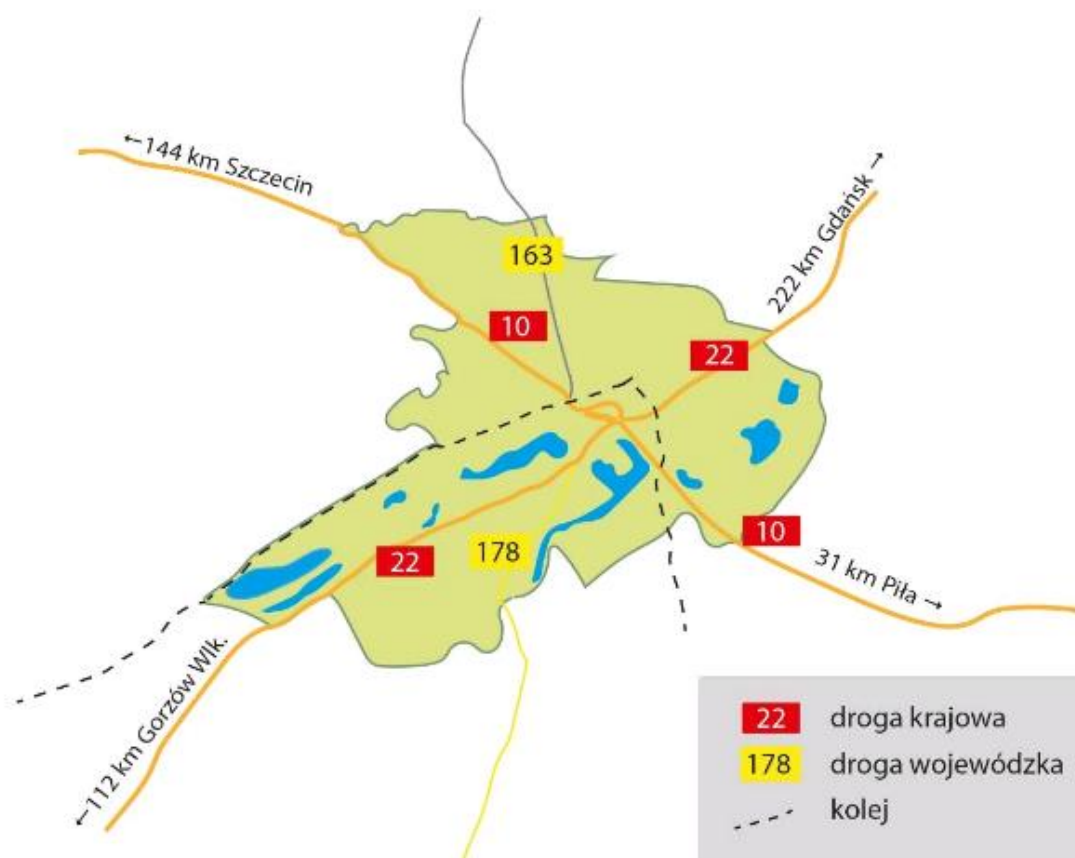
W Wałczu zlokalizowane są:

- 4 sklepy Biedronka,
- 2 sklepy Netto,
- 1 sklep Lidl,
- 1 sklep Kaufland,
- 1 sklep Intermarche,
- 1 sklep Bricomarche.

2.3 Sieć drogowa

Dostępność komunikacyjna to kluczowy element wynikający z położenia geograficznego. Rozpatrując potencjał miasta Wałcza, wynikający z uwarunkowań zewnętrznych, należy zwrócić uwagę na jego skomunikowanie (dystans dzielący od ważnych szlaków transportowych), odległości od istotnych ośrodków miejskich z perspektywy rozwoju społeczno-gospodarczego miasta oraz dostępność pod względem komunikacyjnym.

Układ komunikacyjny miasta Wałcz przedstawiono poniżej. Schemat uwzględnia sieć kolejową oraz drogową.



Rysunek nr 2.3-1 Schemat sieci drogowej i kolejowej



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

W centrum Wałcza krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne regionu – droga krajowa 22 i droga krajowa 10. Droga krajowa 22 zapewnia komunikację z: Gorzowem Wielkopolskim (112 km) oraz Gdańskiem (222 km). Natomiast droga krajowa 10 łączy Wałcz ze Szczecinem (144 km) oraz Piłą (31km). Na sieć drogową miasta składa się również droga wojewódzka 178, łącząca Wałcz i Oborniki (przez Gostomię, Trzciankę, Kuźnicę Czarnkowską, Czarnków – długość drogi 86 km) oraz droga wojewódzka 163, która zapewnia połączenie Wałcza i Kołobrzegu (przez Karlino, Białogard, Połczyn-Zdrój, Czaplunek – długość drogi 130 km).

Droga nr 10 przewidziana jest do przebudowy (budowa obwodnicy) o parametrach drogi ekspresowej.

Długość dróg w granicach administracyjnych miasta wynosi:

- drogi krajowe – 17,8 km,
- drogi wojewódzkie – 6,179 km,
- drogi powiatowe – 2,067 km,
- drogi gminne – 40,500 km.

Zdecydowana większość dróg gminnych stanowi drogi klasy technicznej dojazdowej, stanowiących podstawową sieć obsługi bezpośredniej dla poszczególnych nieruchomości. Drogi wyższych klas technicznych i kategorii posiadają ograniczenia dostępu wynikające z przepisów odrębnych (ustawy o drogach publicznych). Na terenie miasta zlokalizowanych jest szereg dróg będących także własnością gminy, nie będących jednak drogami publicznymi. Drogi publiczne i wewnętrzne tworzą dość gęstą sieć drogową na terenie miasta przyczyniając się do dobrej dostępności komunikacyjnej miasta Wałcz.

W 2015 roku GDDKiA przeprowadziła Generalny Pomiar Ruchu. Pomiarem zostały objęte 2 drogi krajowe oraz 2 drogi wojewódzkie na terenie Gminy Miejskiej Wałcz.

Średni dobowy ruch roczny na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie Wałcza przedstawiono w tabeli nr 2.3-1. Ruch drogowy zarówno na drodze krajowej jak i na drodze wojewódzkiej jest zdominowany przez samochody osobowe (droga krajowa 74%, droga wojewódzka 86%). Kolejnymi grupami pojazdów są samochody ciężarowe na drogach krajowych (13%) i lekkie samochody ciężarowe na drogach wojewódzkich (6%).



Tabela nr 2.3-1 Natężenie ruchu drogowego na terenie miasta i gminy Wałcz w 2015 roku

Lp.	Nr drogi	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	SDRR poj. silnik. ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze	SDRR rowery
		pocz.	końc.							bez przycz.	z przycz.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Drogi krajowe														
1	10	124,867 125,885	125,836 152,24	27,324	Mirostawiec - Wałcz	7 803	27	4 854	506	362	1 996	49	9	8
2	10	152,240	153,311	1,071	Wałcz /przejście/	15 139	96	11 139	1 005	661	2 089	112	37	457
3	10	153,311	176,949	23,638	Wałcz - Piła	6 994	28	4 479	644	279	1 507	49	8	22
4	22	147,485	166,169	18,684	Rusinowo - Wałcz	3 954	48	2 686	566	94	491	52	17	37
5	22	166,169	167,300	1,131	Wałcz /przejście/	13 315	138	11 132	1 048	222	605	151	19	603
6	22	166,805	167,472	0,667	Wałcz /Rondo Solidarności – ul. Kliszczaków/	8 507	109	7 087	631	131	417	115	17	509
7	22	167,300	177,768	10,468	Wałcz - Szwecja	5 227	35	3 574	443	228	900	36	11	51
Drogi wojewódzkie														
8	163	106,164	130,357	24,193	Machiny - Wałcz	3 465	38	2 970	204	80	135	31	7	bd.
9	178	0,000	9,227	9,227	Wałcz - Gostomia	3 438	38	2960	182	58	131	52	17	bd.

Źródło: Generalny pomiar ruchu w 2015 roku, GDDKiA



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

2.4 Motoryzacja indywidualna

W Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz ujęta jest szczegółowa struktura zużycia paliw i energii przez poszczególne sektory, a także, co za tym idzie, emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. W 2013 roku zużycie energii z paliw transportowych wyniosło 95 135,19 MWh/rok, co stanowiło ok. 42% całkowitego zużycia energii w mieście i było jednym z dominujących elementów w całkowitej strukturze konsumpcji energii w Wałczu. Sektor transportu wygenerował wówczas 24 601,46 Mg dwutlenku węgla do atmosfery. Odnosząc tę liczbę do całkowitej emisji CO₂ w mieście, obszar transportu związany jest z emisją 27% tej substancji.

Według danych uzyskanych ze Starostwa Powiatowego na terenie Gminy Miejskiej Wałcz na dzień 31 grudnia 2013 r. zarejestrowanych było:

- 12 153 samochody osobowe,
- 1 923 samochody dostawcze, ciężarowe i inne (np. budowlane, pojazdy specjalne).

2.5 Sieć parkingowa

Jednym z narzędzi zmiany przyzwyczajeń i zachowań komunikacyjnych jest odpowiednia polityka parkingowa. Zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy, działania gminy ograniczają się głównie do budowy parkingów w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów użyteczności publicznej.

Ponadto własne parkingi dla potrzeb pracowników budują także największe zakłady produkcyjne. Nowe parkingi dla klientów, lokalizowane są również przy supermarketach. Budowa tych parkingów finansowana jest przez właścicieli poszczególnych sieci handlowych. Na pozostałym obszarze gminy, potrzeby parkingowe są zaspakajane przez mieszkańców we własnym zakresie, gdyż większość z nich parkuje swoje pojazdy na terenie własnych posesji.

W przypadku osiedli mieszkaniowych, odpowiednią liczbę miejsc parkingowych zapewniono wraz z budową lokalnej sieci drogowej.

W dniu 17 sierpnia 2016 roku Uchwałą Nr VII/SXXIV/148/16 Rada Miasta Wałcz zmieniła uchwałę Nr IV/sXIII/107/03 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych miasta Wałcza.

Ustalono strefę płatnego parkowania określoną w załączniku do niniejszej uchwały. Granicę strefy płatnego parkowania wyznaczają ulice: Wojska Polskiego, Al. Tysiąclecia, Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, Gen. L. Okulickiego, Wileńska, Chłodna, Rzeczna, Staszica, Miła, Al. Zdobywców Wału Pomorskiego, Papieża Jana XXIII, ulica bez nazwy łącząca ul. Papieża Jana XXIII z A. Zdob. Wału Pomorskiego, Plac Wolności, Kilińszczaków, Wąska, Sądowa, Orla, Poczтова.

Opłaty, pobierane są w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 8⁰⁰ do 18⁰⁰.

Objęcie tych obszarów płatnym parkowaniem wynika ze znacznego natężenia ruchu, a także ze zbyt długiego czasu parkowania pojazdów. Wprowadzenie opłat za parkowanie pozwala na usprawnienie ruchu samochodowego oraz wymuszenie rotacji parkujących pojazdów, co ułatwia parkowanie innym kierowcom.

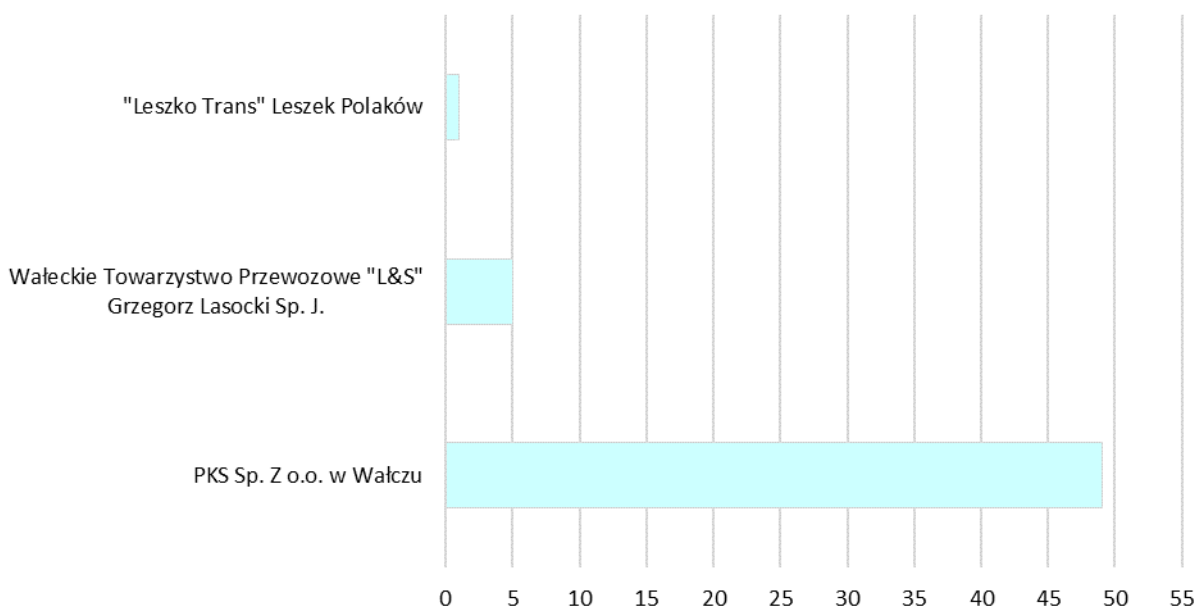


2.6 Drogowy transport zbiorowy

Mimo znacznych odległości od większych ośrodków miejskich, autostrad i dróg ekspresowych Wałcz posiada bogatą ofertę w zakresie drogowego transportu pasażerskiego.

W powiecie wałęckim najwięcej połączeń powiatowych uruchamianych jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Wałcz Sp. z o.o. Najwięcej linii komunikacyjnych posiada PKS Wałcz (49 linii). Łącznie zezwolenia zostały wydane na 55 linie dla 3 przewoźników.

Liczba linii w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Wałęckim z podziałem na przewoźników



Rysunek nr 2.6-1 Liczba linii w powiatowych przewozach pasażerskich w Powiecie Wałęckim

Kierunki obsługiwane przez przewoźników:

- Białystok,
- Cieszyn,
- Czaplonek,
- Człopa,
- Dobino,
- Dobrzyca,
- Gorzów Wielkopolski,
- Gostomia,
- Jastrowie,
- Kalisz Pomorski,
- Kłosowo,
- Kolno,
- Kołobrzeg,
- Koszalin,

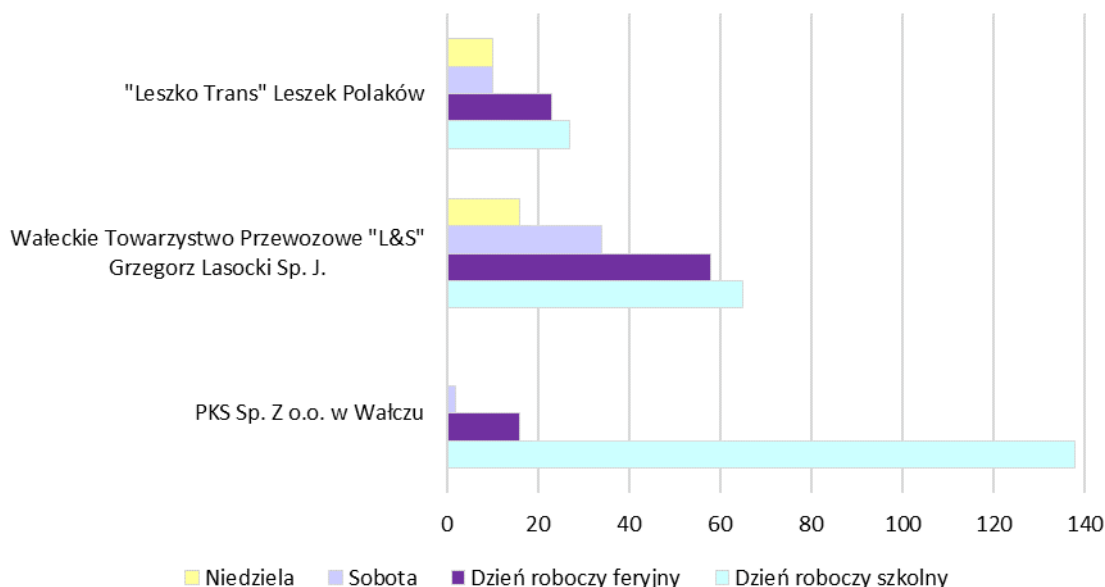


Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

- Łódź,
- Międzyzdroje,
- Mirosławiec,
- Nadarzyce,
- Piła,
- Pobierowo,
- Poznań,
- Próchnowo,
- Stara Łubianka,
- Sypniewo,
- Szczecin,
- Szwecja,
- Toruń,
- Tuczno,
- Warszawa,
- Zdbice,
- Złocieniec.

Zdecydowana większość kursów wykonywana jest w dni robocze szkolne (230), w soboty tylko 46, a w niedziele jeszcze mniej – 26.

**Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich
w Powiecie Wałeckim zależne od przewoźnika i rodzaju dnia**



Rysunek nr 2.6-2 Liczba kursów w powiatowych przewozach pasażerskich

Na terenie miasta rozwinięta jest sieć linii komunikacji miejskiej z dość dużą liczbą przystanków. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Wałcz jest Zakład Komunikacji Miejskiej Spółka z o. o. Sieć składa się z 14 linii. Spółka posiada 15 autobusów miejskich realizujących średnio po ok. 30 000 km rocznie. Średni wiek pojazdu to 16,4 lat. Autobusy posiadają normy emisji spalin: EURO 0 - 1 szt., EURO 1 - 6 szt., EURO 2 - 3 szt., EURO 3 - 5 szt. Przewozy komunikacji miejskiej realizowane są na terenie miasta i gminy Wałcz.

Na mocy porozumienia pomiędzy Miastem Wałcz oraz Gminą Wałcz wykonywane są przewozy międzygminne obsługiwane przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Wałczu Sp. z o.o. na 8 liniach komunikacyjnych (linie 2, 2A, 4, 5,



7, 7B, 10 oraz 11). Wymienione linie wykraczają poza granicę Miasta Wałcz wybranymi kursami tylko w dni robocze wykonując sumarycznie 57 kursów (z tego 4 kursy są uruchamiane tylko w okresie 1.04 - 31.10).

W 2013 roku przeprowadzone zostały badania określające ilość osób korzystających z komunikacji miejskiej. Zestawienie wyników przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela nr 2.6-1 Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji miejskiej (dni robocze)

Linia	Liczba wsiadających	Udział procentowy	Max napelnienie
0	336	12,6 %	51
2	536	20,1 %	57
2A	125	4,7 %	65
2B	72	2,7 %	22
3	214	8,0 %	32
3B	106	4,0 %	38
4	17	0,6 %	11
4B	12	0,5 %	8
5	71	2,7 %	28
7	37	1,4 %	8
7B	7	0,3 %	5
10	265	10,0 %	58
11	793	29,8 %	92
12	72	2,7 %	41
Ogółem sieć	2663	100 %	92

Tabela nr 2.6-2 Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji miejskiej (sobota)

Linia	Liczba wsiadających	Udział procentowy	Max napelnienie
0	83	20,1 %	16
2A	56	13,6 %	21
2B	30	7,3 %	19
3	38	9,2 %	22
3B	44	10,7 %	25
10	16	3,9 %	11
11	145	35,2 %	28
Ogółem sieć	412	100 %	28

Tabela nr 2.6-3 Zestawienie badań określające ilość osób korzystających z komunikacji miejskiej (niedziela)

Linia	Liczba wsiadających	Udział procentowy	Max napelnienie
0	67	16,8 %	14
2A	50	12,5 %	23
2B	31	7,8 %	21
3	60	15,0 %	14
3B	50	12,5 %	32
10	2	0,5 %	2
11	140	35,0 %	25
Ogółem sieć	400	100 %	32



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

Do roku 2019 planowany jest zakup 5 jednostek taboru komunikacji miejskiej. Jest to wymiana konieczna i niezbędna, gdyż posiadane obecnie autobusy nie spełniają norm Euro VI. Wymiana autobusów pozwoli nie tylko na „odmłodzenia” floty, którą dysponuje Miasto, przyczyni się znacznie do spadku emisji zanieczyszczeń. Zadanie zostało zaplanowane w *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz*.

2.7 Transport kolejowy

Przez miasto przebiega linia kolejowa krajowa pierwszorzędowa Piła – Wałcz – Stargard Szczeciński (Szczecin). Dworzec PKP znajduje się przy ul. Dworcowej. Połączenia kolejowe zapewnione są z Piłą i pośrednio Szczecinem i oraz pośrednio resztą kraju (poprzez przesiadki). Obecnie liczba połączeń realizowanych przez PKP ogranicza się jedynie do 9 kursów dziennie.

Na terenie gminy zlokalizowane 1 punkt obsługi podróżnych na stacji Wałcz oraz dwa przystanki kolejowe: Wałcz i Wałcz Raduń.

2.8 Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Na terenie miasta Wałcz na przestrzeni ostatnich kilku lat zaobserwować można bardzo pozytywny trend dotyczący wzrostu długości ścieżek rowerowych. W 2011 roku długość ta wynosiła zaledwie 0,7 km natomiast na koniec 2012 roku nastąpił wzrost do poziomu 7,0 km. Aktualnie długość ścieżek wynosi 6,5 km, co stanowi 52% wszystkich ścieżek rowerowych na terenie powiatu wałeckiego. Długość ta w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wynosi 2,5 km.



3. Cel główny i cele szczegółowe planu w zakresie mobilności

Głównym celem Planu gospodarki niskoemisyjnej jest analiza zakresu możliwych do realizacji przedsięwzięć, których wcielenie w życie skutkować będzie zmianą struktury używanych nośników energetycznych oraz zmniejszeniem zużycia energii, czego konsekwencją ma być stopniowe obniżanie emisji gazów cieplarnianych, (CO₂) na terenie Gminy Miejskiej Wałcz.

W zakresie mobilności celem głównym planu jest takie kształtowanie sieci drogowej wraz z wszystkimi elementami infrastruktury oraz sieci publicznego transportu zbiorowego tak, aby osiągnąć zrównoważoną mobilność na obszarze całej gminy. 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.

Racjonalność wykorzystania podsystemów oznacza dokonywanie takich wyborów przez podróżujących, które nie powodują zmian 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 powinny być 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 i atrakcyjne alternatywne opcje sprzyjające zmianom zachowań komunikacyjnych. W tym celu Gmina powinna prowadzić działania informacyjno-promocyjne zachęcające do korzystania z niskoemisyjnych form mobilności miejskiej - publicznego transportu zbiorowego, rowerowego lub ruchu pieszego. Efektem prowadzonych działań będzie wzrost zainteresowania mieszkańców gminy transportem zbiorowym, w tym głównie koleją, a także połączeniami autobusowymi. Działania promocyjne zwiększą świadomość społeczności lokalnej z zakresu wpływu wysokoemisyjnych form transportu na środowisko, co pozytywnie wpłynie na częstotliwość wybierania przez nich niskoemisyjnych środków transportu, m.in. komunikacji publicznej czy roweru.

Tabela nr 3-1 Powiązanie zaproponowanych działań z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej

Obszar	Działanie	Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej							
		Transport niezmotoryzowany	Transport zbiorowy	Transport indywidualny	Wzrost intermedialności	Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych	Bezpieczeństwo	Logistyka miejska	Inteligentne sposoby transportowe
Transport	Remont i modernizacja dróg lokalnych			✓					
	Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178		✓	✓			✓		✓
	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6		✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 2500 sztuk lamp)	✓		✓					



Tabela nr 3-1 Powiązanie zaproponowanych działań z elementami zrównoważonej mobilności miejskiej

Obszar	Działanie	Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej							
		Transport niezmotoryzowany	Transport zbiorowy	Transport indywidualny	Wzrost intermedialności	Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych	Bezpieczeństwo	Logistyka miejska	Inteligentne sposoby transportowe
	Budowa i modernizacja dróg na terenie gminy	√	√	√			√		
	Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych w gminie	√					√		
	Promocja transportu publicznego na terenie gminy		√						√

4. Działania w zakresie mobilności

Wyniki inwentaryzacji dla roku 2013 w sektorze transport wskazują, że emisja CO₂ na terenie Gminy Miejskiej Wałcz wynosi 24 601,46 Mg/rok i stanowi ona 27% 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 4-1 przedstawiono listę zadań związanych bezpośrednio z mobilnością realizowanych przez gminę. 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 4-1 Zestawienie działań zmniejszających emisje z transportu realizowanych przez Gminę Miejską Wałcz

Lp.	Rodzaj działania	Koszt działania w zł	Efekt energetyczny w MWh	Efekt emisyjny w Mg CO ₂	Ilość energii wytworzona z OZE w MWh
1	2	3	4	5	6
1	Remont i modernizacja dróg lokalnych	2 400 000	16	4	-
2	Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178	450 000 000	334	83	-
3	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6	5 500 000	171	639	-
4	Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 2500 sztuk lamp)	5 000 000	511	501	-
5	suma	462 900 000	1031	1227	-

Biorąc pod uwagę przyjętą listę projektów, wyznaczono prognozę efektu ilościowego dla roku 2020 przyjmując kompleksową realizację inwestycji zadeklarowanych przez Gminę i interesariuszy niniejszego Planu. Założono, że realizacja wszystkich projektów transportowych pozwoli na ograniczenie zużycia energii w 2020 roku o 1031 MWh/rok, a redukcja emisji CO₂ z transportu osiągnie poziom 1227 Mg/rok.

4.1 Szczegółowy opis działań w zakresie mobilności

4.1.1 Transport niezmotoryzowany rowerowy i pieszy

Drogi rowerowe w mieście Wałcz liczą obecnie 6,5 km. Daje to gęstość dróg rowerowych na poziomie 0,17 km/km².

Projekty związane z budową nowych dróg rowerowych powinny w pierwszym etapie połączyć istniejące odcinki tak, aby w horyzoncie długookresowym stworzyć sieć dróg rowerowych. Sieć ta oprócz zapewnienia bezpiecznego dojazdu do miejsc pracy i edukacji powinna także spełniać funkcję dojazdową do największych atrakcji turystycznych. W pierwszej kolejności powinny one powstawać wzdłuż dróg o najwyższym natężeniu ruchu tak, aby w sposób istotny poprawić bezpieczeństwo tej grupy uczestników ruchu. 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.

Ponadto, zaleca się wdrożenie ułatwień dla rowerzystów w postaci:

- dopuszczenia kontra-ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych, a więc ruchu „pod prąd” – rozwiązanie to odpowiednie jest do stosowania na drogach o uspokojonym ruchu, ułatwienie to wprowadzić można także na ulicach osiedlowych,
- uruchomienie miejskiego systemu rowerów publicznych, obejmującego 100 rowerów, dostępnych dla mieszkańców zlokalizowanych w wybranych punktach na terenie miasta Wałcz,
- wyznaczanie tras rowerowych prowadzących przez parki oraz inne lokalizacje umożliwiające dokonywanie skrótów podczas jazdy,
- umożliwienie bezpiecznego parkowania rowerów przy obiektach użyteczności publicznej oraz innych istotnych lokalizacjach.

Praktycznym i przydatnym rozwiązaniem dla osób poruszających się po mieście byłaby opracowana mapa infrastruktury rowerowej Gminy. Na mapie tej znalazłyby się nie tylko wyznaczone trasy rowerowe oraz ulice z dopuszczonym kontra-ruchem rowerowym, ale także dodatkowe elementy infrastruktury jak stacje rowerów miejskich, parkingi rowerowe i stacje napraw rowerów.

Rozwój ruchu pieszego powinien się skupiać na budowie chodników przy budowie i modernizacji dróg o największym natężeniu ruchu samochodowego oraz prowadzących do największych generatorów ruchu.

Do rozwiązań technicznych służących rozwojowi komunikacji pieszej należą:

- wyznaczanie i projektowanie korytarzy pieszych na osiedlach przy udziale lokalnych społeczności i urzędników,
- dobre oświetlenie stref pieszych i miejsc spotkań,
- zapewnienie dostępności ciągów pieszych dla osób o ograniczonej mobilności,
- poszerzanie chodników, przestrzeni dla pieszych,
- realizacja nasadzeń roślinności (w tym drzew i krzewów) wzdłuż ciągów pieszych oraz na deptakach,
- wprowadzenie limitu prędkości dla samochodów (np. tempo 30 km/h) oraz uprzywilejowanie pieszych, rowerzystów, a także transportu zbiorowego,
- uspokajanie ruchu samochodowego,
- stosowanie nawierzchni ciągów pieszych przyjaznej i wygodnej dla pieszych,
- integracja infrastruktury transportu pieszego z infrastrukturą rowerową oraz transportem zbiorowym (z przystankami autobusowymi i centrami przesiadkowymi),
- wydłużenie czasu trwania zielonego światła dla pieszych.

Podjęcie takich inicjatyw przyczyni się do wzrostu ruchu pieszego w Wałczu, większej dostępności dla różnych grup użytkowników, pobudzenia rozwoju miasta i rozkwitu życia na jego ulicach i placach, a także zwiększenie



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

bezpieczeństwa uczestników ruchu. Ponadto, może to przyczynić się do poprawy ładu przestrzennego obszaru oraz stanu środowiska. Ułatwieniem w realizacji przestrzeni przyjaznej pieszym będzie sformułowanie standardów projektowania infrastruktury pieszej. Jednocześnie, należy unikać budowy obiektów w postaci przejść podziemnych pod drogami i kładek nad drogami, które, z racji swojego położenia, często są niedostępne dla osób o ograniczonych możliwościach w poruszaniu się. Dodatkowo, piesi nie czują się bezpiecznie w przejściach podziemnych, które bywają słabo oświetlone i nieobjęte monitoringiem wizyjnym. W związku z tym, w miarę możliwości infrastruktura piesza powinna być prowadzona na powierzchni ziemi, spełniając wymogi dla atrakcyjnej przestrzeni dla pieszych

W *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz* nie przewidziano realizacji zadań w zakresie transportu niezmotoryzowanego rowerowego i pieszego.

4.1.2 Publiczny transport zbiorowy

Wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego, ma zachęcać mieszkańców do pozostawienia samochodu w domu i dojazdu do pracy, czy na uczelnię środkami transportu publicznego. Bardzo ważnym czynnikiem, który ma przyczynić się do zwiększenia liczby przewożonych pasażerów, jest jej ściśle powiązanie koleją oraz wprowadzenie zintegrowanej taryfy.

Równolegle powinna być prowadzona optymalizacja przebiegu linii, która powinna się przyczynić do jak najbardziej efektywnego wykorzystania posiadanych środków transportu poprzez wprowadzenie taktowanego rozkładu jazdy i skrócenia czasu przejazdu do głównych generatorów ruchu. Jednak powiększenie sieci i wzrost wykonywanej pracy przewozowej wymagać będzie zwiększenia liczby eksploatowanego taboru.

Działanie polegające na zakupie niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego jest odpowiedzią na stale zwiększający się wskaźnik ruchu samochodowego mieszkańców Wałcza, a modernizacja taboru miejskiego stanowi zachętę do podróżowania po mieście komunikacją miejską.

Znaczny i uciążliwy ruch lokalny spowodowany jest głównie dojazdem mieszkańców do pracy oraz centrów handlowych. Gmina Miejska Wałcz podejmuje działania mające na celu zachęcenie tych osób do zmiany nastawienia i wybrania innego środka lokomocji. W tym celu niezbędna jest wymiana taboru komunikacji miejskiej na nowszą, ekologiczną, spełniającą normy unijne i zwiększającą komfort poruszania.

W ramach projektu planuje się realizację zadania „Zakup 5 autobusów niskoemisyjnych o napędzie diesel spełniających normy EURO 6”.

Realizacja projektu pozwoli na:

- a) ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską, a nawet jej wzrost o ok. 3% - 4%.
- b) zmniejszenie liczby osób korzystających z transportu prywatnego i tym samym spadek liczby poruszających się po sieci samochodów (zmniejszenie przebiegów szacowane na ok. 2 %), a tym samym zmniejszenie emisji CO₂ oraz innych zanieczyszczeń szkodliwych dla środowiska przez nie generowanych, jak np.:
 - tlenku węgla o ok. 3000 kg/rok,
 - węglowodorów o ok. 300 kg/rok,
 - tlenków azotu o ok. 700 kg/rok.
- c) ograniczenie zanieczyszczenia i hałasu.
- d) spadek o 6 lat średniego wieku autobusu.
- e) podniesienie komfortu podróży.
- f) promowanie wśród mieszkańców zachowań proekologicznych.
- g) zmniejszenie emisji substancji szkodliwych przez same autobusy:
 - tlenku węgla o ok. 1800 kg/rok,
 - węglowodorów o ok. 100 kg/rok,
 - tlenków azotu o ok. 400 kg/rok,



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

- cząstek stałych (pyłów) o ok. 100 kg/rok.

Powiat Wałecki planuje zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 20 linii komunikacyjnych, które będą docierały do wszystkich gmin w powiecie. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Wałecki będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Dodatkowo, Powiat Wałecki deklaruje chęć zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami w celu zapewnienia funkcjonowania dodatkowych 14 linii komunikacyjnych w przewozach międzypowiatowych, gdyż Województwo Zachodniopomorskie zgodnie z zapisami dostępnego projektu wojewódzkiego planu transportowego planuje zorganizować tylko nieliczne połączenia spośród istniejących o charakterze wojewódzkim (przekraczające granice dwóch powiatów).

Zaplanowana sieć komunikacyjna będzie mogła być realizowana w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, jeśli zostanie utworzony związek powiatowo-gminny.

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

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 skanalizowanych skrzyżowań i skrzyżowań z ruchem okrężnym oraz nowego oświetlenia ulicznego.

W ramach projektu planuje się realizację zadań:

- Remont i modernizacja dróg lokalnych
- Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178,
- Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 2500 sztuk lamp).

4.1.4 Wzrost intermodalności

Przez Wałcz przebiega czynna linia kolejowa, łącząca Kamień Pomorski z Piłą. Ze względu na ten fakt, główną rolę w połączeniach pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi województwa przejmować będzie kolej. Taka polityka jest zgodna z przyjętym Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego oraz z krajowymi dokumentami strategicznymi.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jednym z głównych celów jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej. Dokument stwierdza, że począwszy od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie. W ruchu pasażerskim główny ciężar rozwojowy, obok rozwoju połączeń między największymi ośrodkami miejskimi, realizowanych z wykorzystaniem sieci kolei o najwyższych standardach, zostanie



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

położony na rozbudowę linii dojazdowych do obszarów metropolitalnych, które będą zintegrowane z systemami lokalnego transportu publicznego. Poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych przyznaje duże znaczenie inwestycjom kolejowym na liniach łączących największe miasta naszego kraju z ośrodkami subregionalnymi.

Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych, głównie w oparciu o transport publiczny jest najważniejszym działaniem w regionach. W jego ramach należy dążyć do integracji systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu w połączeniu z rozwojem szybkich systemów transportu publicznego takich, jak kolej aglomeracyjna. Odrębnym celem jest także stworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego. Zintegrowanie transportu drogowego i kolejowego ma nastąpić poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej komplementarności tych środków transportu. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miało stworzenie organizatorom transportu publicznego i operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przesiadkowych dla różnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne). W Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju – Polska 2030 „Trzecia fala nowoczesności” jednym z najistotniejszych zadań jest zwiększanie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego.

Stworzenie spójnych powiązań funkcjonalnych z dużymi ośrodkami miejskimi tak, aby poszczególne gminy mogły jak najlepiej wykorzystać własny potencjał gospodarczy i rozwojowy, skutecznie będzie przeciwdziałał wykluczeniu społecznemu i wyludnianiu się słabiej rozwiniętych obszarów. Tak jest również w przypadku Gminy Miejskiej Wałcz.

Według strategii, transport musi sprostać przede wszystkim wymaganiom związanym z oszczędnością czasu, oferując coraz krótszy czas przejazdu i elastyczność przemieszczania się oraz możliwość wykorzystania czasu spędzonego w podróży, a także dostosować się do oczekiwań różnych grup zawodowych i wiekowych ludności.

W zakresie inwestycji, w ramach rozwoju systemu transportowego Krajowa Polityka Miejska przyjmuje jako priorytet, obok przebudowy podstawowego układu drogowego, który będzie eliminował tranzyt z centrum miasta i da uprzywilejowanie w ruchu środkiem transportu zbiorowego, inwestycje wokół linii szynowego transportu publicznego. Warunkiem niezbędnym do pomyślnego włączenia różnych środków transportu w system komunikacyjny miast jest jego szeroka integracja w postaci:

- organizacji multimodalnych węzłów przesiadkowych,
- zapewnienia łatwego dostępu do przystanków,
- integracji taryfowej i rozkładowej,
- budowy systemów „parkuj i jedź”,

głównie wokół istniejących linii kolejowych, których istniejące trasy przebiegają często tak, że dają nadzieję na przyciągnięcie znacznych potoków pasażerów.

W *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz* nie przewidziano realizacji zadań w zakresie wzrostu intermodalności.

4.1.5 Wdrażanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych

Zmianę zachowań komunikacyjnych powinno się osiągnąć także poprzez prowadzenie działań „miękkich”. Działania te powinny być realizowane poprzez:

- wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie oddziaływania poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne oraz na jakość życia w mieście,
- tworzenie narzędzi umożliwiających zwiększoną partycypację społeczną w zakresie wprowadzanych zmian w sieci publicznego transportu zbiorowego.



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

Nie przewiduje się prowadzenia odrębnych działań mających wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy. Nie mniej konsekwentna realizacja wszystkich uprzednio wymienionych projektów powinna zaowocować zmianą podziału modalnego podróży.

4.1.6 Zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością jako proces, wymagać będzie opracowania szerokiego spektrum wskaźników diagnozujących stan systemu transportowego na terenie całego miasta. Zaproponowane wskaźniki muszą obrazować stan systemu transportowego i jego wpływ na wszelkie dziedziny funkcjonowania obszaru takie, jak gospodarka przestrzenna, bezpieczeństwo, energochłonność, środowisko, wykluczenie społeczne, rozwój gospodarczy, zdrowie, edukacja itp. Najważniejszym elementem jest wyznaczanie mierzalnych poziomów odniesienia opartych na realistycznej diagnozie aktualnej sytuacji.

Zarządzanie mobilnością powinno opierać się ma podjęciu takich działań, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk związanych z mobilnością. Sprawozdanie z monitorowania powinno stanowić podstawę przeglądu procesu wdrażania przedmiotowego planu. Jego efektem powinny być raporty mówiące o wpływie działań podejmowanych w ramach różnorodnych projektów na zmianę preferencji w zakresie wyboru środka podróży.

W *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz* nie przewidziano realizacji zadań w zakresie zarządzania mobilnością.

4.1.7 Logistyka miejska

Z uwagi na fakt braku dużych zakładów produkcyjnych na terenie gminy nie przewiduje się prowadzenia istotnych projektów w tym obszarze. Atutem miasta Wałcz jest planowana budowa obwodnicy która przyczyni się do rozdzielenia ruchu tranzytowego od lokalnego. Pewnym problemem związanym z logistyką miejską jest przede wszystkim organizacja zaopatrzenia placówek handlowych, zlokalizowanych w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej i przy ulicach o wąskim przekroju jezdni oraz odbiór odpadów komunalnych tak, aby zachować płynność innym uczestnikom ruchu. Na najbardziej zatłoczonych odcinkach sieci drogowej, z dużym udziałem ruchu ciężarowego, powinny być budowane dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego.

W *Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miejskiej Wałcz* nie przewidziano realizacji zadań w zakresie logistyki miejskiej.

4.1.8 Inteligentne systemy transportowe

Aktualnie nie przewiduje się wprowadzania inteligentnych systemów transportowych na terenie Gminy Miejskiej Wałcz.

4.2 Proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności miejskiej

Harmonogram działań przedstawiono w tabeli nr 4.2-1.

Tabela nr 4.2-1 Zestawienie działań zmniejszających emisje z transportu realizowanych przez Gminę Miejską Wałcz

Lp.	Rodzaj działania	Koszt działania w zł	Podmiot odpowiedzialny	Termin realizacji	Źródło finansowania
1	2	3			
1	Remont i modernizacja dróg lokalnych	2 400 000	Gmina Miejska Wałcz	2017-2020	RPO WZP, budżet miasta
2	Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178	450 000 000	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Szczecin	2016-2018	RPO WZP
3	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6	5 500 000	Gmina Miejska Wałcz	2017-2019	RPO WZP, budżet ZKM Sp. z o.o.
4	Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 2500 sztuk lamp)	5 000 000	Gmina Miejska Wałcz	2017-2020	RPO WZP, NFOŚiGW, budżet miasta, WFOŚiGW, BOŚ
5	suma	462 900 000	-	-	-

4.3 Zgodność działań związanych z mobilnością miejską zawartych w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa, aglomeracji i gminy

Zgodność działań określonych w suplemencie z działaniami zawartymi w strategii kraju, województwa i powiatu przedstawiono w tabeli nr 4.3-1.

Tabela nr 4.3-1 Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego

Lp.	Cel strategiczny	Cel kierunkowy	Działania, kierunki interwencji	Tytuł projektu
1	2	3	4	5
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Trzecia fala nowoczesności”				
1	Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych	Stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie - miasta	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	Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178
			Wzmocnienie lokalnej sieci dróg	Remont i modernizacja dróg lokalnych
2		Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu	Promocja innowacyjnych i ekologicznych paliw, a także promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6



Tabela nr 4.3-1 Zgodność działań określonych w suplemencie ze Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego

Lp.	Cel strategiczny	Cel kierunkowy	Działania, kierunki interwencji	Tytuł projektu
1	2	3	4	5
			pojazdów drogowych.	
3	Poprawa stanu środowiska	Ograniczanie emisji substancji do atmosfery	Promocja niskoemisyjnych form transportu	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6
Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku				
4	Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego	Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej	Rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich	Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178
			Rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego	Remont i modernizacja dróg lokalnych
		Bezpieczeństwo i niezawodność	Kierunki interwencji będą koncentrować się na m.in. bezpiecznych pojazdach	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin min. EURO 6
		Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko	Wspieranie rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko 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.	Wymiana 5 autobusów na nowsze z normą emisji spalin Wymiana lamp oświetlenia ulicznego na ledowe (wymiana 2500 sztuk lamp)n. EURO 6
Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego				
5	Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu	Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego	Budowa nowych dróg	Remont i modernizacja dróg lokalnych
				Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178
Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Wałeckiego				
6	Efektywne wykorzystanie infrastruktury Powiatu	Gospodarka	Lobbing na rzecz budowy obwodnicy	Realizacja obwodnicy drogowej miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178
			Poprawa infrastruktury drogowej	Remont i modernizacja dróg lokalnych



5. Działania wynikające z programu ochrony powietrza dla strefy zachodniopomorskiej

Wg zapisów „Rocznej oceny jakości powietrza atmosferycznego w województwie zachodniopomorskim za rok 2015”, wykonanej przez WIOŚ w Szczecinie, gmina miejska Wałcz zaliczona jest do strefy zachodniopomorskiej, wg podziału wykonanego na potrzeby Programów Ochrony Powietrza, a jako kryterium zakwalifikowania strefy do klasy C przyjęto poziom PM10 (24h), PM2,5 oraz B(a)P.

Poniżej zestawienie wyników klas strefy zachodniopomorskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za rok 2015 dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia ludzi.

Tabela nr 5-1. Klasy strefy zachodniopomorskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2015 r. dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia (kryterium –poziom docelowy)

Lp.	Substancja	Strefa
1	2	3
1	SO ₂ (dwutlenek siarki)	A
2	NO ₂ (dwutlenek azotu)	A
3	CO (tlenek węgla)	A
4	Benzen	A
5	PM10 (pył zawieszony 10)	C
6	PM2,5 (pył zawieszony 2,5)	A
7	Pb (ołów)	A
8	As (arsen)	A
9	Cd (kadm)	A
10	Ni (nikiel)	A
11	B(a)P	C
12	O ₃ (ozon)	A

A – nie przekracza poziomu dopuszczalnego

C – powyżej poziomu dopuszczalnego

Program ochrony powietrza oraz plan działań krótkoterminowych dla strefy zachodniopomorskiej został przyjęty Uchwałą Nr XXVIII/388/13 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 29 października 2013 r.

Program ochrony powietrza przewiduje wdrożenie działań kierunkowych, które spowodują obniżenie emisji pyłu zawieszonego PM10 oraz Benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym, które w miarę możliwości powinny być wdrażane do codziennej praktyki.

Działania przewidziane do realizacji w zakresie ograniczenia emisji liniowej (komunikacyjnej) pierwotnej i wtórnej:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem w ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
- rozwój systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,
- organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrów miasta (system Prak&Ride),
- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- tworzenie systemu płatnego parkowania w centrum miasta,



- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych).

W gminie miejskiej Wałcz nie stwierdzono występowania obszarów z przekroczonymi standardami, dlatego wymienione działania mają charakter ogólny. Jednakże, wdrażanie tych działań będzie istotnie sprzyjać ograniczaniu zanieczyszczeń zarówno lokalnie na tereny strefy jak i regionalnie (wpływ na zmniejszenie ła zanieczyszczeń).

Szczegółowy opis działań z zakresu transportu wynikających z programu ochrony powietrza dla strefy zachodniopomorskiej dla miasta Wałcz przedstawiono poniżej.

Działania trzecie	
Kod działania naprawczego	ZpsZpMMU
Tytuł działania naprawczego	Obniżenie emisji komunikacyjnej
Opis działania naprawczego	Czyszczenie ulic na mokro w okresie wiosna-jesień w miarę możliwości finansowych (najlepiej z częstotliwością 1 raz w tygodniu) w miastach powiatowych strefy zachodniopomorskiej
Lokalizacja działań	Główne ulice miast oraz ulice drugorzędne w miastach powiatowych strefy zachodniopomorskiej
Szczebel administracyjnej, na którym można podjąć dany środek	Lokalny
Jednostka realizująca działanie	Właściwy zarządca dróg
Planowany termin wykonania	Zadanie realizowane ciągle
Szacunkowa wysokość kosztów realizacji działania zł/km	200-800
Szacowany efekt ekologiczny	Ok. 110-200 Mg/rok
Źródła finansowania	Własne samorządu, GDDKiA

Działanie dziesiąte	
Kod działania naprawczego	ZpsZpUD
Tytuł działania naprawczego	Poprawa stanu technicznego dróg
Opis działania naprawczego	Poprawa stanu technicznego dróg istniejących w strefie – utwardzenie dróg lub poboczy w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z drogi
Lokalizacja działań	Strefa zachodniopomorska
Szczebel administracyjnej, na którym można podjąć dany środek	Krajowy, wojewódzki, powiatowy lub gminny, w zależności od kategorii drogi
Jednostka realizująca działanie	GDDKiA, Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych, odpowiedni wójt, burmistrz, prezydent
Planowany termin wykonania	Według harmonogramów
Szacunkowa wysokość kosztów realizacji działania zł/km	Według kosztorysów
Szacowany efekt ekologiczny	Brak możliwości oszacowania
Źródła finansowania	Jednostki realizujące, budżet województwa, budżet powiatów, miast i gmin

Działanie jedenaste	
Kod działania naprawczego	ZpsZpUD
Tytuł działania naprawczego	Modernizacja taboru komunikacji autobusowej
Opis działania naprawczego	Wymiana taboru komunikacji autobusowej na pojazdy spełniające normy emisji spalin Euro 5 lub zmianę autobusów zasilanych olejem napędowym na autobusy zasilane alternatywnym paliwem gazowym
Lokalizacja działań	Strefa zachodniopomorska
Szczebel administracyjnej, na którym	Gminny



Działanie jedenaste	
można podjąć dany środek	
Jednostka realizująca działanie	Zarządzający komunikacją miejską
Planowany termin wykonania	Według harmonogramów
Szacunkowa wysokość kosztów realizacji działania zł/km	Według kosztorysów
Szacowany efekt ekologiczny	Brak możliwości oszacowania
Źródła finansowania	Budżet województwa, miast i gmin, WFOŚiGW, NFOŚiGW, BOŚ

6. Podsumowanie

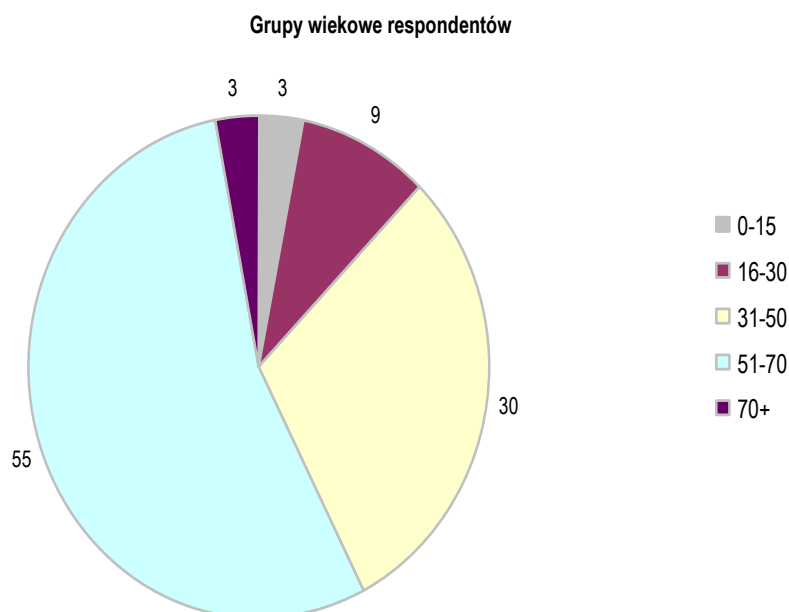
Jednym z kluczowych etapów opracowania Planu mobilności było przeprowadzenie badania ankietowego wśród mieszkańców. Jego celem było uzyskanie wiedzy w obszarze transportu i komunikacji miejskiej oraz wskazanie potrzeb mieszkańców związanych z rozwojem transportu.

Przeprowadzone wśród mieszkańców Wałcza badanie ankietowe pozwoliło wyznaczyć podział zadań przewozowych w mieście, a więc strukturę dziennych podróży mieszkańców, odbywanych takimi środkami transportu jak: samochód osobowy, autobus, pociąg, rower i motocykl lub skuter.

Badanie sondażowe było prowadzone do 23 września 2016 roku. Wypełniona ankietę można było przekazać bezpośrednio do Urzędu Miasta lub wysłać drogą elektroniczną. Uzyskano ankiety od ok. 1 % mieszkańców miasta.

Wśród respondentów nieznacznie przeważały kobiety, choć płeć nie stanowiła zmiennej wpływającej na reprezentatywność sondażu.

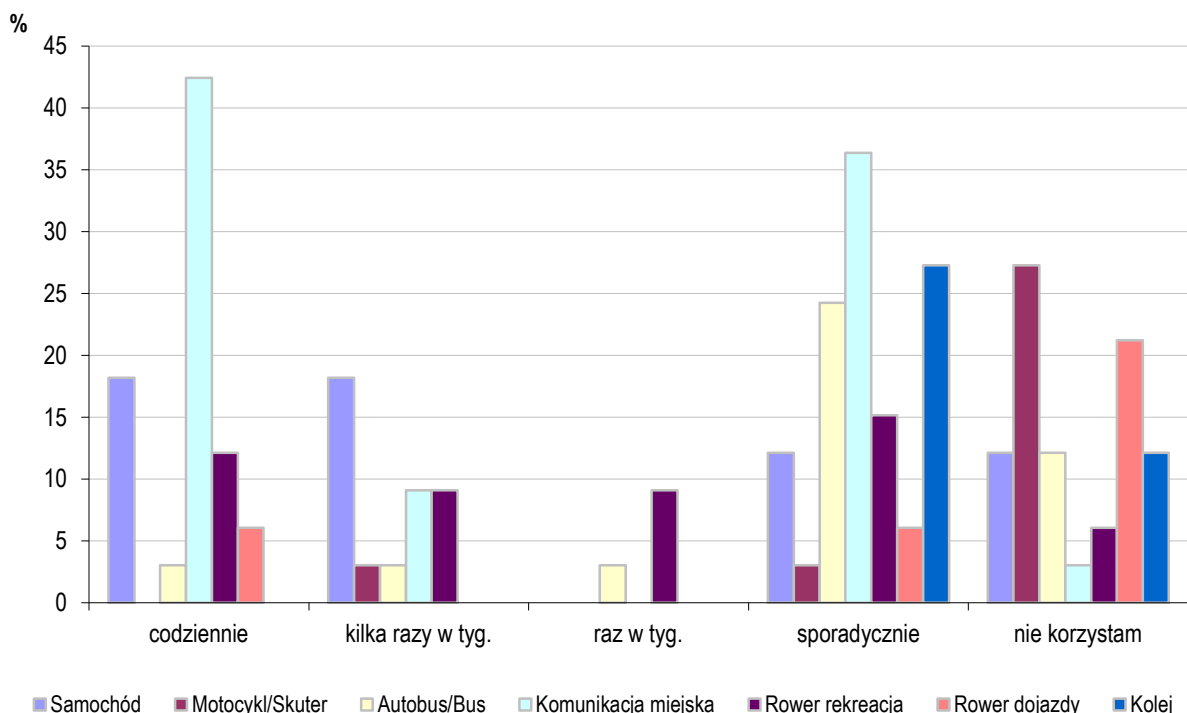
Najliczniej reprezentowaną grupą w badaniu były osoby w przedziale od 51 do 70 lat. Ich udział oscyluje na poziomie 55%. Dostrzega się również wysoki udział osób w wieku 31-50 lat.



Rysunek 6-1 Grupy wiekowe respondentów

Ankietowane osoby (42% badanych) wskazały autobus komunikacji miejskiej jako środek lokomocji poza obszar miejsca swojego zamieszkania. Drugim najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód, z którego na co dzień korzysta 15% badanych. Rower do celów rekreacyjnych wykorzystuje 12%, a do dojazdów 6% badanych. Motocykl i skuter oraz podróże koleją mają znikomy udział w podziale modalnym Wałcza. Strukturę tę ilustruje poniższy wykres.

Najczęstsze sposoby podróży poza obszar miejsca zamieszkania



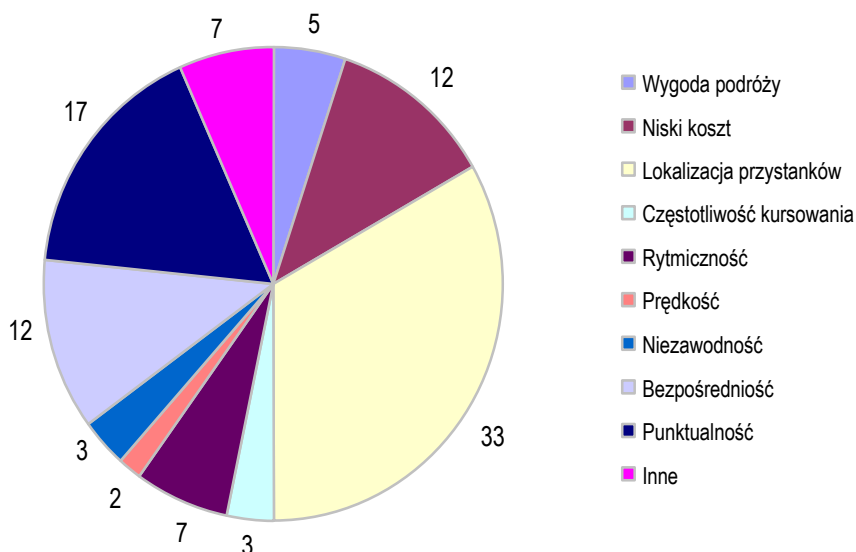
Rysunek 6-2 Najczęstsze sposoby podróży poza obszar miejsca zamieszkania

Struktura dziennych podróży mieszkańców Wałcza zbliża się do modelu dla miasta zrównoważonego, w którym dominujące powinny być przemieszczenia rowerem, pieszo oraz transportem zbiorowym, natomiast podróże odbywane samochodem ograniczane są do minimum.

Mieszkańcy Wałcza wybierając transport zbiorowy (komunikację miejską) kierują się przede wszystkim lokalizacją przystanku oraz punktualnością autobusów. Kolejnymi ważnymi czynnikami przy wyborze środka transportu są koszt oraz bezpośredniość dojazdów. Strukturę tę pokazano na poniższym wykresie.



Czynniki wpływające na wybór komunikacji miejskiej [%]



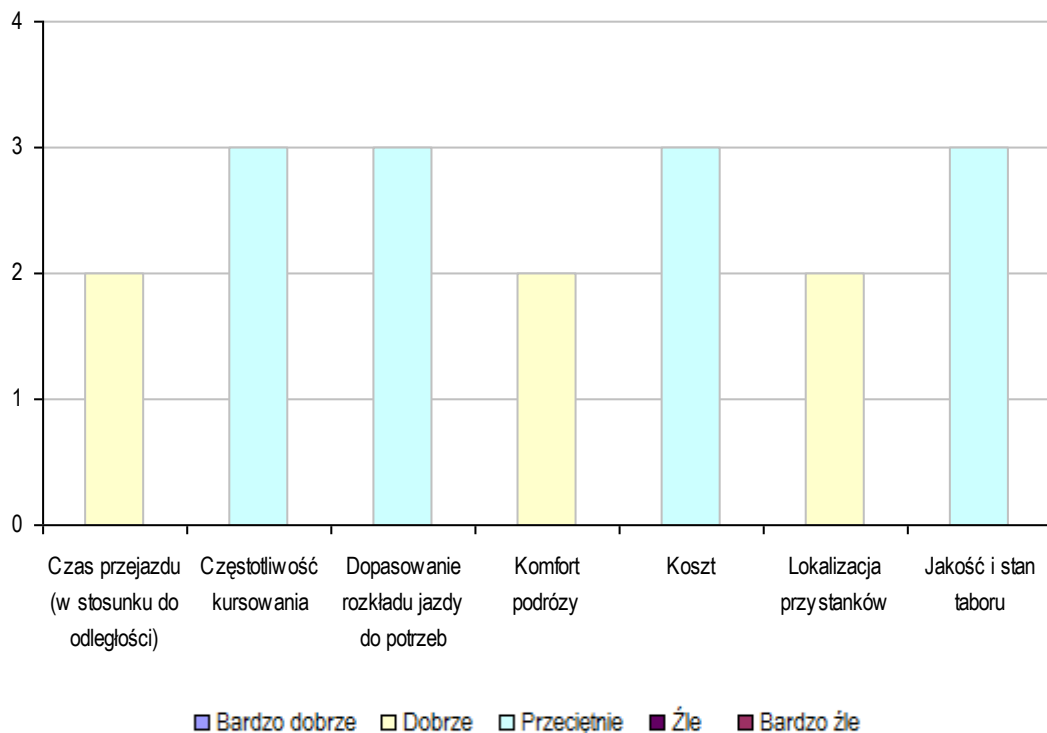
Rysunek 6-3 Czynniki wpływające na wybór komunikacji miejskiej w %

Wśród badanych wskazujących na problemy związane z transportem zbiorowym w mieście, dominowały następujące kwestie:

- niska częstotliwość kursowania linii, w tym także niesynchronizowanie rozkładów poszczególnych linii,
- niewystarczające skomunikowanie centrum miasta z jego obrzeżami i miejscowościami ościennymi, a także pomiędzy dzielnicami,
- niepunktualność kursujących autobusów,
- niski standard taboru autobusowego, który jest w złym stanie technicznym, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, niewyposażony w klimatyzację ani monitoring,
- zatłoczone autobusy, szczególnie w godzinach wzmożonego ruchu (w „godzinach szczytu”),
- zachowanie pasażerów: hałaśliwa młodzież, niekulturalne zachowania starszych osób,
- infrastruktura towarzysząca: niedostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych, brak zadaszenia przystanków oraz ich zły stan techniczny,
- brak komfortu i poczucia bezpieczeństwa,
- nieskomunikowanie z godzinami pracy przedsiębiorstw brak lub niewielka liczba połączeń do zakładów pracy.

Ocenę komunikacji miejskiej przedstawiono na wykresie poniżej.

Ocena komunikacji miejskiej



Rysunek 6-4 Ocena komunikacji miejskiej

Popularnym środkiem transportu wśród mieszkańców Wałcza jest samochód. W tym zakresie, ankietowani zidentyfikowali szereg problemów występujących w mieście, jakimi są: zbyt duże natężenie ruchu powodujące tłok na drogach („korki”), duża liczba samochodów osobowych, a także niska kultura jazdy kierowców i niezajomość przez nich przepisów ruchu drogowego. Jednocześnie, oceniając infrastrukturę drogową miasta mieszkańcy wskazali niską jakość nawierzchni dróg wraz z jej ubytkami, niedostosowaną do ruchu sygnalizację świetlną, luki w oświetleniu dróg. Ankietowani przeciętnie ocenili dostępność parkingów. Wskazali, iż największy problem z parkowaniem występuje w centrum miasta, przy szkołach i przedszkolach, a także w rejonie ulic.

Oceniając istniejącą infrastrukturę rowerową oraz identyfikując potrzeby w tym zakresie, mieszkańcy zwrócili uwagę na:

- niski poziom bezpieczeństwa rowerzystów na drodze oraz brak szacunku i zrozumienia dla rowerzystów,
- niespójną sieć dróg dla rowerów - liczba ścieżek rowerowych jest niewystarczająca do swobodnego korzystania z roweru,
- brak stojaków i parkingów rowerowych.

Podsumowując, poziom dostępności elementów systemu transportowego na obszarze Wałcza jest zróżnicowany. Skomunikowanie poszczególnych dzielnic miasta zależne jest od odległości od centrum, od gęstości zaludnienia zabudowy. Osiedla zamieszkałe przez stosunkowo niewielką liczbę ludności charakteryzują się uboższą siatką połączeń autobusowych (m.in. Dolne Miasto – Chrzastkowo). Dodatkowo, niewystarczające skomunikowanie obszarów przemysłowych (zakładów pracy) może utrudniać kwestie zatrudnienia w mieście i generuje zwiększony ruch samochodowy.



Elementy zrównoważonej mobilności miejskiej
Suplement do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wałcz

Infrastruktura rowerowa Wałcza jest rozwinięta w niskim stopniu, co utrudnia swobodne i bezpieczne poruszanie się rowerem, jednocześnie nie zachęcając mieszkańców do wyboru roweru jako środka transportu.

W zakresie komunikacji samochodowej wraz z układem drogowym ważnym elementem tejże infrastruktury będzie planowana obwodnica drogowa miasta Wałcz w ciągu dróg krajowych nr 10 i 22 oraz wojewódzkich nr 163 i 178, która w pewnym stopniu odciąży ulice w centrum Wałcza.