

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gniezna



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50 - 305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Zamawiający:

Stowarzyszenie **ZiT!**
Gniezno

Stowarzyszenie ZiT Gniezno
ul. Lecha 6, Gniezno
email: info@zit-gniezno.eu
<https://zit-gniezno.eu>

Wrocław, czerwiec 2025 r.

Spis treści

1.	Streszczenie	6
2.	Wstęp.....	12
3.	Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MOF Gniezna.....	15
3.1.	Zachowania i oczekiwania transportowe w MOF Gniezna	15
3.2.	Stan mobilności w MOF Gniezna	17
4.	Obszary Interwencji SUMP MOF Gniezna	22
5.	Scenariusze rozwoju mobilności w MOF Gniezna	25
5.1.	Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)	26
5.2.	Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)	27
5.3.	Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego	28
5.4.	Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy	29
5.5.	Wybór scenariusza do realizacji SUMP MOF Gniezna	30
6.	Wizja i cele SUMP MOF Gniezna	32
6.1.	Wytyczne wskazane podczas konsultacji społecznych	32
6.2.	Wizja SUMP MOF Gniezna	33
6.3.	Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna	35
7.	Zasady realizacji SUMP MOF Gniezna	41
7.1.	Działania realizujące Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna.....	52
7.2.	Zestawy działań SUMP MF Gniezna	72
7.3.	Podmioty zaangażowane w realizację działań SUMP MOF Gniezna	83
7.4.	Źródła finansowania działań SUMP MOF Gniezna.....	86
8.	Monitorowanie realizacji SUMP MOF Gniezna	88
8.1.	Wskaźniki produktu SUMP MOF Gniezna	91
8.2.	Wskaźniki rezultatu SUMP MOF Gniezna	101
9.	Spis rysunków	105
10.	Spis tabel.....	105

Słowniczek

BEV: (ang. Battery Electric Vehicle) w pełni elektryczny pojazd, który używa do napędu wyłącznie energii elektrycznej, przechowywanej w bateriach

B+R: (ang. Bike and Ride), podróż łączona rower – transport publiczny: (podjedź rowerem) i ZAPARKUJ (na parkingu) i JEDŹ DALEJ (transportem publicznym)

Diagnoza MOF Gniezna: Raport Diagnostyczno-Strategiczny sytuacji mobilnościowej w MOF Gniezna

DK: droga krajowa

DMC: dopuszczalna masa całkowita pojazdu

droga dla pieszych: (chodnik) droga lub część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i UWR oraz do pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymywania lub postoju pojazdów

droga dla rowerów: (trasa rowerowa) droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych i UTO oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie Prawo o ruchu drogowym – ruchu pieszych i UWR

droga dla pieszych i rowerów: (ciąg pieszko-rowerowy) droga lub część drogi, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu pieszych, rowerów, rowerów ze wspomaganie elektrycznym, hulajnóg elektrycznych oraz UTO i UWR

DW: droga wojewódzka

droga zamiejska: droga klasy technicznej A, S, GP, G, Z, L, D niebędąca ulicą

FCEV: (ang. Fuel Cell Electric Vehicles) pojazd elektryczny z napędem na ogniwa paliwowe – z silnikiem napędzanym wodorem

FRPA: Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

GDDKiA Poznań: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu

Gminy MOF Gniezna: Gmina Gniezno, Gmina Czarniejewo, Gmina Kiszewo, Gmina Kłecko, Gmina Łubowo, Gmina Mieleszyn, Gmina Niechanowo, Gmina Trzemeszno, Gmina Witkowo

GPR: Generalny Pomiar Ruchu

GUS/BDL: Główny Urząd Statystyczny / Bank Danych Lokalnych

HEV: (ang. Hybrid Electric Vehicle) pojazd z silnikiem spalinowym oraz z napędem elektrycznym, bez możliwości ładowania baterii z sieci elektrycznej.

IDI: (ang. Individual Indepth Interview) indywidualny wywiad pogłębiony

ITS: (ang. Intelligent Transportation System) Inteligentny System Transportowy – inteligentny system sterowania i zarządzania ruchem drogowym

JST: jednostka samorządu terytorialnego

JST MOF Gniezna: 10 gmin (Miasto Gniezno oraz gminy: Czarniejewo, Gniezno, Kiszewo, Kłecko i Powiat Gnieźnieński, tworzące razem MOF Gniezna

K+R: (ang. Kiss and Ride) miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby, lub osób korzystających z transportu publicznego

LK: linia kolejowa

MaaS: (ang. mobility-as-a-service) promowanie odchodzenia od posiadania własnego środka transportu na własność (głównie samochodu) – system pozwalający zaspokajać transportowe potrzeby mieszkańców przy pomocy jednej aplikacji, która łączy ofertę wielu Organizatorów ptz, operatorów ptz i przewoźników prywatnych oraz operatorów systemów pojazdów współdzielonych, systemy nawigacji oraz technologie płatności

MHEV: (ang. Mild Hybrid Electric Vehicle) pojazd wykorzystujący niewielki silnik elektryczny wspomagający silnik spalinowy

Miasta MOF Gniezna: Miasto Gniezno, miasto Czarniejewo, miasto Kłecko, miasto Trzemeszno, miasto Witkowo

MOF Gniezna: Miejski Obszar Funkcjonalny Miasta Gniezna

mpzp: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy

MPK Gniezno: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Gnieźnie

organizator ptz: organizatorzy publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej

osoby ze szczególnymi potrzebami: osoby z niepełnosprawnościami, osoby z ograniczoną mobilnością i percepcją, a także osoby starsze, osoby z wózkami dziecięcymi oraz z małymi dziećmi, młodsze dzieci szkolne

PHEV: (ang. Plug-in Hybrid Electric Vehicle) pojazd hybrydowy typu plug-in z silnikiem spalinowym i elektrycznym, który można ładować z sieci elektrycznej

POG: Plan ogólny gminy

projektowanie uniwersalne: projektowanie infrastruktury dostępnej dla każdego – użytecznej dla wszystkich, elastycznej, prostej i intuicyjnej w obsłudze, wygodnej i funkcjonalnej oraz niesegregującej (niestygmatyzującej w żaden sposób) użytkowników ze względu na ich ograniczenia (dot. osób ze szczególnymi potrzebami, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami – ruchowymi, sensorycznymi i intelektualnymi)

ruch rowerowy na jezdni: pasy rowerowe, kontrapasy rowerów, kontraruch rowerowy

Strategia ZIT: Strategia rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Gniezna do roku 2030 (pełniąc funkcję strategii ZIT)

SUMI: (ang. Sustainable Urban Mobility Indicators) wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej dla SUMP, służące do określania mocnych i słabych stron systemów mobilności oraz do wskazania obszarów wymagających poprawy

SULP: (ang. Sustainable Urban Logistics Plan) plan strategiczny mający na celu zrównoważone zaspokajanie potrzeb ludzi i przedsiębiorstw w zakresie mobilności towarowej, stanowiący wsparcie dla JST w programowaniu i zarządzaniu przepływami towarów w miastach oraz na ich obszarach funkcjonalnych, wykorzystując metodykę i wytyczne opracowane dla SUMP, z którym powinien być zintegrowany

SUMP MOF Gniezna: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna

suikzp: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

TOD: (ang. transit-oriented development) rozwój struktur zurbanizowanych zorientowany na transport publiczny (tj. w odległości nie większej niż 2 km od kluczowych linii ptz) – element planowania przestrzennego i urbanistycznego

trasa rowerowa: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ruch rowerowy na jezdni (nie obejmuje turystycznych tras / szlaków rowerowych)

ulica: droga klasy technicznej GP, G, Z, L, D, otoczona terenami zabudowy lub terenami przeznaczonymi pod zabudowę

UTK: Urząd Transportu Kolejowego

UTO: urządzenie transportu osobistego – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującą się na tym pojeździe

UWR: urządzenie wspomagające ruch – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni

węzeł przesiadkowy: miejsce dogodnego i bezpośredniego przesiadania pomiędzy różnymi rodzajami ptz, wyposażone w pełną funkcjonalną infrastrukturę przystankową, około przystankową oraz w parkingi P+R, B+R i K+R

WZDW: Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu

1. Streszczenie

Tworzenie oraz wdrażanie **planów zrównoważonej mobilności miejskiej** odpowiada na potrzeby rozwiązywania problemów transportowych w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych oraz w aglomeracjach. Zrównoważona mobilność w MOF Gniezna stanowić ma remedium na zdominowane przez ruch samochodowy przemieszczanie się mieszkańców MOF Gniezna po nim. Wynika to także z konieczności oszczędzania energii oraz troski o środowisko, w którym żyjemy oraz klimat.

Proces tworzenia **Planu zrównoważonej mobilności dla Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gniezna** z perspektywą do 2034 roku i horyzontalnie do roku 2040, obejmuje cztery etapy:

- **etap I** – przygotowanie i analiza – wykonana **Diagnoza MOF Gniezna**,
- **etap II** – rozwój strategii,
- **etap III** – planowanie działań,
- **etap IV** – wdrażanie i monitorowanie.

Etap IV realizacji SUMP MOF Gniezna jest sygnałem, że istotne jest nie tylko planowanie zmian w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, ale także skuteczne jest wdrażanie działań ustalonych w SUMP MOF Gniezna oraz sprawdzanie postępów jego realizacji, co wymaga określenia horyzontu czasowego. Dlatego ustalone zostały ramy wdrażania SUMP MOF Gniezna, które obejmują:

- **określenie Celów Strategicznych w horyzoncie do 2040 roku**, specyficznych dla obszaru MOF Gniezna i równocześnie wpisujących się w cele unijnej i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych,
- **operacjonalizację Celów Strategicznych w perspektywie do 2034 roku**, co w przełożeniu na konkretną logikę zmiany – tj. kompleksowy i optymalny zestaw działań służących realizacji danego celu, łączy w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, wskazując również konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych i planistycznych.

Celem planowanych zmian wynikających z SUMP MOF Gniezna ma być zwiększenie wykorzystywania alternatywnych wobec samochodów osobowych środków transportu, w szczególności transportu zbiorowego, głównie w dojazdach do Miasta Gniezna (miasta rdzennego – głównego generatora ruchu i ośrodka społeczno-gospodarczego oraz administracyjnego dla całego obszaru MOF Gniezna) oraz do siedzib danych Gmin MOF. Na krótsze dystanse (w ramach podróży niedalekich) w SUMP MOF Gniezna promowana jest aktywna mobilność rowerem, a lokalnie na krótkie odległości – także pieszo. Zmniejszenie częstotliwości korzystania z samochodów poprawi jakość życia mieszkańców MOF Gniezna oraz zminimalizuje emisję gazów, pyłów i hałasu komunikacyjnego, co wpłynie z kolei na poprawę stanu ich zdrowia.

Diagnoza stanu mobilności w MOF Gniezna wykazuje przede wszystkim, że w ostatnich latach widoczny jest wyraźnie odczuwalny spadek liczby mieszkańców MOF Gniezna, w tym szczególnie liczby ludności w wieku produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście udziału osób w wieku poprodukcyjnym – widoczny postępujący proces starzenia się społeczeństwa. W 2023 roku grupa seniorów stanowiła 22% wszystkich mieszkańców MOF Gniezna, w tym więcej w porównaniu z grupą osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiącej już tylko 16% mieszkańców MOF Gniezna. Wyraźnie widoczne jest to w Mieście Gniezno, które ponadto wyludnia się na rzecz strefy podmiejskiej – widoczne występujące **zjawisko niekontrolowanej suburbanizacji**. Wpływa to na mobilność mieszkańców MOF Gniezna, ponieważ powoduje konieczność podróżowania z terenów o rozproszonej zabudowie do miasta rdzennego – Gniezna, z wykorzystaniem w związku z niedostateczną ofertą transportu publicznego, głównie z własnego transportu (samochodu osobowego).

Wyniki przeprowadzonych w 2025 roku badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Gniezna potwierdzają silne oddziaływanie Miasta Gniezna na pozostałe Gminy MOF Gniezna, szczególnie z gminy Gniezno, z gminy Niechanowo, z gminy Mieleszyn i z gminy Trzemeszno. W ramach podróży obowiązkowych **37%** mieszkańców MOF Gniezna najczęściej przemieszcza się **samochodem własnym**, oraz łącznie **19%** – tj. **komunikacją miejską** (14%), **autobusem gminnym i międzygminnym** (4%), **busem i autobusem komercyjnym** (2%) oraz **pociągiem** (3%), **16%** – **pieszo** i **10%** **rowerem własnym**.

W MOF Gniezna łącznie 30% mieszkańców MOF Gniezna (więcej o 11 p.p.¹) chciałoby dojeżdżać do pracy/szkoły/na uczelnię: transportem zbiorowym, tj. komunikacją miejską (14%, więcej o 4 p.p.), autobusem gminnym i międzygminnym (10%, więcej o 6 p.p.), busem i autobusem komercyjnym (2%, bez zmian) oraz pociągiem (4%, więcej o 1 p.p.). Natomiast 20% mieszkańców MOF Gniezna (mniej o 17 p.p.) chciałoby dojeżdżać do pracy/szkoły/na uczelnię samochodem własnym, rowerem własnym 17% (więcej o 7 p.p.) i pieszo 12% (mniej o 4 p.p.).

Włodarze oraz pracownicy JST MOF Gniezna mający wpływ na transport i planowanie przestrzenne, jako najistotniejsze problemy wskazują przede wszystkim na małą dostępność komunikacji zbiorowej w Gminach MOF Gniezna oraz prawie zupełny jej brak w dni wolne poza Miastem Gniezno, na małą liczbę połączeń autobusowych i kolejowych, na brak skomunikowania linii gminnych z liniami miejskimi, na brak spójnej sieci komunikacyjnej w ramach całego powiatu gnieźnieńskiego oraz na brak przewozów pasażerskich na linii kolejowej z Gniezna przez Kłecko i Kiszewo.

Za najważniejsze działania w wymiarze międzygminnym dla całego MOF Gniezna w zakresie transportu i mobilności, które powinny zostać podjęte w perspektywie najbliższych 5 lat, wskazali oni przede wszystkim na: współpracę wszystkich JST MOF Gniezna w zakresie transportu zbiorowego na terenie MOF Gniezna, na zintegrowany transport w ramach powiatu gnieźnieńskiego, na spójną i z dużą dostępnością sieć komunikacyjną w MOF Gniezna, obejmującą także dojazdy z każdej Gminy MOF Gniezna do Miasta Gniezno, na koordynację rozkładów jazdy pomiędzy Gminami MOF Gniezna oraz pomiędzy nimi a Miastem Gniezno i na zwiększanie częstotliwości kursowania.

W toku prac nad SUMP MOF Gniezna przeprowadzona została analiza SWOT, wskazującą najistotniejsze cechy dla wszystkich 11. obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna pod względem jakości ich funkcjonowania oraz znaczenia dla mieszkańców MOF Gniezna. Za najistotniejsze mocne strony mobilności w MOF Gniezna uznano m.in.:

- wielkość Miast MOF Gniezna pozwalającą załatwić podstawowe sprawy do 15 minut pieszo, lub szybciej rowerem – miasta kompaktowe, miasta 15-minutowe,
- Miasto Gniezno organizujące komunikację miejską w mieście i w dwóch Gminach MOF Gniezna oraz 8 z 9 Gmin MOF Gniezna organizujących komunikację gminną,
- że wszystkie autobusy MPK Gniezno są niskopodłogowe, co pozwala na swobodne korzystanie z nich osobom ze szczególnymi potrzebami, także osobom z niepełnosprawnościami,
- uruchomienie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Mieście Gniezno – funkcjonalny węzeł przesiadkowy dla autobusowej komunikacji miejskiej, lokalnej, regionalnej i dalekobieżnej oraz dla komunikacji kolejowej, wraz z parkingami P+R oraz B+R i stacją Gnieźnieńskiego Roweru Miejskiego,
- realizację w MOF Gniezna licznych rozwiązań i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, mających na celu podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem jego niechronionych uczestników,
- częsty brak lub wyłącznie odcinkowo występujące chodniki w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna i pomiędzy nimi na drogach publicznych (w szczególności w ciągach dróg powiatowych i gminnych), co wymusza konieczność poruszania się pieszych po poboczu lub po jezdni, wpływając istotnie na zmniejszanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych.

Za najistotniejsze słabe strony mobilności w MOF Gniezna uznano m.in.:

- niski poziom zapisów w najważniejszych dokumentach strategicznych JST MOF Gniezna dotyczących zasad i wymogów zrównoważonej mobilności oraz transportu i komunikacji,
- częsty brak lub wyłącznie odcinkowo występujące chodniki w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna i pomiędzy nimi na drogach publicznych (w szczególności w ciągach dróg powiatowych i gminnych), co wymusza konieczność poruszania się pieszych po poboczu lub po jezdni, wpływając istotnie na zmniejszanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych,
- funkcjonujące tylko około 121 km tras rowerowych w MOF Gniezna z licznymi lukami w ich przebiegach, w tym tylko jeden krótki odcinek w gminie Mieleszyn,
- niską częstotliwość komunikacji miejskiej realizowanej przez MPK Gniezno oraz zdecydowanie niedostateczna oferta komunikacji gminnej organizowanej przez Gminy MOF Gniezna,

¹ p.p. – punkt procentowy, jednostka różnicy pomiędzy wielkościami podanymi w procentach.

- wysoką wartość – 25 wypadków z pieszymi i rowerzystami na drogach MOF Gniezna (37% wszystkich wypadków), w tym 56% z nich na przejściach dla pieszych,

Jako **najistotniejsze szanse dla mobilności** w MOF Gniezna określono:

- planowane przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 377 z Gniezna przez gminę Kłecko i gminę Kiszewo do Stawy Wielkopolskiej,
- ciągi ulic w Mieście Gniezno, mogące stworzyć system obwodnicowy w postaci trzech ciągów obwodnicowych – pełnego koła obwodnicy dla centrum miasta i obwodnicy śródmiejskiej oraz 3/4 koła obwodnicy miejskiej, pozwalających na ominięcie przez ruch tranzytowy zarówno obszaru centrum miasta, jak i obszaru śródmiejskiego,
- uspokajanie ruchu w centrum Miasta Gniezna – na obszarze Starego Miasta m.in. w postaci układu ulic jednokierunkowych, celem ograniczenia liczby wjeżdżających pojazdów oraz zminimalizowania przejazdów tranzytowych (miejskich i międzyosiedlowych), a także możliwości kameralizowania ulic i przywracania przestrzeni pieszym,
- opracowanie jednolitej polityki parkingowej w MOF Gniezna oraz uporządkowanie parkowania i ograniczenie lub co najmniej minimalizowanie wykorzystywania pod parkingi obszarów nieprzekształconych,
- wykorzystanie nowoczesnej i ciągle rozwijanej technologii dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, szczególnie w zakresie transportu zbiorowego, infrastruktury transportowej i komunikacyjnej oraz digitalizacji transportu osób i towarów.

Jako **najistotniejsze zagrożenia dla mobilności** w MOF Gniezna wymieniono:

- spadek liczby mieszkańców Miasta Gniezna w okresie 2017-2022 o 7,8%, przy jednoczesnym wysokim wzroście liczby mieszkańców w gminie Gniezno (aż o 25,5%) oraz gminy Łubowo (o 11,2%) i gminy Czarniejewo (o 1,1%), co może wskazywać na wyraźny, postępujący i niekontrolowany proces suburbanizacji z obszaru Miasta Gniezno na obszar wiejski MOF Gniezna,
- pogarszanie się kondycji finansowej budżetów JST MOF Gniezna, istotnie utrudniająca realizację zaplanowanych działań, w tym inwestycji infrastrukturalnych i związanych z mobilnością,
- spadek poziomu dofinansowania z funduszy UE, jak i z programów krajowych, a także spadek poziomu dochodów JST MOF Gniezna,
- nierealizowanie w całości lub tylko w części działań ujętych w SUMP MOF Gniezna,
- niedostateczne rozwijane oferty ptz i infrastruktury pieszej oraz rowerowej w relacjach po JST MOF Gniezna, oraz pomiędzy nimi (szczególnie do Miasta Gniezna), które skutkować może dalszym zwiększaniem podróży po MOF Gniezna realizowanych samochodem.

W **Planie zrównoważonej mobilności dla Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gniezna** powstającym także ramach partycypacji społecznej wskazano obszary strategiczne wynikające z Diagnozy MOF Gniezna. Są to w kolejności od najistotniejszego: 1. **Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego**; 2. **Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów (i ruch pieszy)**; 3. **Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych**; 4. **Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami**; 5. **Spójny układ drogowy z naciskiem na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miast i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z obszaru miast**; 6. **Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne**; 7. **Wsparcie turystyki poprzez wprowadzanie zrównoważonej mobilności**; 8. **Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze MOF Gniezno**; 9. **Działania miękkie z naciskiem na promocję i edukację zrównoważonej mobilności**; 10. **Dostawy towarów (i logistyka miejska)** i 11. **Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport**.

Następnie dokonano ich analizy, wstępnie wypracowano działania zaradcze oraz wspólnie wypracowano oczekiwane scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna. Pozwoliło to na wyznaczenie Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna możliwych do realizacji do roku 2040. W toku konsultacji społecznych wskazano najistotniejsze działania zaradcze niwelujące zdiagnozowane w Diagnozie MOF Gniezna problemy.

Z wypracowanych czterech **Scenariuszy realizacji SUMP MOF Gniezna**:

- **Scenariusz 1: Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)**, opiera się na zachowaniu obecnego tempa i zakresu realizacji działań z zakresu transportu i mobilności w MOF Gniezna, czyli bez realizacji dodatkowych zadań wynikających z SUMP MOF Gniezna. Jest to scenariusz referencyjny, tzw. „Business as Usual”, posiłkujący się analizami istniejącego stanu transportu w MOF Gniezna.
- **Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)**, zakłada, że Miasto Gniezno wraz z pozostałymi Miastami MOF Gniezna i Gminami MOF Gniezna, będą wspólnie działać w zakresie stworzenia atrakcyjnego i zintegrowanego systemu mobilności aktywnej, opartego przede wszystkim o zwarte planowanie przestrzenne, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do lokalnych szkół, przedszkoli, a także miejsc handlu i usług, zlokalizowanych na osiedlach mieszkalnych w miastach oraz w większych miejscowościach w zasięgu do 15 minut pieszo lub rowerem.
- **Scenariusz 3: Poprawa oferty transportu zbiorowego**, zakłada, że Miasto Gniezno – miasto rdzenne MOF Gniezna, będzie głównym celem podróży rozpoczynających się w jego obszarze funkcjonalnym. Istotny będzie także ruch międzydzielnicowy w samym Mieście Gniezno. Natomiast mając na uwadze potrzebę zapewnienia alternatywnego do samochodowego sposobu podróżowania na większe odległości, konieczna jest istotna poprawa oferty transportu zbiorowego na terenie MOF Gniezna.
- **Scenariusz 4: Zeroemisyjny ruch samochodowy**, zakłada realizację działań ukierunkowanych na transformację istniejącego transportu samochodowego w MOF Gniezna, w tym towarowego, na zero- i niskoemisyjny. Mając na uwadze negatywny wpływ transportu samochodowego na emisję hałasu i trujących spalin, konieczna będzie sukcesywna wymiana samochodów, autobusów i flot pojazdów JST MOF Gniezna, na zero- lub niskoemisyjne i ograniczanie ich wykorzystywania w niektórych rejonach MOF Gniezna. Uspokajany będzie także ruch na osiedlach mieszkalnych, a dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapotrzebowanie na przestrzeń miejską realizowana będzie zgodnie z dotychczasowym trendem.

Biorąc pod uwagę istotność 11. kluczowych Obszarów Strategicznych mobilności w MOF Gniezna, wspólnie oceniono, że najbardziej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna jest **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**.

Opracowanie **wizji zrównoważonej mobilności dla MOF Gniezna** jest jednym z najważniejszych elementów SUMP MOF Gniezna. Wpisuje się ona w ramy strategiczne wyznaczone przez kluczowe dokumenty przyjęte przez JST MOF Gniezna, w szczególności w ich strategię rozwoju. Wizję zrównoważonej mobilności dla MOF Gniezna w perspektywie do 2034 roku określono następująco: „**Wspólna, zrównoważona mobilność MOF Gniezna oparta o bezpieczny, dostępny i ekologiczny transport dla wysokiej jakości życia mieszkańców, turystycznej atrakcyjności regionu i jego rozwoju gospodarczego**”. Tak sformułowana wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu (publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane) w MOF Gniezna. Obejmuje ona także istotne dla mieszkańców MOF Gniezna aspekty zrównoważonego rozwoju, w tym ekonomiczne, społeczne i środowiskowe oraz w zakresie turystyki, oraz dziedzictwa kulturowego i obszaru turystyki kulturowej.

Wyznaczone zostały także **cele zrównoważonej mobilności miejskiej dla JST MOF Gniezna** w postaci 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna, którymi są:

- Cel strategiczny 1. **Zintegrowane zarządzanie mobilnością,**
- Cel strategiczny 2. **Zrównoważone planowanie przestrzenne,**
- Cel strategiczny 3. **Efektywna komunikacja zbiorowa,**
- Cel strategiczny 4. **Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych,**
- Cel strategiczny 5. **Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,**
- Cel strategiczny 6. **Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki,**
- Cel strategiczny 7. **Optymalizacja polityki parkingowej,**
- Cel strategiczny 8. **Ekologiczny transport drogowy,**
- Cel strategiczny 9. **Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów,**
- Cel strategiczny 10. **Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację,**
- Cel strategiczny 11. **Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności.**

Realizacja każdego z powyższych 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna w różnym stopniu, ale też w zróżnicowanym horyzoncie czasowym (w perspektywie do roku 2034 i horyzontalnie do roku 2040), przyczyni się do obniżania emisji z sektora transportu oraz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna zostały rozwinięte i doprecyzowane w postaci działań je realizujących, z których najważniejsze dla mieszkańców MOF Gniezna oraz dla interesariuszy SUMP MOF Gniezna i dla JST MOF Gniezna, zostały połączone w jednym funkcjonalnym Pakiecie działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna, dedykowanym dla Miasta Gniezna oraz dla Gmin MOF Gniezna.

Szczególnie istotne dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna jest cykliczne monitorowanie postępu realizacji SUMP MOF Gniezna. Pozwoli to sprawdzać, w jakim stopniu są zaspokajane potrzeby mieszkańców MOF Gniezna w zakresie mobilności oraz zweryfikować, czy działania są właściwie realizowane i czy wdrażanie SUMP MOF Gniezna następuje zgodnie z przyjętymi założeniami. Jednostką koordynującą wdrażanie postanowień SUMP MOF Gniezna będzie **Stowarzyszenie ZIT Gniezno**. Zadaniem koordynatora będzie także monitorowanie procesu realizacji SUMP MOF Gniezna we wszystkich JST MOF Gniezna, które będą przekazywać informacje na temat realizacji SUMP MOF Gniezna w formie raportu w określonych latach (2026, 2029, 2031, 2035, 2036 i 2041). Następnie podmiot koordynujący będzie je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji celów SUMP MOF Gniezna.

Spośród wszystkich działań w drodze konsultacji społecznych wybrano w ramach każdego z 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna te działania, które uzyskały największe wartości **priorytetu realizacji** oraz **priorytetu wykonalności** (liczby wszystkich wskazań dla danego zadania), uzupełnione wagą istotności danego obszaru strategicznego SUMP MOF Gniezna dla Obszarów Interwencji SUMP MOF Gniezna – osobno dla **Rdzenia MOF Gniezna** oraz osobno dla **Obszaru Gmin MOF Gniezna**. Powstała w ten sposób priorytetyzacja działań dla **Miasta Gniezna** i osobno dla **Gmin MOF Gniezna**, wskazująca na zadania, które są:

- **ważne i pilne**: obligatoryjne dla JST MOF Gniezna, mające **największy priorytet realizacji**, do realizacji od razu, ale nie dalej niż w perspektywie do 2034 roku – **tworzące pakiet działań realizacyjnych**,
- **ważne, ale niepilne**: obligatoryjne dla JST MOF Gniezna, mające **niższy priorytet realizacji**, zaplanowane do realizacji, najlepiej w perspektywie do roku 2034, ale nie dalej niż w horyzoncie do 2040 roku – **tworzące pakiet działań realizacyjnych**,
- **nieważne, ale pilne**: fakultatywne dla JST MOF Gniezna, **niemające priorytetu realizacji**, możliwe do realizacji przez JST MOF Gniezna w horyzoncie perspektywie do 2040 roku,
- **nieważne i niepilne**: fakultatywne dla JST MOF Gniezna, ale **nieistotne**, nie muszą być realizowane, możliwe do ograniczenia zakresu lub do rezygnacji z ich realizacji, nie mają określonego horyzontu czasowego,

które zostały wskazane na poniższych diagramach Eisenhowera osobno dla Miasta Gniezno oraz osobno dla Gmin MOF Gniezna w odpowiednim polu istotności ich realizacji. **Główne działania SUMP MOF Gniezna w Pakiecie działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno** oraz w **Pakiecie działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno**, to wybrane jako najistotniejsze działania z grupy działań **ważnych i pilnych** oraz z grupy działań **ważnych, ale niepilnych** (pogrubione numery działań w tabelach poniżej), wskazane do realizacji w ramach poszczególnych celów operacyjnych.

Tab. 1.1 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna.

WAŻNE		PILNE	NIEPILNE
1.1.; 1.2.; 1.3.; 1.4.; 2.3.; 3.1.; 3.2.; 3.3.; 3.4.; 3.5.; 3.6.; 3.7.; 4.1.; 4.3.; 4.4.; 4.5.; 5.1.; 5.2.; 5.4.; 5.6.; 7.1.; 7.3.; 7.4.; 7.6.	2.1.; 2.2.; 5.3.; 5.7.; 6.2.; 7.2.; 7.5.; 8.1.; 8.3.; 11.1.; 11.2.; 11.3.; 11.4.; 11.5.		
3.8.; 4.2.; 5.5.; 5.8.; 6.1.; 8.2.	6.3.; 9.1.; 9.2.; 10.1.; 10.2.		
NIEWAŻNE		PILNE	NIEPILNE

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

Tab. 1.2 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.

WAŻNE		PILNE	NIEPILNE
1.1.; 1.2.; 1.3.; 1.4.; 2.2.; 2.3.; 3.1.; 3.2.; 3.4.; 3.5.; 3.6.; 3.7.; 4.1.; 4.3.; 4.4.; 4.5.; 5.2.; 5.4.; 5.6.; 5.7.; 7.1.; 7.3.; 7.4.; 7.5.	2.1.; 3.3.; 4.2.; 5.1.; 6.2.; 7.2.; 7.6.; 8.1.; 8.3.; 9.1.; 11.1.; 11.2.; 11.3.; 11.4.; 11.5.		
5.3.; 5.5.; 5.8.; 6.3.	3.8.; 6.1.; 8.2.; 9.2.; 10.1.; 10.2.		
NIEWAŻNE		PILNE	NIEPILNE

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna oraz Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna, ukierunkowane są na perspektywę do roku 2034, a wchodzące w jego skład działania zostały wskazane przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz JST MOF Gniezna, jako kluczowe dla poprawy stanu mobilności w MOF Gniezna. Ich realizacja przyczyni się do szybszego osiągnięcia przypisanych im w SUMP MOF Gniezna 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna oraz zaspokojenia potrzeb mobilnościowych mieszkańców MOF Gniezna i dbałości o ich zdrowie, przy uwzględnieniu zasad i wymogów ochrony środowiska naturalnego oraz klimatu.

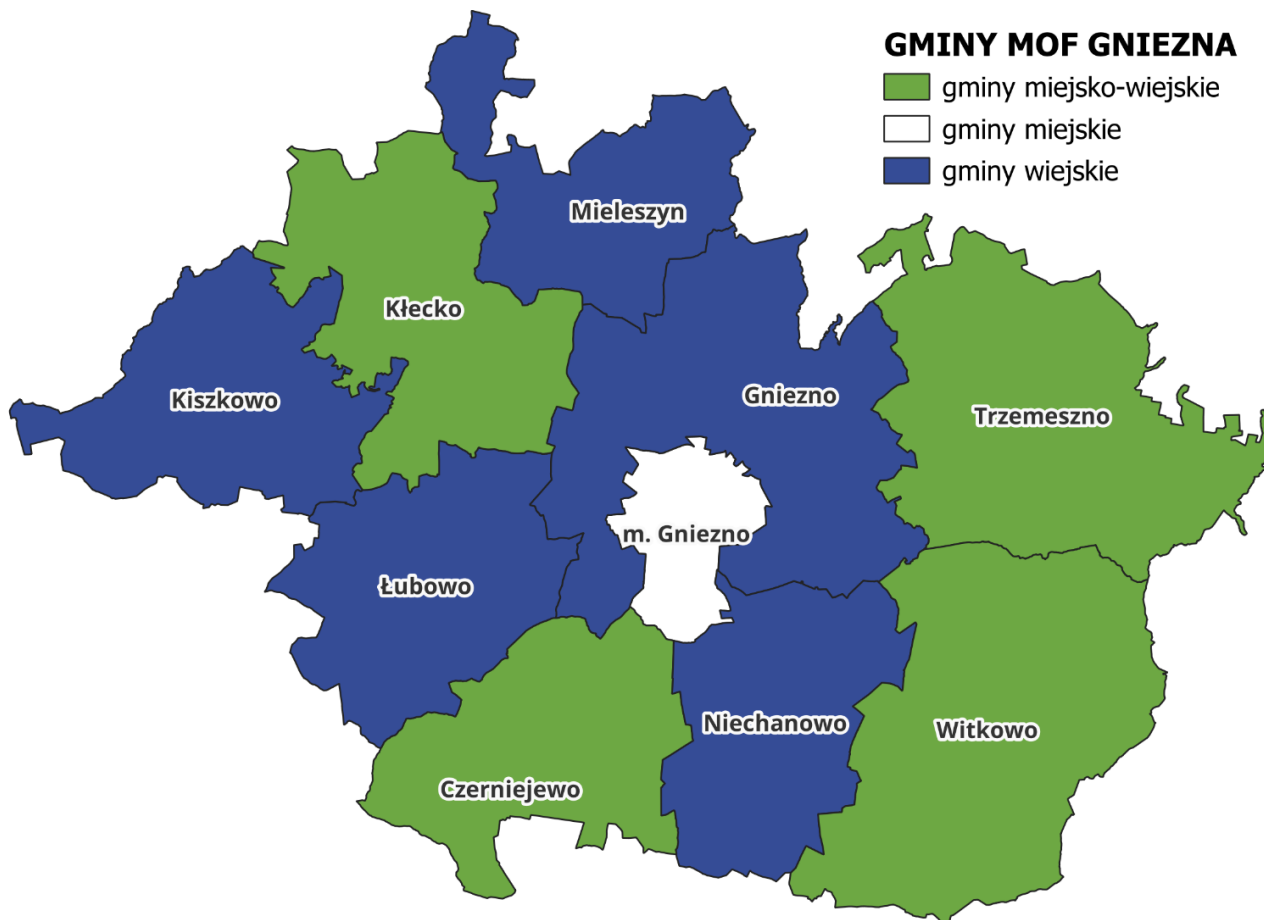
2. Wstęp

Opracowany jako pierwszy etap **Raport Diagnostyczno-Strategiczny sytuacji mobilnościowej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Gniezna** stanowi dokument – punkt wyjścia do opracowania niniejszego **Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gniezna**.

Pod pojęciem MOF Gniezna jest rozumiany obszar (który został także wyznaczony w **Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku**, jako **Gnieźnieński Obszar Funkcjonalny** – miejski obszar funkcjonalny ośrodka subregionalnego – Gniezna), w skład którego wchodzi 10 gmin:

- **Miasto Gniezno** – miasto rdzenne MOF Gniezna,
- **Gmina Gniezno**,
- **Gmina Czarniejewo**,
- **Gmina Kiszewo**,
- **Gmina Kłecko**,
- **Gmina Łubowo**,
- **Gmina Mieleszyn**,
- **Gmina Niechanowo**,
- **Gmina Trzemeszno**,
- **Gmina Witkowo**.

Ponieważ obszar MOF Gniezna pokrywa się w całości z obszarem powiatu gnieźnieńskiego (wszystkie 10 gmin wchodzących w skład powiatu gnieźnieńskiego tworzą razem MOF Gniezna), dlatego też **Powiatu Gnieźnieńskiego** dotyczą obszary wszystkich 10. gmin tworzących MOF Gniezna.



Rys. 2.1 Obszar MOF Gniezna z podziałem na gminy

Źródło: Diagnoza MOF Gniezna

Zgodnie z Wytycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi opracowania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności i poradnikiem Civitas, SUMP MOF Gniezna, uwzględniając odmienność cech rdzenia MOF Gniezna – Miasta Gniezna i okalającego go obszaru funkcjonalnego – 9 Gmin MOF Gniezna oraz indywidualnych cech wszystkich gmin, ma na celu zrównoważenie sposobów przemieszczania się po całym obszarze MOF Gniezna, obecnie niestety wyraźnie zdominowanego przez wysoki udział indywidualnego ruchu samochodowego.

Dlatego też potrzeba opracowania i realizacji SUMP MOF Gniezna wynika z konieczności znaczącej poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne i na klimat, przy jednoczesnym dążeniu do poprawy jakości życia mieszkańców MOF Gniezna.

Konieczność zapewnienia mieszkańcom MOF Gniezna wysokiej jakości życia w bezpośrednim otoczeniu ich miejsca zamieszkania wymaga wdrożenia działań minimalizujących uciążliwość od transportu oraz zmniejszających liczbę koniecznych do zrealizowania dłuższych podróży obowiązkowych (np. dom – praca, dom – szkoła), szczególnie z terenu Gmin MOF Gniezna do Miasta Gniezna.

Można to osiągnąć także poprzez istotne uatrakcyjnienie podróżowania transportem zbiorowym po całym obszarze MOF Gniezna (zarówno po Mieście Gniezna oraz wewnątrz każdej z Gmin MOF Gniezna, jak i pomiędzy nimi), a w zakresie lokalnym realizując podróże krótkie pieszo i rowerem. Przysłużyć się temu może lokalizowanie celów podróży (generatorów ruchu) w niedalekiej odległości od miejsc zamieszkania (zgodnie z ideą miasta/osiedla 15-minutowego).

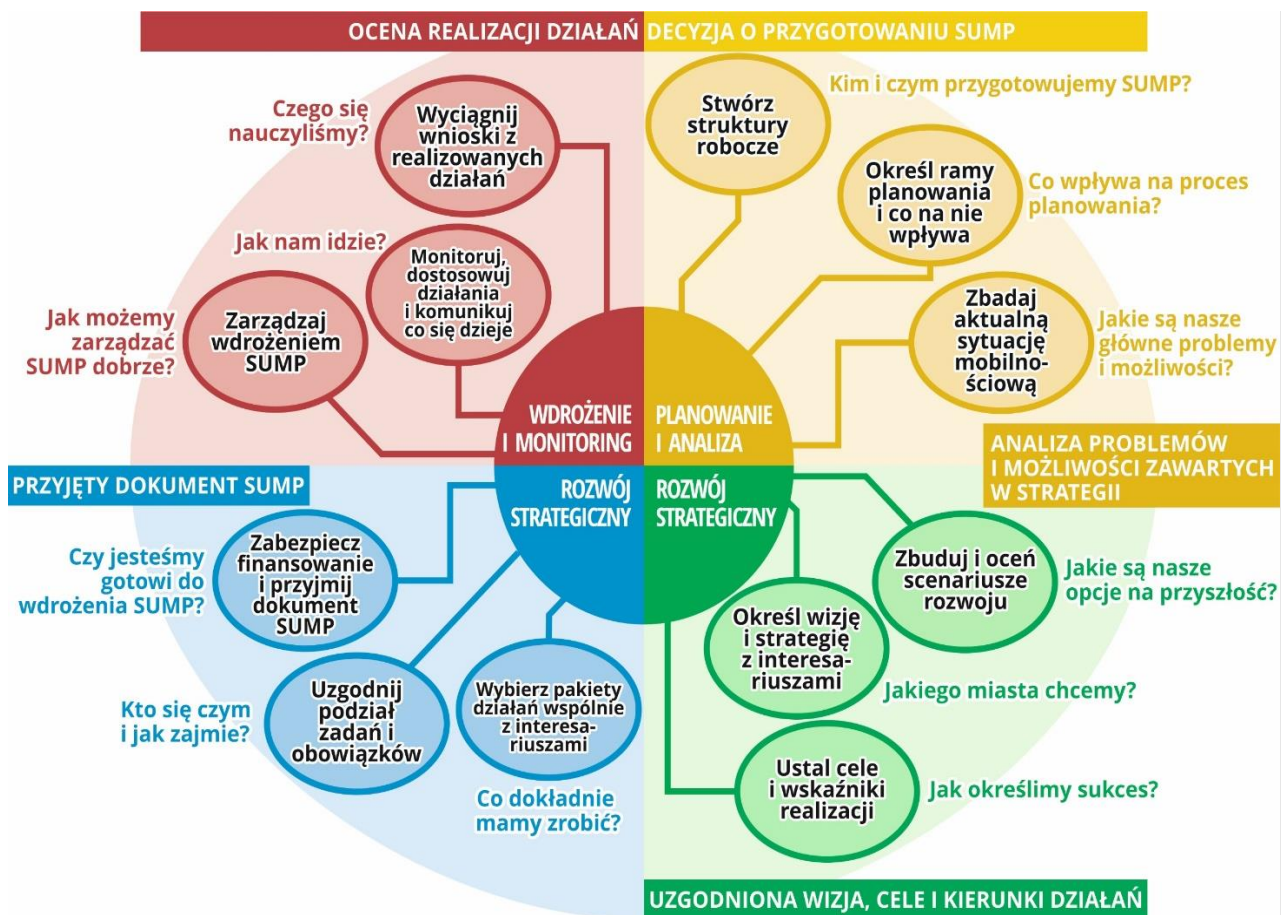
Żeby SUMP MOF Gniezna prawidłowo wskazywał niezbędne i istotne działania, konieczna jest prawidłowo wykonana diagnoza sytuacji mobilnościowej w MOF Gniezna oraz obecnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Gniezna, oraz ich otoczenia funkcjonalno-przestrzennego, w którym żyją i innych determinant wpływających na wybór środka transportu, a także kierowanie się wytycznymi sformułowanymi w dokumentach strategicznych szczebla lokalnego oraz regionalnego (powiatowego i wojewódzkiego), krajowego i unijnego, dotyczących komunikacji, transportu oraz zrównoważonej mobilności.

Opracowana Diagnoza MOF Gniezna obejmuje wszystkie zagadnienia związane z funkcjonującymi w MOF Gniezna systemami transportowymi, transportem osób i towarów oraz przemieszczaniem się po MOF Gniezna różnymi formami transportu (tj.: pieszo, rowerem, hulajnogą, autobusowym i kolejowym transportem publicznym oraz samochodem).

Prawidłowość funkcjonowania zapisów SUMP MOF Gniezna oraz realizacji wskazanych w nim działań w aspekcie mobilności miejskiej w MOF Gniezna, wymagać będzie także partycypacji społecznej. Przeprowadzone w ramach Diagnozy MOF Gniezna badania i konsultacje społeczne pozwoliły zidentyfikować aktualne oczekiwania mieszkańców MOF Gniezna i kluczowych interesariuszy, dotyczące mobilności w MOF Gniezna.

Kluczowym dla SUMP MOF Gniezna efektem Diagnozy MOF Gniezna jest przede wszystkim opracowanie potencjalnych scenariuszy działań (i wybór jednego do dalszej realizacji), wypracowanie wizji rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna wraz z prawidłowo określającymi ją celami strategicznymi i ustaleniem działań realizujących poszczególne cele strategiczne, wraz z gradacją ich wykonania.

Proces opracowania SUMP MOF Gniezna, zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga, będzie oparty o cykl 12. kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Przy czym niektóre czynności będą wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte będą w jednym kroku i kontynuowane oraz pogłębiane w kolejnym.



Rys. 2.2 Etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Wytycznych²

Końcowy projekt SUMP MOF Gniezna będzie dokumentować cały proces prac nad SUMP zgodnie z ujętym w ww. cyklu SUMP krokami 1–9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10–12.

² https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

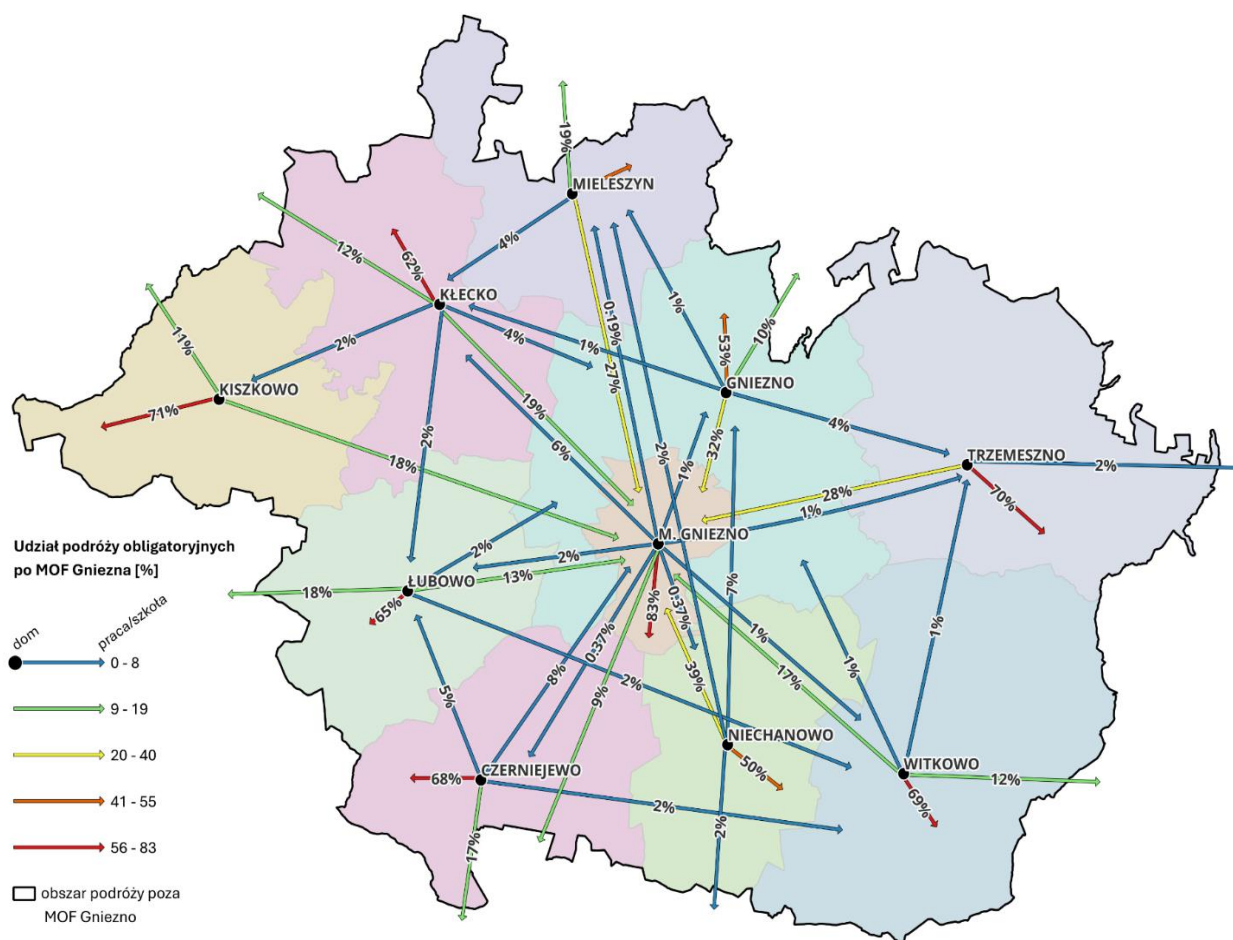
3. Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MOF Gniezna

3.1. Zachowania i oczekiwania transportowe w MOF Gniezna

Wyniki badań zachowań i oczekiwań mieszkańców MOF Gniezna, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po MOF Gniezna, prezentują stan mobilności na I kwartał 2025 roku. Poniżej przedstawiono kluczowe wyniki pochodzące z Raportu z przeprowadzonych badań zachowań i preferencji mobilnościowych MOF Gniezna, stanowiącego załącznik do Diagnozy MOF Gniezna.

W ramach podróży obligatoryjnych (Rys. 3.1), aż **83%** mieszkańców Gniezna porusza się tylko w granicach miasta. Natomiast tylko **8%** podróży wykonują oni po MOF Gniezna oraz **9%** poza obszar MOF Gniezna. Z pozostałych Gmin MOF Gniezna najwięcej mieszkańców, w ramach podróży obligatoryjnych podróżuje do miasta Gniezna z gminy Niechanowo **39%**, gminy Gniezno **32%**, gminy Trzemeszno **28%** i gminy Mieleszyn **27%**.

Większość podróży obligatoryjnych po MOF Gniezna wskazuje na duży ruch wewnątrzgminny np. w gminie Kiszkowo **71%**, w gminie Trzemeszno **70%**.



Rys. 3.1 Podróże mieszkańców MOF Gniezna

Źródło: Wyniki badań zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców MOF Gniezna

W ramach podróży obligatoryjnych mieszkańcy MOF Gniezna najczęściej przemieszczają się: samochodem własnym (**37%**), pieszo (**16%**), komunikacją miejską (**10%**) oraz rowerem własnym (**10%**).

Oczekiwana przez respondentów zmiana sposobu przemieszczania się po MOF Gniezna polegać miałyby na zwiększeniu podróży rowerem własnym o **7%**, komunikacją miejską o **4%**, autobusem gminnym, międzygminnym o **6%** oraz zmniejszeniu podróży pieszo o **4%**, samochodem własnym o **17%**.

60% ankieterowanych wybiera obecny sposób przemieszczania się w podróżach związanych z pracą, szkołą i uczelnią, ponieważ tak jak podróżują obecnie jest najszybciej lub brak jest innego wyboru, lub obecny sposób jest komfortowy i daje niezależność.

Wśród mieszkańców, którzy chcieliby zmienić dotychczasowy środek transportu, najczęstszą przyczyną uniemożliwiającą im ten wybór w podróżach obligatoryjnych jest:

- niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej (**22%**),
- zły stan/brak odpowiedniej infrastruktury (**11%**),
- ryzyko opóźnień w dotarciu do celu (**10%**),
- zbyt duża odległość do przystanku (**9%**).

Poprawie jakości przemieszczania się mieszkańców MOF Gniezna po MOF Gniezna pomógłby według **56%** ankietowanych - rozwój infrastruktury rowerowej, większa częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej i gminnej, a także lepsza infrastruktura komunikacji miejskiej oraz gminnej i międzygminnej.

Wyniki badań dają wyraźne wskazanie na potencjał transportu publicznego, a także potrzebę poprawy stanu infrastruktury np. budowy nowych dróg dla rowerów.

Mieszkańcy MOF Gniezna oceniają na poziomie bardzo dobrym i dobrym: lokalizację przejść dla pieszych, poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych na nich oraz na chodnikach, dostępność do przystanków w mieście i poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na nich. Na poziomie złym: ciągłość chodników i tras rowerowych, dostępność do komunikacji gminnej oraz do parkingów rowerowych i parkingów dla samochodów.

Samochodu nie posiada tylko **10%** gospodarstw domowych w MOF Gniezna, natomiast **30%** i nieco ponad **40%** gospodarstw domowych w MOF Gniezna posiada jeden i dwa samochody.

Co najmniej jeden raz zdarzyło się **20%** mieszkańców MOF Gniezna zrezygnować z propozycji pracy ze względu na trudność dotarcia do niej z miejsca zamieszkania. Natomiast dla **34%** mieszkańców MOF Gniezna nie miała znaczenia odległość od miejsca zamieszkania (obecnego i wybieranego) przy wyborze szkoły dla swojego dziecka i szkoły średniej oraz studiów.

Jako bardzo potrzebne i potrzebne zostało wskazane uruchomienie dodatkowych linii turystycznych obsługujących turystykę w MOF Gniezna. Wskazało tak łącznie **63%** ankietowanych.

Tylko **32%** mieszkańców MOF Gniezna byłoby zainteresowanych uczestnictwem w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po MOF Gniezna, co może być wyraźnym efektem niedostatecznych działań JST MOF Gniezna w tym obszarze mobilności.

Ocena dotychczasowych sposobów konsultowania z mieszkańcami MOF Gniezna planowanych zmian w transporcie przez władze miasta / gminy wskazywana jest przez **45%** z nich jako zła, a tylko przez **10%** jako dobra.

Rozbudowane konsultacje społeczne są najbardziej oczekiwaną przez **31%** mieszkańców MOF Gniezna formą konsultacji społecznych w MOF Gniezna.

3.2. Stan mobilności w MOF Gniezna

Zadaniem analizy SWOT jest wskazanie najistotniejszych cech wszystkich obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna pod względem jakości ich funkcjonowania oraz znaczenia dla wszystkich mieszkańców MOF Gniezna. Do przeprowadzenia analizy SWOT wykorzystano dane i informacje pozyskane od JST MOF Gniezna, zarządców dróg, organizatorów autobusowego i kolejowego publicznego transportu zbiorowego z diagnozy stanu mobilności na obszarze MOF Gniezna.

Analiza SWOT dla MOF Gniezna składa się z czterech elementów:

- **Mocnych stron** – wszystkich zalet zrównoważonej mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców MOF Gniezna, które są wewnętrznymi czynnikami, zależnymi głównie od działań prowadzonych przez JST MOF Gniezna,
- **Słabych stron** – wszystkich wad zrównoważonej mobilności miejskiej oraz barier hamujących jej rozwój i wpływających na jej negatywny wizerunek, które wynikają z wewnętrznych działań JST MOF Gniezna lub części z ich braku,
- **Szans** – czynników, przeważnie zewnętrznych, które w istotny sposób mogą wpłynąć na poprawę zrównoważonej mobilności miejskiej oraz trendów sprzyjających jej rozwojowi na obszarze MOF Gniezna,
- **Zagrożenia** – potencjalnych czynników, przeważnie zewnętrznych, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany we wdrażaniu i efekty zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna,

które składają się z czynników wpływających na funkcjonowanie obszaru MOF Gniezna. Część z nich można kontrolować, a niektóre pozostają niezależne od mieszkańców MOF Gniezna, czy od JST MOF Gniezna.

Mając jednak świadomość mocnych i słabych stron oraz potencjalnych szans i zagrożeń, możliwe jest takie kierowanie rozwojem całego obszaru MOF Gniezna w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, żeby odbywało się to w sposób przyjazny i efektywny dla wszystkich mieszkańców MOF Gniezna. Jest to szczególnie ważne w przypadku występowania kryzysowych zdarzeń zewnętrznych, które wpływają np. na ograniczone funkcjonowanie miejscowości MOF Gniezna i ich mieszkańców, w tym na ich zachowania komunikacyjne.

Elementy analizy SWOT są podane w oparciu o 11. Obszarów Strategicznych mobilności w MOF Gniezna:

- Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne.
- Wsparcie turystyki poprzez wprowadzanie zrównoważonej mobilności.
- Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami.
- Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów (i ruch pieszny).
- Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego.
- Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport.
- Spójny układ drogowy z naciskiem na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miast i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z obszaru miast.
- Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze MOF Gniezna.
- Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych.
- Dostawy towarów (i logistyka miejska).
- Działania miękkie z naciskiem na promocję i edukację zrównoważonej mobilności,

oraz na podstawie dokonanej diagnozy stanu mobilności w MOF Gniezna i w drodze partycypacji społecznej, w ramach której mieszkańcy MOF Gniezna wraz z interesariuszami SUMP MOF Gniezna oraz z JST MOF Gniezna, wskazali swoje potrzeby, oczekiwania i obecne ograniczenia w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

Należy zwrócić uwagę, że zarówno mieszkańcy MOF Gniezna, jak i same JST MOF Gniezna, zdają sobie sprawę z istniejących atutów, barier, oraz o tym co ciekawe oraz z własnych oczekiwań i potrzebach w szeroko rozumianym obszarze mobilności, który ich dotyczy bezpośrednio lub tylko pośrednio. Dlatego potrafili oni wskazać konieczność dokonania zmian w obecnym transporcie osób i towarów, szczególnie w aspekcie dostępności, komfortu i czasu podróży, ochrony środowiska i zdrowia człowieka, czy też wykorzystania dostępnych rozwiązań i technologii, co wykazano w poniższym SWOT.

3.2.1. Mocne strony mobilności w MOF Gniezna

Mocne strony zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna to:

- liczne atrakcyjne walory turystyczne (w tym historyczne) i szlaki turystyczne oraz walory środowiskowe, szczególnie w aspekcie turystyki pieszej, rowerowej i samochodowej oraz turystyki pielgrzymkowej we wszystkich JST MOF Gniezna,
- turystyczne szlaki rowerowe o znaczeniu zarówno krajowym jak i europejskim w MOF Gniezna, za wyjątkiem gminy Mieleszyn,
- utworzenie w 2022 roku Stowarzyszenia ZIT Gniezno przez wszystkie JST MOF Gniezna i Powiat Gnieźnieński, celem współpracy gmin i powiatu w zakresie ich rozwoju, w szczególności koordynowania realizacji Strategii ZIT (m.in. w aspekcie mobilności),
- zaplanowanie w Strategii ZIT istotnych inwestycji z zakresu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej – m.in. budowa tras rowerowych oraz opracowanie SUMP MOF Gniezna,
- wielkość Miast MOF Gniezna pozwalająca załatwić podstawowe sprawy do 15 minut pieszo, lub szybciej rowerem – miasta kompaktowe, miasta 15-minutowe,
- funkcjonujący w Mieście Gniezno publiczny system roweru miejskiego – Gnieźnieński Rower Miejski oferujący w 2024 roku 149 rowerów miejskich z 44 stacjami rowerowymi,
- planowane inwestycje drogowe na ulicach w Mieście Gniezno oraz na drogach powiatowych i gminnych w Gminach MOF Gniezna, celem zarówno poprawy stanu technicznego dróg, jak i podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz budowę chodników, oraz tras rowerowych,
- coroczne zwiększanie wydatków w budżetach JST MOF Gniezna na transport zbiorowy, w tym na przewozy autobusowe i kolejowe oraz na dowóz uczniów do szkół i na infrastrukturę przystankową,
- Miasto Gniezno organizujące komunikację miejską w mieście i w dwóch Gminach MOF Gniezna oraz 8 z 9 Gmin MOF Gniezna organizujących komunikację gminną,
- duża liczba pasażerów korzystających z transportu kolejowego w MOF Gniezna wraz z rosnącą liczbą pasażerów na stacji w Gnieźnie (wartość średniej dobowej wymiany pasażerskiej na wszystkich czynnych w ruchu kolejowym 10 stacjach i przystankach kolejowych w 5 JST Gniezna wynosząca 832 pasażerów na dobę, w tym 6 300 pasażerów w Mieście Gniezno i 224 pasażerów w Gminach MOF Gniezna), przy trendzie wzrostowym na stacji kolejowej Gniezno i na przystanku kolejowym Żydowo oraz stabilnym trendzie na pozostałych 8 stacjach i przystankach kolejowych,
- wszystkie autobusy MPK Gniezno są niskopodłogowe, co pozwala na swobodne korzystanie z nich osobom ze szczególnymi potrzebami, w tym także osobom z niepełnosprawnościami,
- uruchomienie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego w Mieście Gniezno – funkcjonalny węzeł przesiadkowy dla autobusowej komunikacji miejskiej, lokalnej, regionalnej i dalekobieżnej oraz dla komunikacji kolejowej, wraz z parkingami P+R oraz B+R i stacją Gnieźnieńskiego Roweru Miejskiego,
- dobrze rozwinięta sieć dróg krajowych (w tym droga ekspresowa S5) oraz wojewódzkich, zapewniająca już obecnie dobrą obsługę wewnątrz obszaru MOF Gniezna oraz połączenia zewnętrzne,
- duży udział autobusów zero- i niskoemisyjnych w taborze MPK Gniezno – 45,9% (w tym 13,5% BEV i 32,4% spalinowych EURO 6), zmniejszający emisję komunikacyjną w obsłudze linii miejskich,
- trzy elektryczne pojazdy komunalne obsługujące Miasto Gniezno, w tym 1 śmieciarka,
- 12 ogólnodostępnych stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych w MOF Gniezna, w tym po jednej stacji w gminie Kiskowo i w gminie Trzemeszno i planowane kolejne lokalizacje, co zachęca do wzrostu liczby pojazdów zeroemisyjnych,
- planowane w Strategii ZIT, w Programach Ochrony Środowiska dla Miasta Gniezno i dla gminy Łubowo oraz w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Gniezno zakupy autobusów zeroemisyjnych wraz z budową infrastruktury do ich ładowania i tankowania,
- planowane w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Gniezno zakupy kolejnych pojazdów zeroemisyjnych obsługujących miasto, w tym 3 śmieciarek elektrycznych,
- w ostatnim okresie 2021-2023 w gminie Niechanowo nie było ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach drogowych, a w gminach: Gniezno, Czarniejewo, Kiskowo i Kłecko, nie było ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród pieszych i rowerzystów,
- wartość wskaźnika ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w MOF Gniezna wynosiła 4,8 w 2023 roku, co szczególnie względem województwa wielkopolskiego (5,3) i całego kraju

(5,0) świadczy o stosunkowo dobrym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicach Miasta Gniezna i na drogach Gmin MOF Gniezna,

- realizacja w MOF Gniezna licznych rozwiązań i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, mających na celu podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem jego niechronionych uczestników,
- łącznie 130 ulic i dróg w MOF Gniezna w strefach uspokojonego ruchu o długości 61,5 km,
- funkcjonująca w Mieście Gniezno SPP obejmująca obszar centrum miasta z 1 255 wyznaczonymi płatnymi miejscami (w tym 58 dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami), co zwiększa dostępność do miejsc parkingowych w centrum,
- spadek udziału pojazdów ciężarowych w SDRR w GPR 2020 względem GPR 2015 w MOF Gniezna o 15%,
- 56% szkół i przedszkoli w MOF Gniezna przeprowadza cykliczne działania (łącznie 53 działania), a 49% z nich przeprowadza cykliczne kampanie edukacyjne (razem 118 kampanii) w zakresie zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna.

3.2.2. Słabe strony mobilności w MOF Gniezna

Słabe strony zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna to:

- niski poziom zapisów w najważniejszych dokumentach strategicznych JST MOF Gniezna dotyczących zasad i wymogów zrównoważonej mobilności oraz transportu i komunikacji,
- duży udział nieaktualnych dokumentów strategicznych lub ich całkowity brak wśród Gmin MOF Gniezna: 9 jest nieaktualnych na 2025 r. (w szczególności w gminie Kłecko), a brak jest 16 dokumentów (w szczególności w gminie Niechanowo i w gminie Trzemeszno),
- niski poziom zapisów w suikzp, nieuwzględniający szczegółowo lub w ogóle zmian w strukturze przestrzennej oraz potrzeb transportowych i obszaru zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością,
- bardzo niski poziom pokrycia MOF Gniezna mpzp wynoszący 12,6% -po wyżej średniej jest Miasto Gniezno (w 50%), gmina Łubowo i gmina Trzemeszno, poniżej 3% jest gmina Czarniejewo, gmina Kiszewo, gmina Mieleszyn i gmina Witkowo oraz poniżej 1% pokrycia jest gmina Kłecko i gmina Niechanowo, co może doprowadzić na obszarach bez mpzp do niekontrolowanego rozwoju zagospodarowania (szczególnie zabudowy mieszkaniowej) w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy (co stoi wyraźnie w sprzeczności z racjonalnym kształtowaniem przestrzeni w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zasadami zrównoważonej mobilności),
- czterech różnych, osobnych zarządców dróg dla każdej kategorii dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) w MOF Gniezna, co powoduje brak możliwości jednolitego zarządzania, utrzymania i rozwoju infrastruktury drogowej w JST MOF Gniezna, w tym co najmniej na poziomie całego MOF Gniezna dla dróg powiatowych i gminnych,
- częsty brak lub wyłącznie odcinkowo występujące chodniki w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna i pomiędzy nimi na drogach publicznych (w szczególności w ciągach dróg powiatowych i gminnych), co wymusza konieczność poruszania się pieszych po poboczu lub po jezdni, wpływając istotnie na zmniejszanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych,
- funkcjonujące tylko około 121 km tras rowerowych w MOF Gniezna z licznymi lukami w ich przebiegach, w tym tylko jeden krótki odcinek w gminie Mieleszyn,
- niska częstotliwość komunikacji miejskiej realizowanej przez MPK Gniezno oraz zdecydowanie niedostateczna oferta komunikacji gminnej organizowanej przez Gminy MOF Gniezna,
- 1/4 miejscowości w MOF Gniezna nie jest w ogóle obsługiwana przez transport miejski i gminny w dni robocze,
- niedostateczna obsługa miejscowości w MOF Gniezna w dni wolne – w soboty nie jest obsługiwanych 82% z nich, a w niedziele aż 95%, co powoduje brak możliwości korzystania z transportu publicznego i konieczność przemieszczania się po MOF Gniezna w inny sposób – głównie samochodem,
- połowa stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna nie jest obsługiwana komunikacją kolejową,
- brak integracji taryfowej i biletowej pomiędzy autobusowymi i kolejowymi liniami ptz w MOF Gniezna,
- tylko w połowie JST MOF Gniezna zlokalizowane są parkingi P+R dla samochodów oraz parkingi B+R dla rowerów,
- zbyt swobodny dostęp dla samochodów do Starego Miasta – obszaru centrum Miasta Gniezno,
- wysoki wskaźnik motoryzacji w MOF Gniezna – 727 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców,

- wysoki udział samochodów osobowych w SDRR wynoszący średnio na 74% drogach krajowych i wojewódzkich w MOF Gniezna w GPR 2020 (o 1% więcej niż w GPR 2015), co wskazuje na potrzebę zarówno realizacji obwodnic miast i miejscowości w MOF Gniezna oraz wdrożenia systemu obwodnicowego w Mieście Gniezna, jak i opracowania polityki transportowej i uspokajania ruchu, co najmniej w obszarze centrum (Stare Miasto) i śródmieścia miasta,
- nadal ponad połowa autobusów MPK Gniezno z silnikami spalinowymi z normą EURO 5 i niższą,
- niski udział samochodów elektrycznych wynoszący niecałe 3% wszystkich zarejestrowanych samochodów osobowych w MOF Gniezna,
- tylko niecałe 14% szkół w MOF Gniezna posiada wiaty rowerowe, co nie stanowi odpowiedniej zachęty dla realizowania dojazdów do szkoły rowerem,
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach 9 JST MOF Gniezna wyrażony w okresie 2021-2023 łączną liczbą 10 ofiar śmiertelnych i 58 ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach MOF Gniezna,
- wysoka wartość – 25 wypadków z pieszymi i rowerzystami na drogach MOF Gniezna (37% wszystkich wypadków), w tym 56% z nich na przejściach dla pieszych,
- niski udział wyznaczonych stanowisk postojowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami MOF Gniezna, wynoszący jedynie 3,7% wszystkich publicznych miejsc postojowych (3,5% w Mieście Gniezna), w tym 4,6% w SPP w Mieście Gniezna,
- nieobjęcie obszarem SPP całego centrum Miasta Gniezno – Starego Miasta (w tym funkcjonujących na tym obszarze zorganizowanych parkingów wielostanowiskowych), co umożliwia blokowanie miejsc parkingowych na cały dzień, skutecznie zmniejszając rotację pojazdów,
- 7 mostów i wiaduktów drogowych posiada ograniczenia dla przejazdu pojazdów ciężarowych (w tym 2 obiekty na DW197), co utrudnia przede wszystkim obsługę bytową, towarową i rolniczą na tych obszarach MOF Gniezna poprzez wydłużanie drogi po trasach objazdowych,
- połowa szkół i przedszkoli w MOF Gniezna nie przeprowadza w ogóle żadnych działań (44% placówek) lub kampanii edukacyjno-promocyjnych (51% placówek) dotyczących obszaru i tematyki zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna.

3.2.3. Szanse dla mobilności w MOF Gniezna

Szanse zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna to:

- rewitalizacja miejscowości w kontekście centrów rozwoju usług turystycznych i działalności gospodarczej,
- budowa nowej i rozbudowa istniejącej infrastruktury turystycznej,
- wprowadzanie zmian organizacji ruchu na ulicach i drogach zamiejskich w MOF Gniezna, celem jak najszybszego uzyskania pozytywnych efektów w zakresie poprawy poziomu brd, szczególnie w aspekcie ruchu pieszego i ruchu rowerowego,
- planowane przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 377 z Gniezna przez gminę Kłecko i gminę Kiszewo do Stawy Wielkopolskiej,
- możliwość lokalizowania nowych przystanków kolejowych w MOF Gniezna, celem zwiększania potencjału transportu kolejowego w obsłudze komunikacyjnej MOF Gniezna oraz w przejazdach do i z MOF Gniezna,
- możliwość współpracy pomiędzy Miastem Gniezno i Gminami MOF Gniezna lub pomiędzy JST MOF Gniezna a Powiatem Gnieźnieńskim oraz pomiędzy nimi a Województwem Wielkopolskim, przy realizowaniu oraz finansowaniu autobusowych i kolejowych przewozów (dopłaty, taryfa, bilety, przejazdy bezpłatne itp.) oraz infrastruktury ptz (przystanki komunikacyjne autobusowe i kolejowe) na obszarze MOF Gniezna,
- ciągi ulic w Mieście Gniezno, mogące stworzyć system obwodnicowy w postaci trzech ciągów obwodnicowych – pełnego koła obwodnicy dla centrum miasta i obwodnicy śródmiejskiej oraz 3/4 koła obwodnicy miejskiej, pozwalających na ominięcie przez ruch tranzytowy zarówno obszaru centrum miasta, jak i obszaru śródmiejskiego,
- uspokajanie ruchu w centrum Miasta Gniezna – na obszarze Starego Miasta m.in. w postaci układu ulic jednokierunkowych, celem ograniczenia liczby wjeżdżających pojazdów oraz zminimalizowania przejazdów tranzytowych (miejskich i międzyosiedlowych), a także możliwości kameralizowania ulic i przywracania przestrzeni pieszym,

- wprowadzanie zmian organizacji ruchu na ulicach i drogach zamiejskich w MOF Gniezna, celem jak najszybszego uzyskania pozytywnych efektów w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów,
- niedostateczny stan techniczny części dróg powiatowych i gminnych, w tym występujące odcinki o nawierzchni gruntowej,
- możliwa realizacja (głównie wynikająca z wymogów ustawowych) kolejnych ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych w co najmniej 88 nowych lokalizacjach w MOF Gniezna, w tym w 44 lokalizacjach w Mieście Gniezno, uzupełniona możliwością lobbowania przez JST MOF Gniezna budowy takich stacji przez operatorów komercyjnych,
- opracowanie jednolitej polityki parkingowej w MOF Gniezna oraz uporządkowanie parkowania i ograniczenie lub co najmniej minimalizowanie wykorzystywania pod parkingi obszarów nieprzekształconych,
- wykorzystanie nowoczesnej i ciągle rozwijanej technologii dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, szczególnie w zakresie transportu zbiorowego, infrastruktury transportowej i komunikacyjnej oraz digitalizacji transportu osób i towarów,
- opracowanie zasad dla obsługi towarowej i logistyki miejskiej w MOF Gniezna, także w oparciu o strefowanie ruchu ciężarowego, miejsca postojowe dla dostaw, obsługę pojazdami zeroemisyjnymi na odcinku tzw. ostatniej mili.

3.2.4. Zagrożenia dla mobilności w MOF Gniezna

Zagrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna to:

- spadek liczby mieszkańców Miasta Gniezna w okresie 2017-2022 o 7,8%, przy jednoczesnym wysokim wzroście liczby mieszkańców w gminie Gniezno (aż o 25,5%) oraz w gminie Łubowo (o 11,2%) i w gminie Czarniejewo (o 1,1%), co może wskazywać na wyraźny, postępujący i niekontrolowany proces suburbanizacji z obszaru Miasta Gniezno na obszar wiejski MOF Gniezna,
- postępujący spadek liczby ludności MOF Gniezna, migracja oraz postępujący proces starzenia się społeczeństwa – wzrost grupy osób w wieku poprodukcyjnym, która w 2023 stanowiła już 22% wszystkich mieszkańców MOF Gniezna, szczególnie w porównaniu do 16% grupy osób w wieku przedprodukcyjnym,
- mentalność społeczna jeszcze niestety bardziej ukierunkowana na przemieszczanie się po MOF Gniezna tylko lub głównie samochodem, wynikająca przede wszystkim z niskiego poziomu edukacji, marketingu oraz informacji o innych możliwościach alternatywnego wobec samochodu osobowego przemieszczania się po MOF Gniezna,
- brak korelacji decyzji urbanistycznych i transportowych w MOF Gniezna, skutkujący konfliktami przestrzennymi, funkcjonalnymi oraz społecznymi,
- pogarszanie się kondycji finansowej budżetów JST MOF Gniezna, istotnie utrudniająca realizację zaplanowanych działań, w tym inwestycji infrastrukturalnych i związanych z mobilnością,
- spadek poziomu dofinansowania z funduszy UE, jak i z programów krajowych, a także spadek poziomu dochodów JST MOF Gniezna,
- ograniczony bezpośredni wpływ JST MOF Gniezna na inwestycje i zadania dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej na sieci dróg krajowych i wojewódzkich oraz na sieci kolejowej,
- nierealizowanie w całości lub tylko w części działań ujętych w SUMP MOF Gniezna,
- zmiany w otoczeniu prawnym samorządów lokalnych (m.in. regulacje wyraźnie zmniejszające dochody gmin i powiatów lub nakładające na nie dodatkowe obowiązki),
- zmieniająca się polityka UE promująca zrównoważoną mobilność i działania związane z adaptacją do zmian klimatu,
- możliwość ograniczania pozyskiwania oraz aplikowania o dofinansowanie ze środków zewnętrznych,
- niedostateczne rozwijane oferty ptz i infrastruktury pieszej oraz rowerowej w relacjach po JST MOF Gniezna, oraz pomiędzy nimi (szczególnie do Miasta Gniezna), które skutkować może dalszym zwiększaniem podróży po MOF Gniezna realizowanych samochodem,
- konieczność zmniejszania wysokości środków przeznaczonych na komunikację zbiorową, przy jednoczesnym wzroście kosztów jej utrzymania i rozbudowy (nieprzewidywalne zmiany cen paliw i energii oraz dalsze utrzymywanie systemu energetycznego opartego na nieodnawialnych źródłach energii, wahania poziomu inflacji itp.).

4. Obszary Interwencji SUMP MOF Gniezna

Celem prawidłowego wyznaczenia obszarów interwencji w ramach SUMP MOF Gniezna w zakresie zrównoważenia mobilności miejskiej na całym obszarze MOF Gniezna, przy jednoczesnym uwzględnieniu:

- istotności oraz kolejności wskazanych przez mieszkańców MOF Gniezna oraz interesariuszy SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna 11. Obszarów Strategicznych mobilności MOF Gniezna, stanowiących główne kierunki zmian planowane do realizacji w ramach SUMP MOF Gniezna (rozkład istotności w kolejności od najważniejszych obszarów do najmniej istotnych, przedstawiono w poniższej Tab. 4.1,

Tab. 4.1 Istotność Obszarów Strategicznych mobilności w MOF Gniezna wskazana w drodze partycypacji społecznej.

Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego.	
Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów (i ruch pieszcy).	
Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych.	
Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami.	
Spójny układ drogowy z naciskiem na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miast i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z obszaru miast.	
Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne.	
Wsparcie turystyki poprzez wprowadzanie zrównoważonej mobilności.	
Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze MOF Gniezno.	
Działania miękkie z naciskiem na promocję i edukację zrównoważonej mobilności.	
Dostawy towarów (i logistyka miejska).	
Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport.	

Źródło: Raport pośredni dotyczący 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gniezna

- spełnienia potrzeb mobilnościowych mieszkańców MOF Gniezna,
- właściwej gradacji wskazań SUMP MOF Gniezna, szczególnie w zakresie skali i rodzajów działań, rozwiązań, niezbędnych obostrzeń itp.,
- prawidłowego rozwoju w aspekcie zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonalnego planowania przestrzennego w MOF Gniezna, skoncentrowanym na optymalnym wykorzystaniu dostępności (w szczególności pieszej, rowerem i do transportu zbiorowego) w ramach podróży obligatoryjnych, w tym zgodnie:
 - z ideą miasta / osiedla kompaktowego 15-minutowego, w którym podstawowe cele podróży i generatory ruchu zlokalizowane są w niedalekiej (bliskiej) odległości od miejsc zamieszkania, rozumianego w MOF Gniezna jako istotne uatrakcyjnienie oraz skrócenie:
 - przemieszczania się na krótkie odległości przede wszystkim pieszo i rowerem oraz transportem zbiorowym, w zakresie lokalnym w ramach miasta, miejscowości lub osiedla,

- podróżowania transportem zbiorowym zarówno po obszarze każdej gminy, jak i po całym obszarze MOF Gniezna (szczególnie pomiędzy gminami oraz z Gmin MOF Gniezna do Miasta Gniezna),
- z ideą TOD, wskazującą pasażerski transport szynowy poprzez istniejące oraz planowane stacje i przystanki kolejowe, jako główne osie rozwojowe obecnych i nowych obszarów zurbanizowanych oraz obszarów uzupełniania zabudowy,

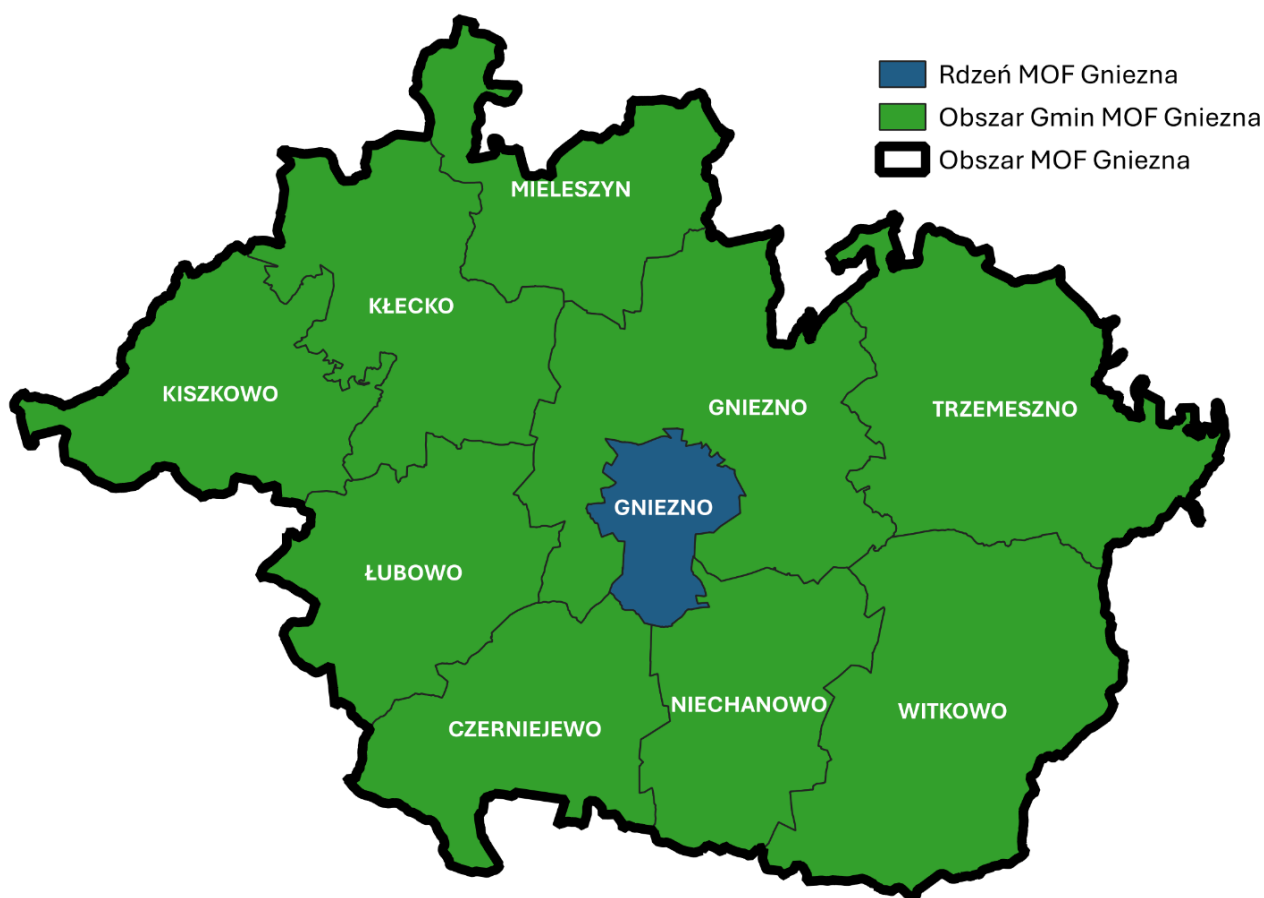
wykorzystano:

- wcześniejsze wyznaczenie w **Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030 roku**, tożsamego z obecnym MOF Gniezna obszaru Gnieźnieńskiego Obszaru Funkcjonalnego jako **miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka subregionalnego** – Miasta Gniezna,
- zapisy w **Planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Wielkopolska 2020+**, dotyczące:
 - wskazania Miasta Gniezna jako **ośrodka subregionalnego**,
 - zaliczenia **obszarów podmiejskich Miasta Gniezna** do obszarów charakteryzujących się największą dynamiką i zakresem przekształceń,
 - wskazania MOF Gniezna i szczególnie Miasta Gniezna, jako miejsca dużej różnorodności dziedzictwa kulturowego oraz obszaru turystyki kulturowej,
 - wskazania Miasta Gniezna do założeń urbanistycznych o najwyższych wartościach,
- położenie Miasta Gniezna i wszystkich Gmin MOF Gniezna w całości w jednym tworzonym przez nie powiecie gnieźnieńskim,
- objęcie obszarem MOF Gniezna wszystkich JST MOF Gniezna,
- funkcję Miasta Gniezna jako głównego generatora ruchu i ośrodka społeczno-gospodarczego oraz administracyjnego dla całego obszaru MOF Gniezna,
- powiązania funkcjonalno-przestrzenne Miasta Gniezna z pozostałymi Gminami MOF Gniezna,
- centralne położenie Miasta Gniezna względem pozostałych Gmin MOF Gniezna,
- centralne położenie siedziby Powiatu Gnieźnieńskiego względem Gmin MOF Gniezna,
- wzrost liczby ludności w okresie 2017-2023 w trzech gminach wokół Miasta Gniezna (w gminie Gniezna o 25,5%, w gminie Łubowo o 11,2% i w gminie Niechanowo o 1,1%), który przy spadku liczby mieszkańców Miasta Gniezna o 7,8% w tym okresie wskazuje także na postępujący proces suburbanizacji strefy podmiejskiej Miasta Gniezna,
- konieczność integracji transportu zbiorowego opartego na połączeniach autobusowych o charakterze miejskim w Mieście Gniezna, podmiejskim w gminach graniczących z Miastem Gniezna, gminnym i międzygminnym w Gminach MOF Gniezna, uzupełnionego na obszarze MOF Gniezna oraz w zakresie skomunikowania z obszarami zewnętrznymi, w tym z Poznaniem transportem kolejowym,
- konieczność współpracy Miasta Gniezna i Gmin MOF Gniezna z Powiatem Gnieźnieńskim na całym obszarze MOF Gniezna,
- wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych i z Diagnozy MOF Gniezna.

Te wskazania, wytyczne oraz zdiagnozowane determinanty rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna zostaną wykorzystane do wypracowania celów strategicznych oraz możliwych scenariuszy i kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna w perspektywie do 2034 roku i horyzontalnie do roku 2040. W związku z powyższym wskazuje się potrzebę podziału MOF Gniezna na dwie osobne strefy funkcjonalne SUMP MOF Gniezna – **Obszary Interwencji SUMP MOF Gniezna**:

- **Rdzeń MOF Gniezna:**
 - Miasto Gniezna w swoich granicach administracyjnych,
 - centralnie położony względem pozostałych Gmin MOF Gniezna,
 - stanowiący poprzez powiązania funkcjonalno-przestrzenne zarówno obszar centralny, jak i główny generator ruchu i ośrodek społeczno-gospodarczy oraz administracyjny dla całego obszaru MOF Gniezna,
- **Obszar Gmin MOF Gniezna:**
 - wszystkie Gminy MOF Gniezna,
 - z uwzględnieniem funkcjonujących w nich miast.

Dodatkowo celem uzyskania efektu pełnej synergii dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, należy mieć także na uwadze to, że zadania i działania leżące w gestii **Powiatu Gnieźnieńskiego** dotyczyć będą obydwu stref funkcjonalnych, tj. **Rdzenia MOF Gniezna** oraz **Obszaru Gmin MOF Gniezna**.



Rys. 4.1 Obszary interwencji SUMP MOF Gniezna

Źródło: Opracowanie własne (Diagnoza MOF Gniezna)

Taki podział na dwa obszary interwencji sprawi, że realizacja postanowień SUMP MOF Gniezna będzie dobrze dostosowana do uwarunkowań, skali oraz możliwości i oczekiwań mieszkańców tych obszarów.

Następnie w SUMP MOF Gniezna zostaną wypracowane konkretne projekty, działania i możliwe rozwiązania, zagregowane w funkcjonalne pakiety realizacyjne, które pozwolą na prawidłowy rozwój i funkcjonowanie zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze MOF Gniezna.

Rodzaj wskazanych w SUMP MOF Gniezna zadań, działań i projektów będzie dotyczył, ze względu na miejski i wiejski charakter gmin w MOF Gniezna, osobno Miasta Gniezna (niektóre z nich będą mogły dotyczyć także Miast MOF Gniezna w gminach miejsko-wiejskich) oraz osobno Gmin MOF Gniezna – obszarów wiejskich w gminach miejsko-wiejskich i w gminach wiejskich.

5. Scenariusze rozwoju mobilności w MOF Gniezna

Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna powstały w drodze partycypacji społecznej już podczas prac nad SUMP MOF Gniezna na I etapie konsultacji społecznych i są one pomocne przy określeniu prawdopodobnych skutków różnych kierunków zmian dotyczących Obszarów Strategicznych mobilności w MOF Gniezna, wynikających także z czynników zewnętrznych, m.in. takich jak:

- zmieniające zasady i możliwości finansowania oraz dofinansowania zewnętrznego, w tym unijnego,
- zmieniające się wytyczne, wymogi i zakres inwestycji,
- zmieniające wymagania oraz ograniczenia prawne,
- zmienna sytuacja i stan gospodarki krajowej,
- sytuacja geopolityczna i zmiany poziomu inflacji,
- stan środowiska naturalnego i antropogenicznego,
- kryzys klimatyczny,

jak i z czynników wewnętrznych, takich jak przede wszystkim:

- stan budżetów własnych JST MOF Gniezna,
- możliwości finansowe JST MOF Gniezna
- stan zagospodarowania przestrzennego – aktualność dokumentów strategicznych i planistycznych (plany ogólne gmin oraz pokrycie gmin obowiązującymi mpzp),
- stan przygotowania projektów,
- aktualne uwarunkowania społeczno-gospodarcze w MOF Gniezna,
- stan demografii w MOF Gniezna, w tym wzrastający udział osób w wieku poprodukcyjnym.

Każdy z możliwych do przeprowadzenia scenariuszy rozwoju mobilności w MOF Gniezna pozwala na dokonanie oceny konsekwencji realizacji obecnych tendencji oraz potencjalnych zmian społecznych i gospodarczych w MOF Gniezna w poszczególnych Obszarach Strategicznych mobilności w MOF Gniezna. Alternatywne scenariusze wskazują także prawdopodobne skutki wyboru różnych strategicznych kierunków polityki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla całego obszaru MOF Gniezna.

Ocena poszczególnych scenariuszy rozwoju mobilności w MOF Gniezna pozwala na analizę wpływu różnych czynników zewnętrznych oraz czynników wewnętrznych zarówno na system transportowy MOF Gniezna, jak i na stan rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

Uwzględniając powyższe, mieszkańcy MOF Gniezna wspólnie z interesariuszami SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna, wypracowali cztery możliwe do realizacji scenariusze rozwoju mobilności w MOF Gniezna:

- **Scenariusz 1.** rozwoju mobilności w MOF Gniezna:
 - **Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU),**
- **Scenariusz 2.** rozwoju mobilności w MOF Gniezna:
 - **Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej),**
- **Scenariusz 3.** rozwoju mobilności w MOF Gniezna:
 - **Poprawa oferty transportu zbiorowego,**
- **Scenariusz 4.** rozwoju mobilności w MOF Gniezna:
 - **Zeroemisyjny ruch samochodowy.**

5.1. Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)

Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU), opiera się na zachowaniu obecnego tempa i zakresu realizacji działań z zakresu transportu i mobilności w MOF Gniezna, czyli bez realizacji dodatkowych zadań wynikających z SUMP MOF Gniezna. Jest to więc scenariusz referencyjny, tzw. „Business as Usual”, posiłkujący się analizami istniejącego stanu transportu w MOF Gniezna.

Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna postępuje w ograniczonym zakresie. Brakuje też holistycznego podejścia do planowania przestrzennego ukierunkowanego na minimalizację zbędnych podróży, w szczególności własnym samochodem, a poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest niezadowalający.

Miasto Gniezno wraz z pozostałymi Miastami MOF Gniezna i Gminami MOF Gniezna, nie rezygnują z rozpoczętych działań. Tempo i zakres działań związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi oraz kwestiami organizacyjnymi są ograniczone.

Wzrostowi liczby samochodów sprzyja nadal niekontrolowana i chaotyczna suburbanizacja. Co generuje dalszy wzrost liczby codziennych dojazdów samochodami miasta. To z kolei skutkuje dalszym wzrostem kongestii (zatorami drogowymi i obniżaniem przepustowości dróg), szczególnie w godzinach szczytu komunikacyjnego w samym Mieście Gniezno i na wlotach do miasta, oraz zwiększaniem poziomu zanieczyszczenia powietrza i hałasu komunikacyjnego oraz pogorszeniem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności jego niechronionych uczestników (pieszych i rowerzystów).

Scenariusz 1. utrzymujący obecne kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, skutkować może przede wszystkim:

- utrzymaniem, lub nawet wyraźnym obniżaniem dotychczasowego niskiego poziomu zrównoważonej mobilności mieszkańców MOF Gniezna,
- opóźnieniem integracji publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna,
- opóźnieniem realizacji i rozwoju infrastruktury transportu publicznego, szczególnie w systemie przesiadkowym,
- małą liczbą węzłów przesiadkowych, parkingów P+R, parkingów B+R oraz parkingów K+R, powodując tym ubywanie pasażerów z transportu publicznego oraz zniechęcanie mieszkańców MOF Gniezna do przesiadki z samochodu na autobus, na pociąg lub na rower,
- utrzymaniem obecnej, niedostatecznej oferty transportu publicznego w MOF Gniezna, przyczyniając się do dalszego wzrostu liczby samochodów osobowych i realizowania nimi większości podróży po MOF Gniezna,
- zmniejszaniem się udziału podróży pieszych, rowerowych oraz publicznym transportem zbiorowym po MOF Gniezna na rzecz przemieszczania się samochodami osobowymi,
- postępującą suburbanizacją i wynikającą z niej kongestią i wyczerpywaniem się przepustowości układu komunikacyjnego MOF Gniezna szczególnie na obszarach Miast MOF Gniezna,
- powstawaniem kolejnych osiedli niekompletnych, powodujących konieczność wykonywania podróży związanych z każdą, nawet najmniejszą podstawową sprawą w Miastach MOF Gniezna po całym ich obszarze, a w Gminach MOF Gniezna do innej miejscowości lub do Miasta Gniezno,
- zwiększaniem kosztochłonności transportu osób i towarów w MOF Gniezna (m.in. poprzez wzrost kosztów przejazdu wynikający z suburbanizacji, z kongestii i wydłużania się czasu przejazdu oraz wzrastających kosztów paliwa i opłat za parkowanie).

5.2.Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)

Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej) zakłada, że Miasto Gniezno wraz z pozostałymi Miastami MOF Gniezna i Gminami MOF Gniezna, będą wspólnie działać w zakresie stworzenia atrakcyjnego i zintegrowanego systemu mobilności aktywnej w MOF Gniezna, opartego przede wszystkim o zwarte planowanie przestrzenne, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do lokalnych szkół, przedszkoli, a także miejsc handlu i usług, zlokalizowanych na osiedlach mieszkalnych oraz w większych miejscowościach w zasięgu do 15 minut pieszo lub rowerem.

Działania te pozwolą zmniejszyć zapotrzebowanie na wykonywanie dalekich podróży przez całe Miasto Gniezno i po terenach pozostałych Gmin MOF Gniezna.

Scenariusz ten charakteryzuje się ograniczeniem czasu poświęcanego na przemieszczanie się po MOF Gniezna, a także zmniejszeniem hałasu komunikacyjnego w obszarach zamieszkałych i zanieczyszczenia powietrza. Ponadto zwiększona aktywność ruchowa pozytywnie wpłynie na stan zdrowia i długość i jakość życia mieszkańców MOF Gniezna.

Miasto Gniezno wraz z pozostałymi Miastami MOF Gniezna i Gminami MOF Gniezna, mając do dyspozycji środki budżetowe (własne i zewnętrzne) skupiają się na realizacji działań nakierowanych na kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości życia, rozwój infrastruktury rowerowej oraz pieszej, a także działania o charakterze miękkim, tj. wyjaśniające i promujące prowadzoną politykę transportową i przestrzenną, jednocześnie nie zapominając o pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych MOF Gniezna.

Realizacja scenariusza 2. pozwoli na uzyskanie następujących efektów wzrostu mobilności mieszkańców MOF Gniezna, przede wszystkim takich jak:

- realizacja idei miast / osiedli 15-minutowych (tzw. miast / osiedli kompletnych), odczuwalnie poprawiająca poziom życia i funkcjonowania mieszkańców MOF Gniezna w dostępie do usług podstawowych oraz w ramach realizowania przez nich podróży obligatoryjnych poprzez ograniczenie zbędnych podróży samochodem na rzecz podróży krótkich, realizowanych pieszo lub rowerem,
- realizacja ciągów chodników z likwidowaniem luk w ich istniejących przebiegach, przyczyniająca się także do wzrostu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego pieszych,
- realizacja ciągów tras rowerowych bez luk w ich istniejących przebiegach, zarówno w Mieście Gniezno, jak i w Gminach MOF Gniezna, a także pomiędzy miejscowościami oraz w dojazdach do Miasta Gniezno,
- zwiększenie udziału podróży wykonywanych pieszo i rowerem na krótkie odległości w MOF Gniezna,
- wyhamowanie suburbanizacji, a docelowo nawet jej zlikwidowanie, co przełoży się na zmniejszenie natężenia ruchu i wzrost przepustowości dróg, a przez to na zwiększenie komfortu przemieszczania się wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zbliżanie się do założeń **Wizji Zero** i **Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030** w ramach tendencji spadkowej liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, szczególnie z udziałem pieszych i rowerzystów,
- wzrost jakości życia mieszkańców MOF Gniezna, szczególnie w aspekcie klimatu i zdrowia ludzi.

5.3.Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego

Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego zakłada, że Miasto Gniezno – miasto rdzenne regionu (MOF Gniezna), będzie głównym celem podróży rozpoczynających się w jego obszarze funkcjonalnym. Istotny będzie także ruch międzdzielnicowy w samym Mieście Gniezno. Natomiast mając na uwadze potrzebę zapewnienia alternatywnego do samochodowego sposobu podróżowania na większe odległości, konieczna jest istotna poprawa oferty transportu zbiorowego na terenie MOF Gniezna.

Działania na rzecz dostosowania transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, w taki sposób, aby stanowił on realną alternatywę do podróżowania samochodem, stanowić będą wyzwanie dla polityki budżetowej JST MOF Gniezna.

Miasto Gniezno wraz z pozostałymi Miastami MOF Gniezna i Gminami MOF Gniezna, mając do dyspozycji środki budżetowe (własne i zewnętrzne) skupiają się na realizacji działań nakierowanych na zapewnienie dużej częstotliwości kursowania nowoczesnych autobusów zabierających pasażerów z gęsto zlokalizowanych przystanków i węzłów przesiadkowych, jednocześnie nie zapominając o pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych MOF Gniezna.

W ramach realizacji scenariusza 3. sieć autobusowej komunikacji miejskiej i gminnej oraz powiatowej obejmować będzie Miasto Gniezno, oraz docelowo wszystkie miejscowości w Gminach MOF Gniezna, wraz z uzupełniającą siecią regionalnych połączeń kolejowych:

- obsługując istniejące i planowane obszary zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowane w niedalekiej i akceptowalnej odległości od przystanków transportu zbiorowego, także godnie z ideą TOD od stacji i przystanków kolejowych,
- umożliwiając szybki dostęp do przystanku transportu zbiorowego, oddalonego najczęściej do 5 minut dojścia pieszo ze swojego domu oraz do swojego celu podróży (szczególnie w Miastach MOF Gniezna) oraz dojazd rowerem do 15 minut na całym obszarze MOF Gniezna,
- oferując atrakcyjną częstotliwość kursowania dostosowaną do potrzeb mieszkańców MOF Gniezna,
- pozwalając na dojazd rowerem po trasie rowerowej lub samochodem do stacji i przystanku kolejowego celem przesiadki na pociąg do Miasta Gniezno,
- umożliwiając wzrost liczby podróży łączonych w MOF Gniezna – rower i samochód z transportem publicznym, poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych wyposażonych w parkingi P+R dla samochodów, parkingi B+R dla rowerów i parkingi K+R, uzupełnionych dostępem do autobusowego i kolejowego transportu publicznego oraz do pojazdów systemów współdzielonych,
- zapewniając zintegrowanie systemów linii autobusowych i linii kolejowych, zarówno pod względem taryfowo-biletowym, jak i skoordynowania ich rozkładów jazdy, zapewniając możliwości przesiadek na węzłach przesiadkowych w MOF Gniezna,
- umożliwiając przemieszczanie się po MOF Gniezna bez własnego samochodu poprzez system podróży przesiadkowych na jednym zintegrowanym bilecie (pieszo, rowerem lub autobusem do węzła przesiadkowego i dalej innym autobusem lub pociągiem do celu podróży).

5.4.Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy

Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy zakłada realizację działań ukierunkowanych na transformację istniejącego transportu samochodowego w MOF Gniezna, w tym towarowego, na zero- i niskoemisyjny.

Mając na uwadze negatywny wpływ transportu samochodowego na emisję hałasu i trujących spalin, konieczna jest sukcesywna wymiana samochodów, autobusów i floty pojazdów JST MOF Gniezna, na zero- lub niskoemisyjne i ograniczanie ich wykorzystywania w niektórych rejonach MOF Gniezna.

Miasto Gniezno wraz z pozostałymi Miastami MOF Gniezna i Gminami MOF Gniezna, skupiają się na wspieraniu działań nakierowanych na doprowadzeniu infrastruktury technicznej (głównie elektroenergetycznej) do obszarów gęstej zabudowy mieszkalnej, umożliwiając budowę stacji i punktów ładowania i tankowania pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Uspokajają także ruch na osiedlach mieszkalnych, nie zapominając jednocześnie o pozostałych, koniecznych do utrzymania systemach transportowych MOF Gniezna. Dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zapotrzebowanie na przestrzeń miejską podążają zgodnie z dotychczasowym trendem.

W ramach realizacji scenariusza 4., oprócz konieczności wykładania coraz większych środków własnych w postaci finansowania całkowitego lub częściowego inwestycji drogowych oraz konieczności ponoszenia corocznie zwiększających się nakładów finansowych na utrzymanie i remonty zarządzanej przez siebie infrastruktury drogowej oraz braku dostatecznych środków na pozostałe inwestycje związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, JST MOF Gniezna będą musiały liczyć się dodatkowo z:

- postępującym wzrostem liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców MOF Gniezna,
- dalszym zwiększaniem się udziału podróży po MOF Gniezna samochodem osobowym, wpływającym istotnie na spadek ich realizacji publicznym transportem zbiorowym oraz możliwością ograniczania mobilności aktywnej mieszkańców MOF Gniezna,
- wzrostem poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych – emisji liniowej oraz poziomu hałasu drogowego,
- zwiększaniem negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne oraz klimat, a przez to także na zdrowie mieszkańców MOF Gniezna,
- utrzymaniem co najwyżej obecnego, dostatecznego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach lub w najlepszym przypadku dalszym jego obniżaniem, skutkującym możliwym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (szczególnie pieszych i rowerzystów),
- koniecznością ciągłej rozbudowy istniejącej infrastruktury drogowej oraz budowy jej kolejnych nowych elementów,
- koniecznością dalszej oraz kosztownej rozbudowy istniejącej sieci drogowej, w tym realizacji nowych odcinków ulic i dróg zamiejskich,
- zwiększaniem ruchu samochodów w centrach miast i miejscowościach powodujące wzrost zapotrzebowania na kolejne miejsca parkingowe pod presją społeczną,
- wzrostem liczby miejsc parkingowych degradując jakość wspólnej przestrzeni publicznej szczególnie w Miastach MOF Gniezna,
- postępującym obniżaniem się jakości dotychczasowych, wspólnych przestrzeni publicznych poprzez zawłaszczanie ich części pod inwestycje drogowe, wynikające ze skutków niekontrolowanej suburbanizacji i wzrastającej przez to kongestii,
- dalszym wzrostem kosztowności transportu osób i towarów w MOF Gniezna,

czego efektem może być wzrost wydatków JST MOF Gniezna na infrastrukturę drogową, co będzie mogło z kolei wpłynąć na braku dostatecznych środków na realizację inwestycji i działań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna.

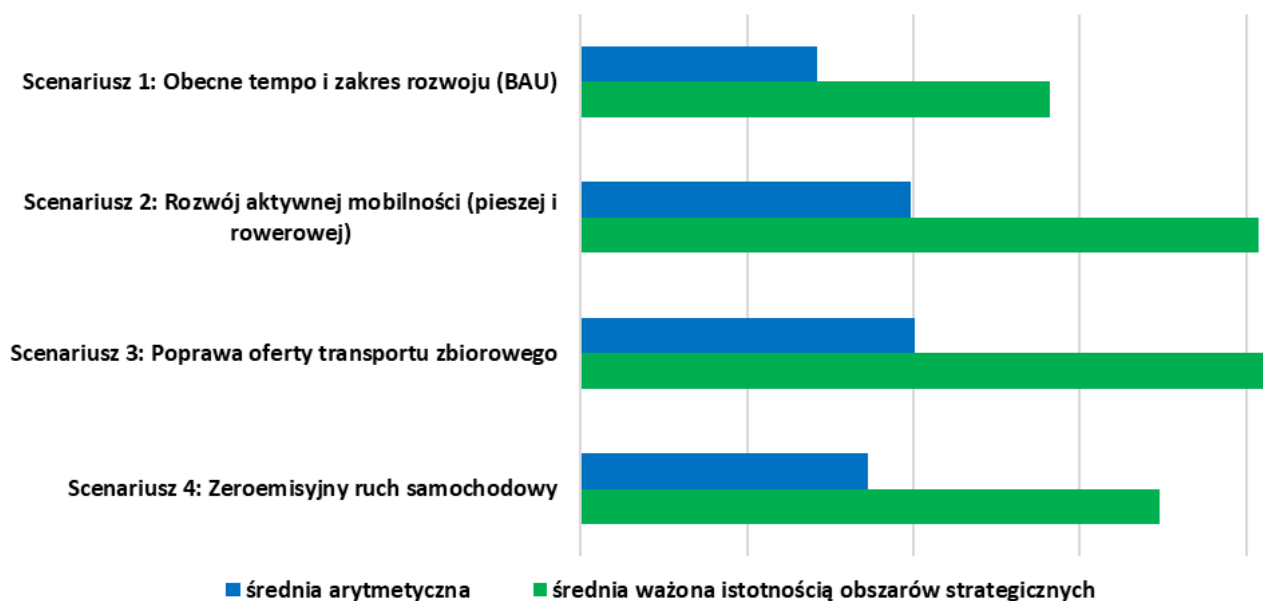
5.5. Wybór scenariusza do realizacji SUMP MOF Gniezna

Podczas I etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do SUMP MOF Gniezna, mieszkańcy MOF Gniezna oraz interesariusze SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna, razem wskazali stopień uwzględnienia poszczególnych obszarów strategicznych mobilności w MOF Gniezna dla każdego z czterech analizowanych scenariuszy (opisanych w Rozdziałach 5.1 – 5.4). Ocenili je oni w skali od 1 (ocena niedostateczna) do 5 (ocena bardzo dobra) pod kątem, czy każdy z obszarów strategicznych (szczególnie te, które zostały wskazane jako najistotniejsze - Tab. 4.1) rozwijać się będzie prawidłowo w danym scenariuszu.

Biorąc pod uwagę kluczowe Obszary Strategiczne mobilności w MOF Gniezna, mieszkańcy MOF Gniezna wraz z interesariuszami SUMP MOF Gniezna oraz z JST MOF Gniezna ocenili, że najbardziej oczekiwanym scenariuszem rozwoju mobilności w MOF Gniezna jest **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**, który uzyskał (w kolejności od najwyższej wartości) spośród wszystkich czterech scenariuszy:

- najwyższe noty w czterech Obszarach Strategicznych:
 - Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego,
 - Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami,
 - Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych,
 - Wsparcie turystyki poprzez wprowadzanie zrównoważonej mobilności,
- drugie najwyższe noty w sześciu Obszarach Strategicznych:
 - Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów (i ruch pieszey),
 - Spójny układ drogowy z naciskiem na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miast i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z obszaru miast,
 - Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne,
 - Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze MOF Gniezno,
 - Działania miękkie z naciskiem na promocję i edukację zrównoważonej mobilności,
 - Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport,
- najniższą notę tylko w jednym Obszarze Strategicznym – Dostawy towarów (i logistyka miejska).

Wyniki wyboru scenariusza do realizacji SUMP MOF Gniezna prezentuje poniższy rysunek w postaci średniej arytmetycznej przydzielonych ocen oraz średniej ważonej istotności obszarów strategicznych, wyraźnie wskazując na zwycięski **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**.



Rys. 5.1 Wybór scenariusza rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna

Źródło: Opracowanie własne (Raport pośredni dotyczący 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gniezna)

W tabeli poniżej zestawione zostały wyniki oceny wszystkich czterech scenariuszy rozwoju SUMP MOF Gniezna pod kątem realizacji 11. Obszarów Strategicznych, wypracowane wspólnie w drodze konsultacji społecznych przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna. Dla wybranego **Scenariusza 3. kolorem czerwonym** pokazano najwyższe przyznane noty, **kolorem niebieskim** drugie przyznane najwyższe noty i **kolorem zielonym** – najniższe przyznane noty spośród wszystkich scenariuszy.

Tab. 5.1 Zestawienie wyników oceny scenariuszy rozwoju pod kątem realizacji Obszarów Strategicznych.

Obszar strategiczny	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3	Scenariusz 4
Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego.	7,03	10,25	13,48	8,55
Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów (i ruch pieszy).	6,87	12,84	9,76	8,91
Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych.	4,91	7,85	9,49	8,06
Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami.	7,48	10,25	10,41	6,62
Spójny układ drogowy z naciskiem na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miast i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z obszaru miast.	6,14	8,14	8,91	9,05
Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne.	5,03	7,41	6,88	5,53
Wsparcie turystyki poprzez wprowadzanie zrównoważonej mobilności.	4,00	6,44	6,44	4,88
Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze MOF Gniezno.	4,56	6,26	6,15	6,02
Działania miękkie z naciskiem na promocję i edukację zrównoważonej mobilności.	3,78	5,78	5,67	5,18
Dostawy towarów (i logistyka miejska).	3,99	3,51	3,32	4,17
Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport.	2,60	2,73	2,67	2,64
Ocena razem:	56,39	81,47	83,19	69,61

Źródło: Opracowanie własne (Raport pośredni dotyczący 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gniezna)

Uczestnicy konsultacji społecznych wskazali, że MOF Gniezna powinien rozwijać się zgodnie ze **Scenariuszem 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**. Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna, przy udziale Powiatu Gnieźnieńskiego, mają działać wspólnie w zakresie stworzenia atrakcyjnego, funkcjonalnego i zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w MOF Gniezna, który będzie oparty m.in. o:

- zintegrowane planowanie przestrzenne, uwzględniające bardzo dobrą dostępność do autobusowych i kolejowych linii publicznego transportu zbiorowego,
- integrację wszystkich organizatorów ptz w MOF Gniezna (organizujących autobusowe linie miejskie, gminne, międzygminne, czy powiatowo-gminne oraz regionalne połączenia kolejowe) pod względem integracji taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy i zapewniając możliwości przesiadek na węzłach przesiadkowych w MOF Gniezna, a także likwidowania wykluczenia społecznego i komunikacyjnego mieszkańców MOF Gniezna.

Działania w obszarze transportu zbiorowego pozwolą zmniejszać zapotrzebowanie na wykonywanie podróży przez całe Miasto Gniezno, po terenie całych Gmin MOF Gniezna oraz podróży dalekich pomiędzy gminami po całym MOF Gniezna. Wpłynie to istotnie na usprawnienie przemieszczania się po MOF Gniezna bez konieczności używania własnego samochodu oraz na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza – emisji liniowej oraz hałasu komunikacyjnego. Przełoży się to w efekcie na wzrost jakości życia mieszkańców MOF Gniezna, jak i pozytywnie wpłynie na ich zdrowie.

JST MOF Gniezna, mając do dyspozycji środki budżetowe własne i zewnętrzne, skupią się na realizacji działań nakierowanych na rozwój i efektywne funkcjonowanie transportu zbiorowego, a także na działania o charakterze miękkim, tj. wyjaśniające i promujące prowadzoną politykę transportową i przestrzenną, jednocześnie nie zapominając o pozostałych, koniecznych do utrzymania, systemach transportowych, szczególnie w aspekcie pieszych i rowerzystów.

6. Wizja i cele SUMP MOF Gniezna

Prawidłowo sformułowana wizja zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna rysuje dla mieszkańców MOF Gniezna aspiracyjny obraz przyszłości, nadający cel i kierunek działaniom oraz mówiący o tym, gdzie chcieliby się oni znaleźć w przyszłości. Dlatego wizja powinna być dalekosiężna i ambitna, inspirująca mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna do działania, pomagając w wyborze strategii i działań, które najlepiej wpłyną na realizację celów strategicznych założonych w SUMP MOF Gniezna. Dobrze wyartykułowana wizja buduje zaufanie, ułatwiając współpracę i komunikację pomiędzy wszystkimi uczestnikami realizacji SUMP MOF Gniezna.

6.1. Wytyczne wskazane podczas konsultacji społecznych

Podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych z mieszkańcami MOF Gniezna, interesariuszami SUMP MOF Gniezna oraz z JST MOF Gniezna, wykonano trzy zadania warsztatowe. Pierwszym z nich była ocena, które z 11. obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna są najistotniejsze, co pozwoliło na priorytetyzację kierunków działań. Podczas drugiego zadania omówione zostały cztery różne scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna. Dla każdego scenariusza dokonano oceny pod kątem, czy prawidłowo rozwija się w nim każdy z 11. obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, w szczególności te, które zostały wskazane w pierwszym zadaniu jako najistotniejsze. Trzecim zadaniem uczestników konsultacji społecznych było stworzenie wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna.

Uczestnicy konsultacji społecznych w ramach pierwszego zadania wskazali jako zdecydowanie najistotniejsze z 11. obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna cztery obszary w kolejności od najważniejszego: 1. **Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego**; 2. **Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów (i ruch pieszki)**; 3. **Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych** oraz 4. **Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami**. Natomiast najmniejsze znaczenie dla nich miały dwa obszary: 10. **Dostawy towarów (i logistyka miejska)** i 11. **Digitalizacja jako narzędzie zmniejszania popytu na transport**.

Podczas drugiego zadania omówiono cztery scenariusze rozwoju mobilności MOF Gniezna:

- Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU),
- Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej),
- Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego,
- Scenariusz 4. Zeroemisyjny ruch samochodowy,

ocenając wspólnie (biorąc pod uwagę kluczowe obszary strategiczne), że najbardziej oczekiwanym przez nich scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna jest najwyżej oceniony **Scenariusz 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**. Drugim najwyżej ocenionym był **Scenariusz 2. Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)**. Natomiast jako zdecydowanie najmniej oczekiwanym scenariuszem rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna był według uczestników konsultacji społecznych oceniony najniżej **Scenariusz 1. Obecne tempo i zakres rozwoju (BAU)**.

Trzecim zadaniem była wspólna praca nad wypracowaniem treści wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna. Zebrane postulaty i hasła (w postaci pojedynczych słów, wyrażeń i całych zdań) oraz wnioski z pozostałych prac warsztatowych zostały wykorzystane do budowy wizji zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna i stworzenia niniejszego SUMP MOF Gniezna.

Już po przeprowadzonym pierwszym etapie konsultacji społecznych można było stwierdzić, że najbardziej oczekiwaną przez mieszkańców MOF Gniezna formą przemieszczania się po MOF Gniezna jest atrakcyjna i funkcjonalna komunikacja zbiorowa, wspomagana aktywną mobilnością pieszą i rowerową. Dlatego w pierwszej kolejności należy skupić się na rozwoju systemu i infrastruktury publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna, z uzupełnieniem rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej. Szczegółowe informacje na temat przeprowadzonych spotkań zostały zawarte w **Raporcie pośrednim dotyczącym 1. Etapu konsultacji społecznych i badań jakościowych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Gniezna**.

6.2. Wizja SUMP MOF Gniezna

Zgodnie z Wytycznymi³ Komisji Europejskiej opracowanie wizji rozwoju zrównoważonej mobilności dla SUMP jest jednym z jego fundamentów. Dlatego powinna ona wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty przyjęte przez władze samorządowe wszystkich szczebli (szczególnie przez JST MOF Gniezna) oraz nawiązywać do zapisów dokumentów krajowych i unijnych. Dla MOF Gniezna powinny być brane pod uwagę wizje zawarte w dokumentach strategicznych szczebla wojewódzkiego, ponadlokalnego i lokalnego (kolorem zielonym oznaczono w przytoczonych poniżej wizjach zakres dotyczący elementów zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna).

Wizja SUMP MOF Gniezna powinna nawiązywać i doprecyzowywać wizję opisaną dla obszaru MOF Gniezna:

- w Strategii rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Gniezna do roku 2030:
 - „W wyniku wspólnej realizacji strategii oraz innych realizowanych wspólnie działań Partnerstwo ZIT Gniezno w 2030 r. to grupa samorządów, która współpracuje na rzecz zapewnienia wysokiej jakości życia i warunków rozwoju dla mieszkańców, a także stwarza warunki dla dobrze prosperującej gospodarki. Działania swoje realizuje z uwzględnieniem dziedzictwa kulturowego, ochrony środowiska naturalnego i wzmocnienia atrakcyjności turystycznej regionu.”,

oraz nawiązywać także do wizji opisanych:

- w Strategii rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku:
 - „Wielkopolska w 2030 roku to region przodujący w kraju, liczący się w Europie i szanujący jej uniwersalne wartości, świadomy swojego dziedzictwa przyrodniczego i cywilizacyjnego, spójny, zrównoważony i dostępny terytorialnie, otwarty na nowe idee i ludzi, silny nowoczesną gospodarką, aspiracjami i wiedzą swoich mieszkańców, zapewniający im bardzo dobre warunki życia, pracy i wypoczynku na całym obszarze województwa.”,
- w Strategii Rozwoju Gminy Gniezno na lata 2022-2030:
 - „Gmina Gniezno wygodnym, bezpiecznym i atrakcyjnym miejscem do życia, mieszkania i pracy”,
- w Strategii Rozwoju Gminy Czarniejewo na lata 2024-2030:
 - „Gmina w 2030 roku będzie atrakcyjna i bezpieczna dla mieszkańców i lokalnej przedsiębiorczości. Kłască będzie nacisk na rozwój turystyki, ze względu na możliwości wykorzystania zasobów przyrodniczych, historycznych i infrastrukturalnych”,
- w Strategii Rozwoju Gminy i Miasta Witkowo na lata 2021-2030:
 - „Gmina i Miasto Witkowo spokojnym i bezpiecznym miejscem do życia i pracy z atrakcyjną ofertą turystyczno-wypoczynkową nad okolicznymi jeziorami oraz rozwiniętym rolnictwem”,
- w Strategii Rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2022-2030 (ze względu na rozbudowaną treść wizji zacytowano tylko fragmenty związane z mobilnością):
 - „Powiat gnieźnieński rozwija się zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Dotyczy to kwestii równowagi i rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym oraz środowiskowym (...) Poprzez rozwój infrastruktury, działania integrujące i promocję wspiera kształtowanie zintegrowanej oferty turystycznej. (...). Szczególny wymiar polityki rozwoju stanowi ochrona środowiska. Powiat wspiera i stosuje technologie przyjazne dla środowiska, w szczególności w zakresie (...) ochrony klimatu (...) i ochrony przyrody (...)”.

Wizja SUMP MOF Gniezna powinna także odpowiadać celom strategicznym krajowej oraz europejskiej polityki zrównoważonej mobilności, do których należy przede wszystkim: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizacja wpływu transportu na środowisko naturalne i klimat. Osiągnięcie tych celów nastąpi poprzez zapewnienie istotnej poprawy funkcjonowania mobilności aktywnej oraz poprawy oferty publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna. Efektem powinno być skłonienie mieszkańców MOF Gniezna do zmiany

dotychczasowych sposobów przemieszczania się po MOF Gniezna, poprzez ograniczanie wykonywania podróży samochodami.

Podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych dotyczących założeń do SUMP MOF Gniezna uczestnicy tych spotkań wskazywali w szczególności na potrzebę:

- polepszenia funkcjonowania i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna, którego odpowiednia dobra oferta będzie rzeczywistą alternatywą dla podróżowania własnymi samochodami,
- rozwoju wygodnej i funkcjonalnej mobilności aktywnej, w oparciu o funkcjonalną sieć tras rowerowych i bezpieczne ciągi piesze,
- zmniejszania negatywnego wpływu ruchu i transportu drogowego na otoczenie oraz na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jego użytkowników,
- wsparcia rozwoju zrównoważonej turystyki oraz dziedzictwa kulturowego i turystyki kulturowej,
- zwiększania poziomu ochrony środowiska i klimatu, tym samym wpływając korzystnie na zdrowie mieszkańców MOF Gniezna.

Biorąc powyższe pod uwagę, wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna, wpisując się w długofalową politykę JST MOF Gniezna i obszaru MOF Gniezna (a także Województwa Wielkopolskiego, Polski oraz Unii Europejskiej), zarówno w zakresie zrównoważonej mobilności, jak i ochrony środowiska naturalnego i klimatu, brzmi następująco:

Wspólna, zrównoważona mobilność MOF Gniezna oparta o bezpieczny, dostępny i ekologiczny transport dla wysokiej jakości życia mieszkańców, turystycznej atrakcyjności regionu i jego rozwoju gospodarczego.

Przyjęta dla całego MOF Gniezna wizja rozwoju zrównoważonej mobilności jest spójna z Diagnozą MOF Gniezna, oraz rozwijać się będzie zgodnie z przyjętym dla rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna **Scenariuszem 3. Poprawa oferty transportu zbiorowego**, uwzględniając także horyzont długoterminowy do roku 2040.

Swoim zakresem wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu – publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane w MOF Gniezna. Obejmuje ona także istotne dla mieszkańców MOF Gniezna aspekty zrównoważonego rozwoju, w tym szczególnie ekonomiczne, społeczne, środowiskowe oraz turystyczne.

6.3. Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna

Wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna, wyartykułowana wspólnie przez mieszkańców MOF Gniezna i interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz przez JST MOF Gniezna, ma szansę ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów strategicznych, które powinny zostać osiągnięte w roku 2034 co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych, oraz horyzontalnie w roku 2040 w zakresie działań dużych i złożonych.

Dla sformułowania właściwych celów strategicznych wykorzystano metodologię SMART, według której prawidłowo sformułowane cele strategiczne powinny jednocześnie być: konkretne – **Specific**, mierzalne – **Measurable**, osiągalne – **Attainable**, istotne – **Relevant**, oraz określone w czasie – **Time-based**. Spełnienie tych cech pozwala na poprawne sformułowanie celów strategicznych w sposób zwiększający szanse na ich prawidłową realizację i osiągnięcie w wyznaczonym horyzoncie czasowym zamierzonych efektów ich realizacji. Cele strategiczne są niezbędne do monitorowania i ewaluacji SUMP MOF Gniezna oraz pozwalają także na precyzyjne i funkcjonalne dopasowanie konkretnych działań i zadań.

Punktem wyjścia do ich wyznaczenia, zgodnie z metodologią SMART, są:

- analiza stanu mobilności i transportu oraz wnioski z Diagnozy MOF Gniezna,
- wskazania samorządowców z JST MOF Gniezna wyartykułowane podczas przeprowadzonych w ramach Diagnozy MOF Gniezna na potrzeby SUMP MOF Gniezna indywidualnych jakościowych wywiadów pogłębionych (IDI),
- wyniki badań zrealizowanych w ramach Diagnozy MOF Gniezna w zakresie zachowań i oczekiwań mieszkańców MOF Gniezna, dotyczących sposobu ich przemieszczania się po obszarze MOF Gniezna,
- wyniki z przeprowadzonego I oraz II etapu konsultacji społecznych, podczas których w tych kwestiach wypowiadali się mieszkańcy MOF Gniezna, interesariusze SUMP MOF Gniezna oraz JST MOF Gniezna,
- stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, w tym osób niechronionych – pieszych i rowerzystów,
- dostępność ruchu pieszego i rowerowego do generatorów ruchu oraz do publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna, z uwzględnieniem zagospodarowania przestrzennego,
- kwestie środowiskowe i klimatyczne wynikające z Diagnozy MOF Gniezna oraz z wytycznych i wskazań krajowych i europejskich.

Dlatego, mając na uwadze wypracowaną wizję rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna (**Rozdz. 6.2 Wizja SUMP MOF Gniezna**), żeby miała ona szansę ziścić się poprzez osiągnięcie przyjętych wspólnie w drodze partycypacji społecznej celów strategicznych dla wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, wybrano **jedenaście Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna**, które są zgodne w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, z celami strategicznymi i kierunkami interwencji w aktualnie obowiązujących strategiach lokalnych i regionalnych, oraz nawiązujących do strategii krajowych oraz europejskich:

- Cel Strategiczny 1. **Zintegrowane zarządzanie mobilnością,**
- Cel Strategiczny 2. **Zrównoważone planowanie przestrzenne,**
- Cel Strategiczny 3. **Efektywna komunikacja zbiorowa,**
- Cel Strategiczny 4. **Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych,**
- Cel Strategiczny 5. **Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,**
- Cel Strategiczny 6. **Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki,**
- Cel Strategiczny 7. **Optymalizacja polityki parkingowej,**
- Cel Strategiczny 8. **Ekologiczny transport drogowy,**
- Cel Strategiczny 9. **Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów,**
- Cel Strategiczny 10. **Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację,**
- Cel Strategiczny 11. **Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności.**

6.3.1. Cel strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością

Zarządzanie mobilnością w MOF Gniezna obejmuje wiele istotnych obszarów związanych z mobilnością. Należy do nich zarówno koordynowanie i prawidłowe zarządzanie, jak i realizacja i następnie utrzymanie, związane z:

- planowaniem przestrzennym ukierunkowanym na mobilność, zrównoważony rozwój i na obszary bliskich odległości,
- zagospodarowaniem przestrzeni minimalizującym negatywny wpływ na środowisko naturalne i na klimat, a także na zdrowie mieszkańców MOF Gniezna,
- autobusowym i kolejowym transportem zbiorowym, wraz z jego infrastrukturą,
- mobilnością aktywną mieszkańców MOF Gniezna, zawiązaną przede wszystkim z ruchem pieszym i rowerowym,
- infrastrukturą drogową i kolejową,
- polityką parkingową,
- zapewnianiem wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie jego niechronionych uczestników – pieszych i rowerzystów,
- transportem towarów i logistyką miejską,
- edukacją i promocją zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

Koordynowanie i zintegrowane zarządzanie zadaniami, działaniami i poszczególnymi elementami związanymi ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna, to także elementy zarządzania w ramach współpracy pomiędzy JST MOF Gniezna w zakresie komunikacji i współpracy pomiędzy nimi, a także dzielenia się wiedzą i doświadczeniami pomiędzy nimi oraz pozyskiwania funduszy zewnętrznych na realizację zadań i działań mobilnościowych.

Efektom prowadzonej prawidłowo współpracy pomiędzy wszystkimi JST MOF Gniezna i współpraca pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi oraz udział partycypacji społecznej wśród mieszkańców MOF Gniezna, będzie wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna zgodnie z rzeczywistymi potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców MOF Gniezna i pozostałych interesariuszy. Oznaczać to będzie funkcjonalność rozwiązań mobilnościowych z korzyścią zarówno dla środowiska naturalnego, jak i dla środowiska antropogenicznego.

6.3.2. Cel strategiczny 2. Zrównoważone planowanie przestrzenne

Efektom wdrażania zrównoważonego planowania przestrzennego jest minimalizowanie i ograniczanie rozwoju zabudowy rozproszonej, uwzględniającej zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne w podróżach obligatoryjnych po MOF Gniezna. Zwiększanie podróży bliskich i podróży niedalekich, uwzględniających dotarcie do usług podstawowych, do przedszkoli i do szkół oraz do części miejsc pracy, to także realny zysk czasu poświęcanego dotychczas na same dojazdy do odległych do tej pory celów podróży mieszkańców MOF Gniezna.

Poprzez opracowanie katalogu usług i rozwiązań, a także wspólnych zapisów w dokumentach planistycznych o charakterze ponadgminnym zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne (z wykorzystaniem zasad i wymogów np. miasta/osiedla 15-minutowych, miasta kompaktowego oraz TOD), będzie można stworzyć m.in.:

- gminne standardy urbanistyczne dla stref planistycznych, w tym dla strefy komunikacyjnej,
- gminne standardy dostępności infrastruktury społecznej, w tym m.in. do placówek oświatowych i społecznych oraz do przystanków publicznego transportu zbiorowego,
- obszary uzupełnienia zabudowy, w tym wokół stacji i przystanków kolejowych,

co pozwoli na uzyskanie większego wpływu gmin na ustalenia gdzie może się rozwijać zabudowa i jaki charakter ma ona utrzymywać. Będzie to także element dla przeciwdziałania niekontrolowanej suburbanizacji – rozlewania się zabudowy. Nowe tereny zabudowy szczególnie mieszkaniowej, będą mogły być wyznaczane w zbliżeniu do już istniejącej zabudowy – jako wypełnienie luk pomiędzy obszarami istniejącej zabudowy.

6.3.3. Cel strategiczny 3. Efektywna komunikacja zbiorowa

Efektywna komunikacja zbiorowa w MOF Gniezna to zaoferowanie i zapewnienie mieszkańcom MOF Gniezna funkcjonalnego, sprawnego i dostępnego transportu autobusowego w każdej gminie w MOF Gniezna, uzupełnianego transportem kolejowym w gminach przez które przebiegają kolejowe połączenia pasażerskie.

Utworzenie jednego lub dwóch organizatorów publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru MOF Gniezna, to dążenie do wspólnej organizacji sieci połączeń autobusowych na obszarze MOF Gniezna we wszystkich Gminach MOF Gniezna oraz w Mieście Gniezno.

Optymalizacja sieci połączeń komunikacji zbiorowej w MOF Gniezna w gminach i pomiędzy nimi, pozwoli co najmniej zminimalizować wykluczenie społeczne i wykluczenie komunikacyjne mieszkańców MOF Gniezna, w szczególności w Gminach MOF Gniezna, z wykorzystaniem także przewozów kolejowych (w tym z przywróceniem połączeń na nieczynnej linii kolejowej pomiędzy Gnieznem a Sławą Wielkopolską przez gminę Kłecko i gminę Kiszewo).

Rozwój istniejących i budowa kolejnych nowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów P+R, B+R i parkingów K+R, wraz z relokacją istniejących i lokalizowaniem nowych przystanków autobusowych oraz budową nowych przystanków kolejowych, istotnie zwiększą dostępność do transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców MOF Gniezna.

Integracja taryfowo-biletowa, docelowo wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego – wspólny bilet w MOF Gniezna, będzie ułatwieniem dla przemieszczania się mieszkańców MOF Gniezna co najmniej po całym obszarze MOF Gniezna, bez konieczności posiadania różnych biletów w ramach przejazdu liniami różnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna.

Współpraca w MOF Gniezna pomiędzy poszczególnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego – komunikacji autobusowej o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie współ- i finansowania przewozów oraz wdrożenia integracji taryfowo-biletowej na całym obszarze MOF Gniezna w ramach wspólnego biletu co najmniej w komunikacji autobusowej, pozwoli na udogodnienie dla pasażerów w postaci możliwości przejazdu na wykupionym bilecie pomiędzy wszystkimi miejscowościami MOF Gniezna bez względu na to, jakim autobusem lub jakimi autobusami różnych linii będą się przemieszczać.

Należy także dążyć do włączenia transportu kolejowego, co najmniej w zakresie przewozów organizowanych przez Województwo Wielkopolskie, w ramach integracji autobusowego i kolejowego transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze całego MOF Gniezna (np. poznański bilet aglomeracyjny **Bus Tramwaj Kolej** ze wspólnym biletem w MOF Gniezna – obecnie dostępne łączenie w korzystnej dla pasażera cenie biletu **BTK – Strefa F** z MPK Gniezno, pozwalając na podróżowanie pomiędzy Poznaniem a Gnieznem wszystkim pociągami obsługiwany przez Kolej Wielkopolskie Sp. z o.o. oraz przez Polregio S.A., a także liniami MPK Gniezno).

6.3.4. Cel strategiczny 4. Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych

Spójna sieć tras rowerowych i ciągów pieszych pozwoli na przemieszczanie się mieszkańców MOF Gniezna w ramach podróży niedalekich w obrębie swojego osiedla, miejscowości i miasta. Usprawni ona także dojazdy i dojście pieszo na terenie miast, pomiędzy miejscowościami, do siedziby gminy, do węzła przesiadkowego, do stacji i przystanku kolejowego, a także do części generatorów ruchu.

Stawiając na wysoki standard, dużą atrakcyjność, funkcjonalność i intuicyjność chodników i tras rowerowych w aspekcie tworzenia przez nie ciągów komunikacyjnych, zaoferuje się mieszkańcom MOF Gniezna (szczególnie w Gminach MOF Gniezna) poprzez budowę nowych chodników i tras rowerowych oraz uzupełnienie luk w ich istniejących przebiegach, dobrą alternatywę dla dotychczas używanego samochodu, zarówno dla podróży krótkich, jak i podróży dalszych po MOF Gniezna.

Stworzenie dla obszaru całego MOF Gniezna, w ramach wspólnej koncepcji planu rozwoju sieci tras rowerowych (w tym tras turystycznych) szkieletu głównych tras rowerowych, wraz z dopełnieniem go siecią dróg rowerowych, pozwoli na możliwość realizowania podróży obligatoryjnych (dom – praca oraz dom – szkoła), podróży bliskich oraz dalekich, oraz podróży o charakterze turystycznym.

Przy realizacji infrastruktury pieszej należy wprowadzać udogodnienia dla pieszych, szczególnie dla osób ze szczególnymi potrzebami, a także realizować działania prowadzące do likwidacji barier w ruchu pieszym oraz nie dopuszczać do ich powstawania.

Realizując infrastrukturę rowerową należy opierać się na standardach technicznych i wykonawczych wypracowanych dla infrastruktury rowerowej w MOF Gniezna, z uwzględnieniem ich aktualizacji w przypadku zmian przepisów prawa oraz wdrażania nowych rozwiązań i technologii.

6.3.5. Cel strategiczny 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Spójny, zrównoważony układ drogowy w MOF Gniezna wiąże się z uspakajaniem ruchu w Miastach MOF Gniezna i w miejscowościach, wraz ze zwiększaniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie pieszych i rowerzystów.

Budowa kolejnych, już zaplanowanych oraz nowych proponowanych obwodnic Miast MOF Gniezna i miejscowości (przy jednoczesnym wyprowadzaniu z nich ruchu towarowego, w tym ruchu tranzytowego), pozwoli na zmniejszenie natężenia ruchu, w tym na spadek ruchu samochodów ciężarowych, oraz na przywrócenie przestrzeni miejskiej w Miastach MOF Gniezna i na przywrócenie brakującej lub zbyt małej obecnie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Wprowadzanie stref uspokojonego ruchu oraz kameralizowanie dróg (szczególnie w obszarach centrum Miast MOF Gniezna), pozwoli na dostosowanie skali przestrzeni dróg do skali człowieka – mieszkańca MOF Gniezna, oraz na bezpieczne przemieszczanie się zarówno pieszo, jak i rowerem, razem z ruchem samochodowym.

Przebudowa miejsc niebezpiecznych, odcinków dróg i skrzyżowań kolejowo-drogowych na skrzyżowania dwupoziomowe, szczególnie na terenie zabudowy, wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a przez o to na minimalizowanie ofiar śmiertelnych i rannych.

W Miastach MOF Gniezna oraz w Gminach MOF Gniezna należy podejmować działania w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, skutkujące poprawą oferty autobusowego i kolejowego publicznego transportu zbiorowego, a także rozwojem mobilności aktywnej w myśl miasta/osiedla 15-minutowego, żeby udział samochodów osobowych w przemieszczaniu się mieszkańców MOF Gniezna, co najmniej w Mieście Gniezno, przynajmniej dalej nie wzrastał.

6.3.6. Cel strategiczny 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki

Realizowanie zasad i wymogów zrównoważonej mobilności miejskiej będzie także wsparciem dla rozwoju i funkcjonowania turystyki w MOF Gniezna. Dotyczy to infrastruktury w postaci dedykowanych turystom parkingów dla samochodów, parkingów dla rowerów, oraz umożliwienie dojazdu liniami transportu zbiorowego do jak największej liczby atrakcji turystycznych i atrakcji związanych z dziedzictwem kulturowym.

Uzupełnianie tras rowerowych i szlaków turystycznych będzie punktowa infrastruktura rowerowa w miejscach atrakcji turystycznych oraz w miejscach węzłowych. Tworzone i wyznaczane miejsca postojowe dla autobusów turystycznych w miejscach atrakcji turystycznych, pozwolą na zwiększenie ich dostępności dla grup zorganizowanych.

Natomiast kameralizowanie ulic i dróg zamiejskich w centrach miast i miejscowości w miejscach o charakterze zabytkowym i turystycznym, pozwoli na wzrost komfortu przemieszczania się pieszo i możliwość lepszego i bliższego poznawania walorów tych miejsc.

6.3.7. Cel strategiczny 7. Optymalizacja polityki parkingowej

Optymalizacja polityki parkingowej to opracowanie, wdrożenie i stosowanie w całym MOF Gniezna jednolitej polityki parkingowej, uwzględniającej zarówno wspólne założenia i standardy, jak i rozwiązania dedykowane osobno dla Miast MOF Gniezna i osobno dla obszaru Gmin MOF Gniezna.

Porządkowanie parkowania w MOF Gniezna to element zarówno optymalizacji dostępności miejsc postojowych (zwiększenie liczby oraz rotacji miejsc postojowych), jak i przywracanie należnej pieszym i rowerzystom przestrzeni, szczególnie w centrach Miast MOF Gniezna.

Realizacja polityki parkingowej następuje poprzez wprowadzanie stref płatnego parkowania, likwidowanie parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, a także w miejscach nieprzekształconych. Ponadto w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, w drodze analizy możliwości likwidowane będzie parkowanie na chodnikach, szczególnie w centrum i śródmieściu Miast MOF Gniezna.

W Mieście Gniezno istotne będzie lokalizowanie w odpowiednich miejscach parkingów buforowych – parkingów wielostanowiskowych dla osób dojeżdżających spoza miasta lub z osiedli peryferyjnych, które chcą dojechać do celu podróży w centrum miasta. Po zaparkowaniu na nich samochodu na czas załatwiania swoich spraw w centrum, osoba lub osoby mogą dotrzeć do celu swojej podróży pieszo, pojazdami systemów współdzielonych – rowerem miejskim lub hulajnogą elektryczną, oraz transportem zbiorowym.

6.3.8. Cel strategiczny 8. Ekologiczny transport drogowy

Zmniejszanie negatywnego wpływu transportu wiąże się z ograniczaniem emisji liniowej i hałasu drogowego poprzez wdrażanie dostępnych sposobów i aktualnych rozwiązań minimalizujących wpływ transportu drogowego na środowisko i klimat oraz na jakość życia i zdrowia mieszkańców MOF Gniezna. Osiągnąć to można poprzez:

- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miast i miejscowości oraz terenów (obszarów) o wysokich walorach przyrodniczych,
- realizowanie infrastruktury drogowej na terenach już przekształconych i zdegradowanych oraz stosowanie rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury,
- wymianę taboru MPK Gniezno oraz wspomaganie wymiany taboru komunikacji gminnej (lub powiatowej) przez JST MOF Gniezna, na autobusy zero- i niskoemisyjne,
- zwiększanie udział pojazdów zeroemisyjnych we flotach pojazdów służbowych JST MOF Gniezna i ich jednostek organizacyjnych, w tym we flotach pojazdów wykonujących zadania komunalne.

Natomiast w aspekcie rozwoju zero- i niskoemisyjnego transportu indywidualnego, JST MOF Gniezna mogą realizować w zaplanowanych przez siebie lokalizacjach ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych, a także zachęcać i wspomagać w zakresie ich kompetencji do szybszej realizacji przez inne podmioty publiczne i prywatne ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania wodorem przy obiektach handlowych, na stacjach paliw, na parkingach przy drogach itp.

6.3.9. Cel strategiczny 9. Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów

Stworzenie zasad funkcjonowania logistyki miejskiej oraz optymalizacji transportu towarowego w MOF Gniezna, są elementami zrównoważonego transportu towarów. Realizowany on jest m.in. poprzez strefowanie ruchu ciężarowego i wdrożenie zasad dostaw w Miastach MOF Gniezna i w Gminach MOF Gniezna, a także poprzez wyznaczanie dedykowanych miejsc postojowych dla dostaw.

Działania związane ze zrównoważeniem transportu towarów na obszarach zurbanizowanych, czyli programowanie i zarządzanie przepływami towarów – mobilnością towarową i logistyką miejską w MOF Gniezna (szczególnie w Miastach MOF Gniezna), można realizować m.in. w oparciu o opracowanie dla MOF Gniezna Sulp – strategicznego planu zrównoważonej logistyki miejskiej.

Istotne jest także minimalizowanie negatywnego wpływu ruchu ciężarowego na otoczenie, w szczególności na jakość życia mieszkańców MOF Gniezna oraz na stan techniczny dróg, poprzez opracowanie zasad dostarczania towarów (np. uporządkowania transportu towarów w MOF Gniezna poprzez kompleksowe podejście w ramach strefowania ruchu ciężarowego w oparciu o ograniczenia tonażowe na danych obszarach lub wybranych drogach w MOF Gniezna).

6.3.10. Cel strategiczny 10. Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację

Digitalizacja jest narzędziem zmniejszania popytu na transport w MOF Gniezna opierającym się na integracji taryfowo-biletowej, rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej oraz na udostępnianiu mieszkańcom MOF Gniezna jak największej liczby i rodzajów usług on-line w zakresie możliwości zakupu biletów na całym obszarze MOF Gniezna – aplikacje mobilne, portale internetowe, dostęp do systemów pojazdów współdzielonych.

Efektem wdrożonej digitalizacji będzie zwiększanie efektywności systemu transportowego w MOF Gniezna poprzez zmniejszanie liczby poruszających się prywatnych samochodów osobowych na rzecz korzystania z transportu zbiorowego oraz z pojazdów systemów współdzielonych, a przez to zoptymalizowanie wykorzystania i zajętości przez nie miejsc parkingowych, rzadsze ich użytkowanie lub nawet brak potrzeby ich posiadania. Także dzięki temu obniżyć się będzie natężenie ruchu, poziom emisji liniowej i hałasu drogowego.

6.3.11. Cel strategiczny 11. Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności

Efektywne zarządzanie zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna oraz wykorzystanie jej potencjału i osiągnięcie pożądanego efektu mobilnościowego, zależy od poziomu świadomości społecznej wszystkich mieszkańców MOF Gniezna. Świadomość ta jest kształtowana również poprzez działania edukacyjne i promocję zrównoważonej mobilności miejskiej. Edukacja i promocja mobilności koncentrują się głównie na zwiększaniu wiedzy i promowaniu zrównoważonych zachowań komunikacyjnych, takich jak podróżowanie pieszo, rowerem, hulajnogą i transportem zbiorowym po całym obszarze MOF Gniezna, szczególnie w przypadku podróży krótkich oraz dojeżdżania i dojazdu do przedszkola i szkoły.

Wsparcie rozwoju oraz wyjaśnianie, propagowanie, promowanie i edukowanie w ramach edukacji i promocji zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, odbywa się poprzez realizowanie działań już w przedszkolach i szkołach podstawowych, a także w szkołach wyższych. Działania promocyjne i edukacyjne będą rozszerzane o pozostałe grupy mieszkańców MOF Gniezna, z podziałem na mieszkańców MOF Gniezna w wieku produkcyjnym (dorośli) i poprodukcyjnym (seniorów), z uwzględnieniem ich różnych potrzeb, oczekiwań i postaw w zakresie zainteresowania transportem publicznym i zrównoważoną mobilnością.

7. Zasady realizacji SUMP MOF Gniezna

Realizacja działań SUMP MOF Gniezna w Obszarach Interwencji SUMP MOF Gniezna

W ramach wykonywania działań dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna możliwa jest realizacja zarówno indywidualnych projektów inwestycyjnych lub organizacyjnych dla danej JST MOF Gniezna, jak i grup projektów oraz projektów zintegrowanych, realizowanych przez przynajmniej dwóch partnerów:

- co najmniej przez dwie JST MOF Gniezna (gminy lub powiat i gminę/gminy),
- przez jedną JST MOF Gniezna (gminę lub powiat) i partnera zewnętrznego wskazanego w [Rozdz. 7.4](#).

W [Rozdz. 7.2](#) przedstawione zostały zestawy działań dedykowane osobno dla Miasta Gniezna i osobno dla Gmin MOF Gniezna w podziale na pakiety działań realizacyjnych ([Rozdz. 7.2.1](#)) i na działania pozostałe ([Rozdz. 7.2.2](#)), z podziałem na istotność ich realizacji. Przypisanie danego działania do grupy działań:

- **ważne i pilne** wskazuje, że działanie posiada **najwyższy priorytet realizacji**, jest **działaniem obligatoryjnym** i dana JST MOF Gniezna ma obowiązek jego realizacji,
- **ważne, ale niepilne** wskazuje, że działanie ma **niższy priorytet realizacji**, jest także **działaniem obligatoryjnym** i dana JST MOF Gniezna ma obowiązek jego realizacji,
- **nieważne, ale pilne** wskazuje, że działanie jest **fakultatywne**, dla danej JST MOF Gniezna jest **nieobowiązkowe**, stanowi działanie dodatkowe i może być zrealizowane,
- **nieważne i niepilne** wskazuje, że działanie jest **fakultatywne**, ale **nie jest istotne** dla danej JST MOF Gniezna i nie musi być realizowane.

Oznaczenie działania jako działanie fakultatywne w żaden sposób nie oznacza zakazu lub braku możliwości jego realizacji przez daną JST MOF Gniezna. Takie działanie, mające na celu poprawę jakości i stanu mobilności w MOF Gniezna, może zostać zrealizowane przez JST MOF Gniezna dodatkowo – w przypadku zaistnienia potrzeby, możliwości oraz dostępności środków finansowych, jako uzupełnienie do działań obligatoryjnych, do realizacji w formie adekwatnej do zapotrzebowania, możliwości oraz kompetencji danej JST MOF Gniezna.

JST MOF Gniezna mogą ponadto realizować także inne działania, które nie zostały wskazane w SUMP MOF Gniezna, jednak wyłącznie w przypadku, kiedy przyczyniać się one będą jednocześnie do:

- realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna opisanych w [Rozdz. 6.3](#),
- uzyskania założonych wartości dla odpowiedniego wskaźnika produktu SUMP MOF Gniezna opisanego w [Rozdz. 8.1](#), lub odpowiedniego wskaźnika rezultatu SUMP MOF Gniezna opisanego w [Rozdz. 8.2](#).

Ze względu na specyfikę gmin w MOF Gniezna i określone Obszary Interwencji SUMP MOF Gniezna ([Rozdz. 4](#)), nie wszystkie działania są przeznaczone do realizacji we wszystkich Obszarach Interwencji SUMP MOF Gniezna. Działania o charakterze typowo miejskim wskazane dla Miasta Gniezna, jeżeli nie są wprost dedykowane Miastu Gniezna, mogą być także realizowane przez pozostałe Miasta MOF Gniezna (ale nie dotyczą one siedzib gmin wiejskich).

Wszystkie działania wskazane w SUMP MOF Gniezna mają za zadanie w sposób jak najbardziej efektywny zrealizować najważniejsze potrzeby mobilnościowe mieszkańców MOF Gniezna, co z kolei wspomaga w istotny sposób dalszy prawidłowy i funkcjonalny rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna. Realizacja działań z grupy działań **ważnych i pilnych** oraz **ważnych ale niepilnych**, podniesie komfort przemieszczania się pieszo i rowerem oraz podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego po całym MOF Gniezna, podnosząc poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Korzystnie wpłynie to także na środowisko i klimat oraz na zdrowie mieszkańców MOF Gniezna.

Proponowane rozwiązania mają na celu m.in. zmniejszenie kongestii oraz skrócenie czasu i obniżenie kosztów przejazdu po MOF Gniezna. Realizacja wskazanych działań przyczyni się także do zmniejszenia zużycia surowców i zasobów (w tym materiałów i energii) oraz do ograniczenia zanieczyszczeń komunikacyjnych i obniżenia poziomu hałasu drogowego. W efekcie dojdzie do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat oraz na ludzi.

Całość procesu wdrażania postanowień SUMP MOF Gniezna będzie mieć także pozytywny wpływ na uwzględnianie zasad równości szans i niedyskryminacji. Stworzone zostaną takie same warunki dla realizacji praw i obowiązków zarówno dla kobiet, jak i dla mężczyzn, a także promowany będzie równy dostęp do zasobów, z których będą oni mogli korzystać. Realizowana będzie przez to zasada równości szans i

niedyskryminacji dla wszystkich osób (bez względu na płeć), poprzez umożliwienie sprawiedliwego oraz pełnego (na jednakowych zasadach i w jednakowym stopniu) korzystania z efektów realizacji postanowień SUMP MOF Gniezna i działań realizujących poszczególne Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna.

Ważna także jest prawidłowa identyfikacja istniejących nierówności i wykluczeń społecznych wśród mieszkańców MOF Gniezna, co poprzez odpowiednie działania pozwoli na likwidowanie lub odczuwalne minimalizowanie różnic w dostępie, korzyściach, możliwościach i wykluczeniu, które mogą występować pomiędzy kobietami a mężczyznami oraz zastosowanie rozwiązań umożliwiających korzystanie z systemu transportowego osobom ze specjalnymi potrzebami, wykraczające poza obowiązujące wymogi przepisów prawa.

W trakcie realizowania postanowień SUMP MOF Gniezna ważne jest także analizowanie wyników cyklicznych badań społecznych. Mają one służyć poznawaniu aktualnych oczekiwań oraz potrzeb społecznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, a także do opracowywania i przeprowadzania kampanii informacyjnych i edukacyjnych (kierowanych do różnych grup mieszkańców MOF Gniezna i pozostałych grup interesariuszy oraz do urzędników), promujących zrównoważoną mobilność miejską w MOF Gniezna.

Kampanie edukacyjne w ramach realizacji każdego działania mają za zadanie wspieranie i kształtowanie właściwych zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Gniezna, uświadamiając im, jaki wpływ na środowisko i na klimat oraz na ich zdrowie, mają ich codzienne wybory mobilnościowe.

Elementem realizacji każdego działania związanego ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna jest środowisko naturalne w aspekcie poprawy jakości środowiska oraz jakości życia mieszkańców MOF Gniezna, w tym także rozwoju przestrzeni publicznych w aspekcie terenów zielonych i kulturowych. Dlatego w całym procesie planowania i realizacji każdej inwestycji należy uwzględniać potrzebę równoważenia środowiskowego już na etapie planowania przestrzennego.

Plan działań realizacji postanowień SUMP MOF Gniezna opiera się przede wszystkim na realistycznym, efektywnym, akceptowalnym społecznie i terminowym wdrożeniu działań realizujących jego wszystkie cele strategiczne, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na:

- wydajność systemu transportowego w postaci zmiany popytu na podróże i zmiany podaży środków transportu oraz kosztów funkcjonowania systemu transportowego w MOF Gniezna,
- założone cele społeczne w postaci zwiększenia mobilności oraz ułatwienia korzystania z przestrzeni publicznych, uwzględniając wymogi projektowania uniwersalnego oraz zasadę równości szans i niedyskryminacji,
- założone i wymagane cele klimatyczne w postaci zmniejszania negatywnego wpływu transportu na środowisko, na klimat i na zdrowie człowieka w postaci ograniczania emisji liniowej i hałasu drogowego.

Zakres niezbędnych zmian w dokumentach planistycznych i strategicznych JST MOF Gniezna zgodnie z ideą oraz wymogami zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Gniezna

Ocena dokumentów planistycznych – suikzp oraz dokumentów strategicznych i planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wszystkich JST MOF Gniezna dokonana została w **Rozdz. 2.4 Kontekst lokalny** w Diagnostyce MOF Gniezna. Dokumenty te oceniono w skali czterostopniowej od 0 do 3, pod kątem zawartości treści odnoszących się do 7. kluczowych kategorii. Oceniono tym samym, czy w tych dokumentach znajdują się zapisy dotyczące:

- planowania przestrzennego ukierunkowanego na zrównoważoną mobilność miejską, umożliwiającego i zmierzającego do zapewnienia możliwości przemieszczania się w sposób zrównoważony,
- rozwoju transportu zbiorowego w taki sposób, żeby stanowił on atrakcyjną alternatywę względem podróży realizowanych samochodami osobowymi,
- zapewnienia optymalnych warunków dla mobilności aktywnej (głównie podróży pieszych i rowerowych),
- poprawy infrastruktury drogowej wykorzystywanej głównie przez indywidualny transport samochodowy, przeważnie poprzez budowę, remonty lub modernizację dróg i obwodnic,
- realizacji przemysłanej polityki parkingowej, w tym działań dotyczących parkingów P+R, B+R oraz K+R,
- zapewnienia dobrego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jego niechronionych uczestników (pieszych i rowerzystów),
- poprawy warunków transportu towarowego i zapewniania sprawnej logistyki miejskiej, niwelując przy tym negatywny wpływ transportu towarowego na środowisko naturalne i środowisko antropogeniczne.

Średnia ocena obecnych suikzp w MOF Gniezna dla wszystkich 7 kluczowych obszarów mobilności wynosi zaledwie **0,6**, w tym:

- ocenę powyżej tej średniej uzyskało 6 suikzp,
- ocenę poniżej średniej uzyskało pozostałe 4 suikzp,
- najwyższą średnią ocenę – **1,1**, uzyskały tylko dwa suikzp,
- najniższą średnią ocenę – **0,3**, uzyskały także dwa suikzp.

Obszary mobilności, które zostały **najwyżej ocenione we wszystkich suikzp**, to:

- Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność – średnia ocena **1,2** (poruszone w 9 z 10 suikzp),
- Indywidualny ruch rowerowy i pieszy – średnia ocena **1,1** (poruszony we wszystkich suikzp),

a **najniżej zostały ocenione obszary mobilności**:

- Polityka parkingowa – średnia ocena **0,3** (poruszona w 3 z 10 suikzp),
- Transport towarowy i logistyka miejska – średnia ocena **0,2** (poruszona w 2 z 10 suikzp).

Średnia ocen dla MOF Gniezna obejmująca wszystkie **obowiązujące** dokumenty (tylko 21 dokumentów, tj. 46% wszystkich przeanalizowanych w Diagnozie MOF Gniezna dokumentów), **nieaktualne** (9 dokumentów – 20% wszystkich dokumentów) i **brakujące** (16 dokumentów – 35% ogółem), wyniosła **0,5**, w tym:

- poniżej tej średniej uplasowało się aż 5 z 21 aktualnych dokumentów (24% obowiązujących w MOF Gniezna), a trzy Gminy MOF Gniezna nie posiadają obecnie żadnych dokumentów strategicznych,
- powyżej tej średniej uplasowało się 16 z 21 aktualnych dokumentów (76% obowiązujących),
- **najwyższą ocenę średnią w aspekcie zgodności z ideą zrównoważonej mobilności w dokumentach JST MOF Gniezna uzyskała:**
 - Strategia rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Gniezna do roku 2030 – ocena **2,4**,
 - Strategia Rozwoju Gminy Czarniejewo na lata 2024–2030 – ocena **1,4**,
 - Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Łubowo – ocena **1,3**,
- **najniższą średnią z ocen dla wszystkich dokumentów w JST MOF Gniezna dostała:**
 - Gmina Kiszewo – ocena **0,3**,
 - Gmina Niechanowo – ocena **0,2**,
 - Gmina Trzemeszno – ocena **0,0** (brak analizowanych dokumentów strategicznych),
- **najniższą średnią z ocen dla dokumentów obowiązujących (aktualnych) w JST MOF Gniezna dostało:**
 - Gmina Mieleszyn – ocena **0,3**,
 - Gmina Kłocko, Gmina Niechanowo i Gmina Trzemeszno – ocena **0,0** (brak aktualnych dokumentów),
- **najwyższą średnią z ocen dla wszystkich dokumentów w JST MOF Gniezna dostało:**
 - Miasto Gniezno – ocena **1,0**,
 - Powiat Gnieźnieński – ocena **0,8**,
 - Gmina Kłocko oraz Gmina Witkowo – ocena **0,6**,
- **najwyższą średnią z ocen dla dokumentów obowiązujących (aktualnych) w JST MOF Gniezna dostało:**
 - Miasto Gniezno – ocena **1,1**,
 - Gmina Czarniejewo i Gmina Witkowo – ocena **0,9**,
 - Gmina Łubowo i Powiat Gnieźnieński – ocena **0,8**.

Obszary mobilności, które zostały **najwyżej ocenione we wszystkich dokumentach JST MOF Gniezna**, to:

- Indywidualny transport samochodowy – średnia ocena **1,0** (poruszony w 27 dokumentach, w tym w 19 aktualnych),
- Indywidualny ruch rowerowy i pieszy – średnia ocena **0,9** (poruszony w 25 dokumentach, w tym w 18 aktualnych),
- Transport zbiorowy w MOF Gniezna – średnia ocena **0,7** (poruszony w 21 dokumentach, w tym w 15 aktualnych),

a najniżej zostały ocenione dla obszarów mobilności:

- Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność – średnia ocena **0,3** (poruszone w 11 dokumentach, w tym w 7 aktualnych),
- Polityka parkingowa – średnia ocena **0,2** (poruszona w 6 dokumentach, w tym w 4 aktualnych),
- Transport towarowy i logistyka miejska – średnia ocena **0,1** (poruszona w 2 aktualnych dokumentach).

Najwyższą ocenę – 3, uzyskały kluczowe obszary:

- Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność – tylko w jednym aktualnym dokumencie,
- Transport zbiorowy w MOF Gniezna – w 3 aktualnych dokumentach dwóch JST MOF Gniezna,
- Indywidualny ruch rowerowy i pieszy – tylko w jednym aktualnym dokumencie,
- Indywidualny transport samochodowy – tylko w jednym aktualnym dokumencie,

co oznacza, że zarówno w aktualnych, jak i w nieaktualnych dokumentach strategicznych JST MOF Gniezna brakuje w ogóle lub brakuje jeszcze wyraźniejszych zapisów, wskazań i kierunków rozwoju oraz skonkretyzowanych działań w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej. Widoczny jest w zasadzie brak odniesień do obszaru logistyki i transportu towarowego, do obszaru polityki parkingowej i do obszaru planowania przestrzennego ukierunkowanego na mobilność. Wszystkie 7 kluczowych obszarów jest powiązanych ze sobą (w tym także te o najniższej ocenie) i mają istotny wpływ poszczególne elementy składające się razem na zrównoważoną mobilność miejską.

Dokumenty strategiczne oraz suikzp opracowywane i uchwalane w latach wcześniejszych oraz także te nieaktualizowane kompleksowo w całości, nie odnoszą się w pełni do kwestii współcześnie ocenianych jako istotne, takich jak m.in. edukacja mieszkańców odnośnie zalet realizacji potrzeb transportowych w sposób zrównoważony, synergia poszczególnych elementów systemu transportowego, znaczenie zagospodarowania przestrzennego dla jakości życia mieszkańców oraz ich wyborów transportowych, transportu współdzielonego, transportu zero- i niskoemisyjnego, partycypacji mieszkańców w procesie kształtowania systemu transportowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też całej sfery logistyki miejskiej.

Ustalenia zarówno wszystkich dokumentów strategicznych JST MOF Gniezna, planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jak i wszystkich obecnych suikzp, w aspekcie obszarów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz jej zasad i wymogów, nie są jeszcze ze sobą spójne. Mając na uwadze wszystkie JST MOF Gniezna, należy wskazać, że jedynie Strategia rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Gniezna do roku 2030, obejmuje w stopniu dostatecznym tematykę zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze całego MOF Gniezna, otrzymując najwyższą ocenę **2,4**.

Gminy MOF Gniezna nieposiadające już aktualnych dokumentów strategicznych lub ich w ogóle ich nie posiadające, przystąpiły już, lub planują przystąpić do ich aktualizacji, lub do ich opracowania.

Także obecne suikzp wymagają aktualizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi planowania przestrzennego w postaci opracowania przez Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna nowych Planów ogólnych gmin zastępujących suikzp⁴, w taki sposób, aby mogły pełnić swoją rolę w pełni, wpisując się w obecne uwarunkowania, trendy i możliwości rozwoju.

Odnosnie aktualności wobec obecnych wymogów, prawodawstwa, możliwości finansowania i możliwości rozwoju w ramach planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gniezna z roku 2014 wymaga już aktualizacji, ponieważ:
 - średnia ocena dla 7 kluczowych obszarów mobilności wyniosła **0,7** (przy średniej dokumentów strategicznych dla wszystkich JST MOF Gniezna – 0,6),
 - ocenę 0 uzyskało aż pięć kluczowych obszarów – Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność, Indywidualny transport samochodowy, Polityka parkingowa, Bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz Transport towarowy i logistyka miejska,

⁴ Obecne suikzp mają obowiązywać do 31.12.2025 r, z możliwością przedłużenia ich ważności do połowy 2026 roku.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego z roku 2016 wymaga aktualizacji, ponieważ:
 - średnia ocena dla 7 kluczowych obszarów mobilności wyniosła **0,7**,
 - ocenę 0 uzyskały cztery kluczowe obszary – Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność, Indywidualny ruch rowerowy i pieszy, Indywidualny transport samochodowy oraz Transport towarowy i logistyka miejska,

a także pojawiły się nowe wymagania i możliwości w postaci:

- dofinansowania przewozów gminnych i powiatowo-gminnych (np. środki z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych⁵),
- dofinansowania zakupu taboru autobusowego,
- konieczności niwelowania wykluczenia komunikacyjnego,
- konieczności wymiany taboru na zero- lub niskoemisyjny.

W poniższych tabelach pokazany został zakres zmian w zapisach dokumentów planistycznych i strategicznych JST MOF Gniezna, niezbędnych dla zaimplementowania w nich obecnych wymogów i zasad zrównoważonej mobilności miejskiej, uwzględniających nie tylko mobilność mieszkańców MOF Gniezna, ale i wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochronę środowiska, klimatu i zdrowia ludzi.

W tabelach w kolumnie określającej rodzaj dokumentu zaznaczono **pogrubionym drukiem** dokumenty **nieaktualne** lub **brakujące** dla danego JST MOF Gniezna. W przypadku **aktualizacji suikzp** uwzględniono ustawy **wymóg opracowania Planu ogólnego gminy**.

Natomiast w kolumnach opisujących poszczególne 7 kluczowych kategorii w kontekście wyzwań transportowych oraz ich zgodności z ideą zrównoważonej mobilności, przypisując dla każdego dokumentu wymaganą akcję:

- **W** – wpisanie brakujących zapisów (dla obecnej wartości 0 otrzymanej w Diagnozie MOF Gniezna),
- **R** – opisanie oraz rozszerzenie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 1),
- **D** – doszczegółowienie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 2),
- **U** – utrzymanie obecnych zapisów i ich bieżąca aktualizacja (dla obecnej wartości 3 dla suikzp),
- **N** – wpisanie do nowo opracowanego dokumentu w przypadku braku dokumentu obecnie.

⁵ Planowane jest zastąpienie FRPA nowym programem - Funduszem przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Tab. 7.1 Zakres niezbędnych zmian w dokumentach planistycznych JST MOF Gniezna zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.

Dokument planistyczny	Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność	Transport zbiorowy w MOF Gniezna	Indywidualny ruch rowerowy i pieszy	Indywidualny transport samochodowy	Polityka parkingowa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Transport towarowy i logistyka miejska
Plan ogólny Miasta Gniezna	D	R	D	R	R	W	R
Plan Ogólny gminy Czarniejewo	R	R	R	W	W	R	W
Plan ogólny gminy Gniezna	D	W	R	W	W	R	W
Plan ogólny gminy Kiszewo	R	W	R	R	W	W	W
Plan ogólny gminy Kłeczek	D	R	R	R	R	R	R
Plan ogólny gminy Łubowo	R	R	R	R	W	W	W
Plan ogólny gminy Mieleszyn	W	R	R	R	W	W	W
Plan ogólny gminy Niechanowo	R	W	R	W	W	W	W
Plan ogólny gminy Trzemeszno	R	W	R	W	W	W	W
Plan ogólny gminy Witkowo	R	W	R	R	R	R	W

Pogrubiona czcionka – Plan ogólny gminy zastępujący aktualne studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy

W – wpisanie brakujących zapisów (dla obecnej wartości 0 dla suikzp)

R – opisanie oraz rozszerzenie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 1 dla suikzp)

D – doszczegółowienie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 2 dla suikzp)

U – utrzymanie obecnych zapisów i ich bieżąca aktualizacja (dla obecnej wartości 3 dla suikzp)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Diagnozy MOF Gniezna

Tab. 7.2 Zakres niezbędnych zmian dokumentów strategicznych JST MOF Gniezna zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.

Dokument strategiczny	Planowanie przestrzenne skierunkowane na mobilność	Transport zbiorowy w MOF Gniezna	Indywidualny ruch rowerowy i pieszy	Indywidualny transport samochodowy	Polityka parkingowa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Transport towarowy i logistyka miejska
Miasto Gniezno							
Strategia rozwoju Miasta Gniezna	N	N	N	N	N	N	N
Strategia rozwoju ponadlokalnego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Gniezna do roku 2030	U	U	U	U	D	D	R
Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Gniezna	R	R	D	D	W	W	W
Program ochrony środowiska dla miasta Gniezna na lata 2022 - 2030	W	R	D	D	W	R	W
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Gniezna na lata 2021 - 2030	W	R	D	D	W	W	D
Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gniezna na lata 2023-2030	W	R	D	D	W	R	W
Gmina Czarniejewo							
Strategia Rozwoju Gminy Czarniejewo na lata 2024–2030	D	D	D	D	R	R	W
Program Ochrony Środowiska	N	N	N	N	N	N	N
Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Czarniejewo – aktualizacja na lata 2023–2029	W	W	R	D	W	W	W
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Gniezno							
Strategia Rozwoju Gminy Gniezno na lata 2022-2030	R	R	R	R	W	R	W
Program Ochrony Środowiska dla Gminy Gniezno na lata 2019-2022 z perspektywą do roku 2026	W	W	R	R	W	W	W

Dokument strategiczny	Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność	Transport zbiorowy w MOF Gniezna	Indywidualny ruch rowerowy i pieszy	Indywidualny transport samochodowy	Polityka parkingowa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Transport towarowy i logistyka miejska
Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Gniezno do roku 2030	W	R	R	R	W	R	W
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Kiszkowo							
Strategia rozwoju Gminy Kiszkowo	N	N	N	N	N	N	N
Program Ochrony Środowiska Gminy Kiszkowo na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019	R	W	W	D	W	W	W
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Kiszkowo	W	W	D	D	W	W	W
Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Kiszkowo na lata 2004-2006 (z przedłużonym okresem programowania do 2013 roku)	W	W	W	D	W	W	W
Gmina Kłecko							
Strategia Rozwoju Gminy Kłecko na lata 2016-2020	W	R	R	R	R	R	W
Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kłecko na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2024	R	D	D	W	W	W	W
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Kłecko - aktualizacja	R	R	D	R	W	R	W
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Łubowo							
Aktualizacja Strategii rozwoju Gminy Łubowo na lata 2016-2023	W	W	R	R	W	R	W
Program Ochrony Środowiska dla Gminy Łubowo na lata 2019-2022 z perspektywą do 2026 roku	W	R	W	R	W	W	W

Dokument strategiczny	Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność	Transport zbiorowy w MOF Gniezna	Indywidualny ruch rowerowy i pieszy	Indywidualny transport samochodowy	Polityka parkingowa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Transport towarowy i logistyka miejska
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Łubowo	R	D	D	D	R	R	W
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Mieleszyn							
Strategia Rozwoju Gminy Mieleszyn na lata 2014-2022	R	R	R	R	R	R	W
Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mieleszyn na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028	W	W	W	R	W	W	W
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Mieleszyn na lata 2022-2027	W	R	R	R	W	W	W
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Niechanowo							
Strategia Rozwoju Gminy Niechanowo	W	D	R	D	W	R	W
Program Ochrony Środowiska	N	N	N	N	N	N	N
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej	N	N	N	N	N	N	N
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Trzemeszno							
Strategia rozwoju Gminy Trzemeszno	N	N	N	N	N	N	N
Program Ochrony Środowiska	N	N	N	N	N	N	N

Dokument strategiczny	Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność	Transport zbiorowy w MOF Gniezna	Indywidualny ruch rowerowy i pieszy	Indywidualny transport samochodowy	Polityka parkingowa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Transport towarowy i logistyka miejska
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej	N	N	N	N	N	N	N
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Gmina Witkowo							
Strategia rozwoju Gminy i Miasta Witkowo na lata 2021-2030	R	D	D	D	W	R	W
Program Ochrony Środowiska dla Gminy i Miasta Witkowo na lata 2022 – 2025 z perspektywą do roku 2029	W	W	D	D	W	W	W
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy i Miasta Witkowo	W	R	D	D	W	W	W
Gminny Program Rewitalizacji	N	N	N	N	N	N	N
Powiat Gnieźnieński							
Strategia Rozwoju Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2022-2030	R	W	R	D	W	D	W
Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gnieźnieńskiego do roku 2030	W	D	D	D	W	W	W

Pogrubiona czcionka – dokument nieaktualny, lub brak obecnie tego dokumentu

W – wpisanie brakujących zapisów (dla obecnej wartości 0)

R – opisanie oraz rozszerzenie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 1)

D – doszczegółowienie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 2)

U – utrzymanie obecnych zapisów i ich bieżąca aktualizacja (dla obecnej wartości 3)

N – w przypadku braku dokumentu, wpisanie do nowo opracowanego dokumentu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Diagnozy MOF Gniezna

Tab. 7.3 Zakres niezbędnych zmian w planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	Planowanie przestrzenne ukierunkowane na mobilność	Transport zbiorowy w MOF Gniezna	Indywidualny ruch rowerowy i pieszy	Indywidualny transport samochodowy	Polityka parkingowa	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Transport towarowy i logistyka miejska
Miasto Gniezno							
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gniezna	W	U	D	W	W	W	W
Powiat Gnieźnieński							
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego	W	U	W	W	R	R	W

W – wpisanie brakujących zapisów (dla obecnej wartości 0)

R – opisanie oraz rozszerzenie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 1)

D – doszczegółowienie istniejących zapisów (dla obecnej wartości 2)

U – utrzymanie obecnych zapisów i ich bieżąca aktualizacja (dla obecnej wartości 3)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Diagnozy MOF Gniezna

7.1. Działania realizujące Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna

Wspólnie wyartykułowana wizja rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna (Rozdz. 6.2), powinna ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna (Rozdz. 6.3.1. – 6.3.11). Cele te powstały w wyniku analizy zebranych podczas badań i spotkań konsultacyjnych oczekiwań mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz JST MOF Gniezna, co do kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej i całego obszaru transportu osób i towarów w MOF Gniezna. Zgodnie z założeniami SUMP MOF Gniezna, powinny one zostać osiągnięte w perspektywie roku 2034, a horyzontalnie do 2040 roku.

Wskazane w drodze partycypacji społecznej 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna pozwalają na precyzyjne zaproponowanie konkretnych działań mobilnościowych do podjęcia na całym obszarze MOF Gniezna. Są one także niezbędne do monitorowania i ewaluacji SUMP MOF Gniezna.

Wybrane wspólnie podczas 2 Etapu konsultacji społecznych przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna działania w ramach każdego z 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna, obejmują zakres zadań wymienionych pod każdym działaniem. W związku z czym każdy projekt, który planuje zrealizować JST MOF Gniezna, powinien wpisywać się swoją tematyką w podany zakres w ramach odpowiedniego działania. Wpisanie się danego projektu w opisany zakres działania wskazuje wyraźnie, że jego wykonanie realizuje dany cel strategiczny, a tym samym prawidłowo będą wdrażane postanowienia SUMP MOF Gniezna, zaspokajając potrzeby mieszkańców MOF Gniezna w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

W poniższych Rozdziałach 7.1.1 – 7.1.11 wymienione zostały wszystkie wybrane działania do podjęcia w MOF Gniezna w zakresie poprawy transportu i przemieszczania oraz poprawy stanu środowiska naturalnego, klimatu i środowiska antropogenicznego.

7.1.1. Działania realizujące Cel Strategiczny 1 Zintegrowane zarządzanie mobilnością

Realizacja Celu Strategicznego 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością nastąpi poprzez wykonanie następujących, wybranych wspólnie przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz przez JST MOF Gniezna, działań:

- działanie 1.1. Współpraca członków MOF Gniezna w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy określenia formy prawnej i finansowej dotyczącej właściwego zarządzania elementami zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna w strukturach JST MOF Gniezna,
 - wypracowania i wdrożenia jednolitych wytycznych dla wszystkich JST MOF Gniezna dotyczących prowadzenia polityki przestrzennej oraz zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze MOF Gniezna,
 - koordynowania współpracy pomiędzy JST MOF Gniezna, a także pomiędzy nimi a interesariuszami zewnętrznymi, w ramach usprawniania oraz poszerzania możliwości w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych na realizację działań mobilnościowych w MOF Gniezna,
 - koordynowania komunikacji pomiędzy JST MOF Gniezna oraz pomiędzy nimi a interesariuszami zewnętrznymi, celem usprawniania realizacji działań mobilnościowych w MOF Gniezna,
 - powoływania tematycznych grup eksperckich, zadaniowych i roboczych, w ramach prawidłowego planowania i realizacji zadań mobilnościowych w MOF Gniezna, w tym wsparcie facylitacyjne⁶ oraz eksperckie procesu dialogu pomiędzy JST MOF Gniezna,
 - opracowania standardów usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnych, zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna (usług i rozwiązań realizujących m.in. ideę miasta/osiedla 15-minutowego oraz ideę TOD),

⁶ Wsparcie facylitacyjne to metoda opierająca się na wykorzystaniu potencjału wszystkich członków danej grupy, która pomaga wszystkim członkom w osiągnięciu celów, rozwiązywaniu problemów i podejmowaniu prawidłowych decyzji.

- działanie **1.2. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność**, obejmujące zadania z zakresu:
 - budowy świadomości mieszkańców MOF Gniezna w zakresie wpływu różnych środków transportu na środowisko naturalne i na klimat, oraz w zakresie korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność miejską w MOF Gniezna,
 - budowy świadomości mieszkańców MOF Gniezna w zakresie wpływu różnych środków transportu na zdrowie człowieka i na środowisko antropogeniczne, oraz w zakresie korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność miejską w MOF Gniezna,
- działanie **1.3. Koordynacja zarządzania poszczególnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - koordynacji międzygminnej oraz powiatowo-gminnej JST MOF Gniezna w zakresie zarządzania poszczególnymi elementami systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, szczególnie w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym w MOF Gniezna,
 - koordynacji pomiędzy JST MOF Gniezna w zakresie wspólnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych, szczególnie na wspólnych odcinkach międzygminnych,
- działanie **1.4. Budowa struktur zarządzania mobilnością miejską i relacji z mieszkańcami**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wybrania podmiotu koordynującego – jako podstawowego elementu budowy struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna,
 - budowy relacji pomiędzy mieszkańcami MOF Gniezna poprzez zintensyfikowanie współpracy pomiędzy wszystkimi JST MOF Gniezna w zakresie zwiększania udziału partycypacji społecznej w rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

7.1.2. Działania realizujące Cel Strategiczny 2 Zrównoważone planowanie przestrzenne

Realizacja **Celu Strategicznego 2. Zrównoważone planowanie przestrzenne** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **2.1. Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji, z optymalnym wykorzystaniem terenów**, obejmujące zadania z zakresu:
 - stworzenia wspólnych standardów urbanistycznych oraz wytycznych i zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych, które zarówno w planach ogólnym gmin, jak i następnie w mpzp, zapewnią będą ich wysoką dostępność transportową,
 - tworzenia centrów lokalnych o charakterze handlowo-usługowo-administracyjnym poprzez dostosowywanie istniejących oraz nowych węzłów przesiadkowych do uruchomienia na nich działalności handlowej, usługowej i administracyjnej, minimalizując w ten sposób podróże zbędne mieszkańców MOF Gniezna,
 - uruchamiania w wybranych generatorach ruchu (np. w centrach handlowych) działalności administracyjnej, minimalizując podróże zbędne mieszkańców MOF Gniezna związane ze sprawami administracyjnymi,
- działanie **2.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego transportu miejskiego**, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy, wypracowania i aktualizowania wytycznych do aktualizowanych oraz do nowych dokumentów strategicznych JST MOF Gniezna, pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna,
 - analizy, wypracowania i aktualizowania wytycznych do planów ogólnych gmin, oraz do aktualizowanych i nowych mpzp, pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna,

- stworzenia wspólnych zasad planowania zabudowy mieszkaniowej oraz funkcji handlowych, usługowych i obszarów gospodarczych w planach ogólnych gmin, w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową oraz tworzenie i uwzględnianie w mpzp: „obszarów krótkich odległości”, „miast/osiedli 15-minutowych” i rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach TOD,
- działanie **2.3. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego**, obejmujące zadania z zakresu:
- powoływania zespołów międzygminnych oraz powiatowo-gminnych ds. strategii oraz planowania i rozwoju przestrzennego w MOF Gniezna,
 - współpracy pomiędzy wszystkimi JST MOF Gniezna, także z administracją samorządową oraz administracją rządową, na poziomie planistycznym w zakresie wypracowania spójnych rozwiązań i jednolitych wytycznych w obszarze rozwoju drogowego i kolejowego układu komunikacyjnego w MOF Gniezna, wraz z infrastrukturą zintegrowanego transportu zbiorowego,
 - koordynacji zapisów w dokumentach strategicznych JST MOF Gniezna oraz w dokumentach planistycznych (plany ogólne gmin i mpzp) Miasta Gniezna i Gmin MOF Gniezna co najmniej graniczących ze sobą, w zakresie rozwoju systemów transportowych, publicznego transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności miejskiej,
 - wypracowania i wdrażania w MOF Gniezna wysokich standardów projektowania ulic i dróg zamiejskich, ze szczególną dbałością o przestrzeń publiczną, zieleń i krajobraz oraz dziedzictwa kulturowego,
 - wskazania najważniejszych korytarzy transportowych dla publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna – korytarzy autobusowych wysokiej jakości oraz linii kolejowych, uzupełniających optymalną strukturę zagospodarowania przestrzennego w MOF Gniezna, a także stanowiących podstawę do kreowania przestrzeni zurbanizowanej minimalizującej popyt na transport na dalsze odległości.

7.1.3. Działania realizujące Cel Strategiczny 3 Efektywna komunikacja zbiorowa

Realizacja **Celu Strategicznego 3. Efektywna komunikacja zbiorowa** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **3.1. Stworzenie jednego organizatora transportu dla całego obszaru MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
- utworzenia jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru MOF Gniezna w zakresie komunikacji autobusowej – dążenie (celem wspólnej organizacji sieci połączeń na obszarze MOF Gniezna w Mieście Gniezna oraz we wszystkich Gminach MOF Gniezna) do stworzenia związku międzygminnego lub związku powiatowo-gminnego, lub
 - utworzenia dwóch organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie komunikacji autobusowej dla całego obszaru MOF Gniezna – dążenie do stworzenia związku międzygminnego lub związku powiatowo-gminnego,
- działanie **3.2. Stworzenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników działających w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
- współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w MOF Gniezna – komunikacji autobusowej, w zakresie finansowania tych przewozów w postaci dopłat, taryfy biletowej, integracji biletowej, przejazdów bezpłatnych itp.,
 - wdrożenia integracji taryfowo-biletowej na całym obszarze MOF Gniezna w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej,
 - dążenia do włączenia transportu kolejowego (co najmniej w zakresie przewozów organizowanych przez Województwo Wielkopolskie), w ramach integracji transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze całego MOF Gniezna (np. bilet Bus Tramwaj Kolej ze wspólnym biletem w MOF Gniezna),

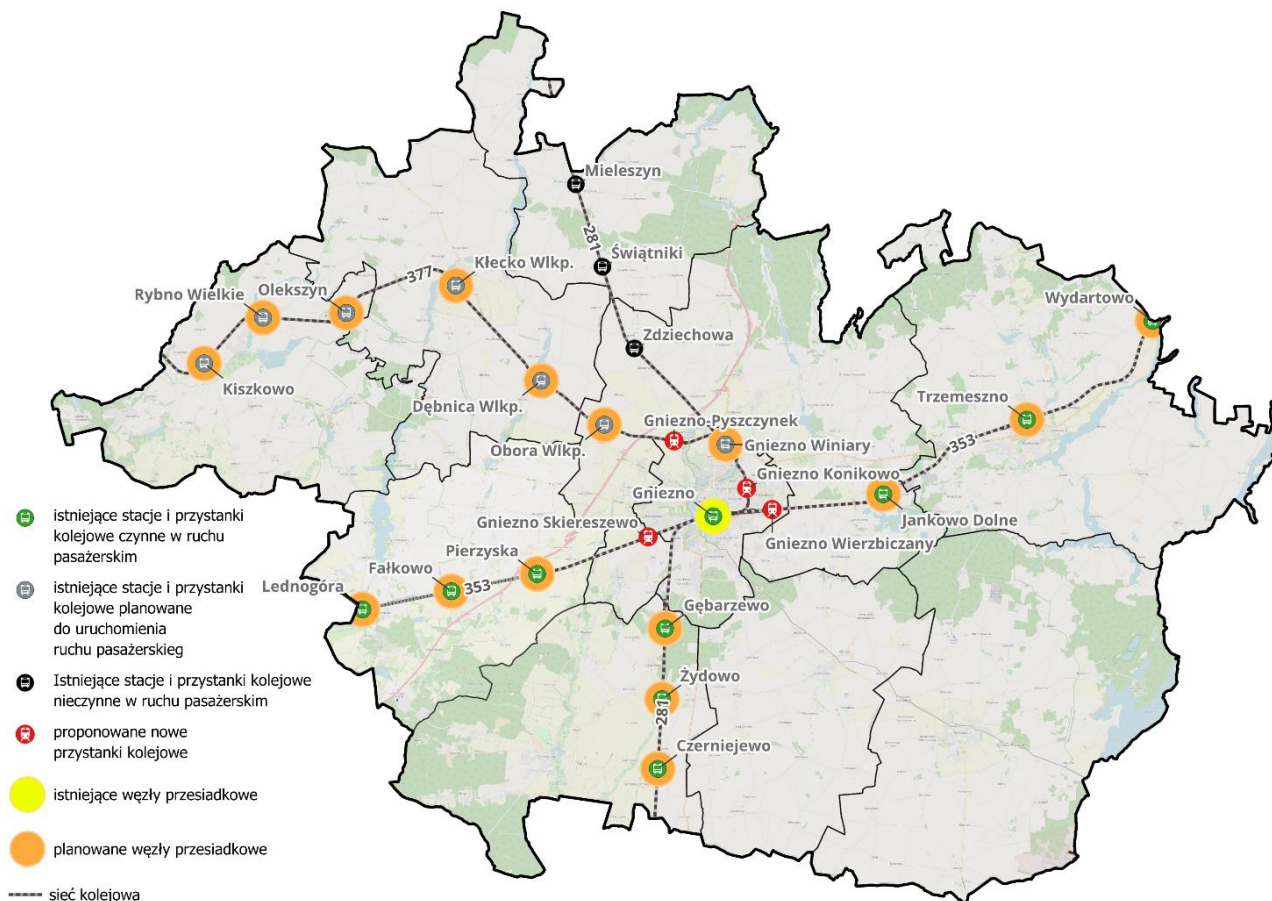
■ działanie **3.3. Aktualizacja Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- aktualizowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gniezna, uwzględniającego aktualne wymogi prawne, możliwości finansowania i rozwoju oraz dostępne rozwiązania i technologie dla przewozów miejskich, gminnych i międzygminnych,
- aktualizowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego, uwzględniającego aktualne wymogi prawne, możliwości finansowania i rozwoju oraz dostępne rozwiązania i technologie dla przewozów powiatowo-gminnych,

■ działanie **3.4. Optymalizacja i rozwój sieci transportowej**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowania standardu obsługi transportem autobusowym i kolejowym w MOF Gniezna oraz cyklicznej optymalizacji sieci połączeń komunikacji zbiorowej w MOF Gniezna,
- rozwoju sieci kolejowej w MOF Gniezna poprzez rewitalizację, przebudowę i rozbudowę istniejących linii kolejowych – reaktywowanie przewozów pasażerskich na istniejących liniach kolejowych o zawieszonym ruchu pasażerskim,
- lobbowania przez wszystkie JST MOF Gniezna za jak najszybszym zakończeniem przebudowy LK377 i przywróceniem na niej ruchu pasażerskiego pomiędzy Gnieznem a Sławą Wielkopolską przez gminy Gniezno, Kłecko i Kiszkowo, w ramach połączeń Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, z planowaną obecnie liczbą 8 połączeń na dobę (docelowo 12 połączeń),
- opracowania standardów informacji pasażerskiej na przystankach autobusowych i kolejowych oraz na węzłach przesiadkowych, w autobusach, na portalach internetowych i w aplikacjach mobilnych, z uwzględnieniem projektowania uniwersalnego,
- weryfikacji stanu technicznego przystanków celem uzupełnienia braków w oznakowaniu oraz poprawy dostępności do informacji pasażerskiej,
- przyspieszania komunikacji zbiorowej – wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej/gminnej/powiatowej, w postaci zmiany organizacji ruchu, dostosowania infrastruktury drogowej itp.,
- likwidowania wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców MOF Gniezna poprzez:
 - zwiększanie gęstości przystanków – skracanie czasu dojścia do przystanków oraz do linii autobusowych i do stacji i przystanków kolejowych, pod kątem poprawy dostępności do obecnych i planowanych obszarów zabudowy oraz do generatorów ruchu,
 - analizę obecnej sieci komunikacji zbiorowej w MOF Gniezna – wprowadzanie brakującego oraz usprawnianie już istniejącego skomunikowania liniami transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna,
- zwiększania liczby połączeń na istniejących liniach (lub na ich odcinkach), w oparciu o prowadzone cykliczne analizy oraz uzasadnione zapotrzebowanie mieszkańców MOF Gniezna, w postaci:
 - rozszerzenia godzin funkcjonowania transportu publicznego w MOF Gniezna,
 - zwiększanie liczby połączeń i wprowadzanie nowych na liniach transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej MOF Gniezna w dni robocze,
 - zwiększanie liczby połączeń i przede wszystkim wprowadzanie nowych na liniach transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej MOF Gniezna w dni wolne,
 - zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń kolejowych w MOF Gniezna poprzez tworzenie stosownych porozumień pomiędzy JST MOF Gniezna a organizatorami wojewódzkiego pasażerskiego transportu kolejowego dot. zwiększania liczby połączeń kolejowych lub tworzenia nowych połączeń, także w zakresie możliwości ich dofinansowania z budżetów JST MOF Gniezna,
- planowania tras linii autobusowych o możliwie prostych przebiegach i akceptowalnym czasie przejazdu w stosunku do czasu przejazdu samochodem:
 - ze wszystkich miejscowości w danej gminie do siedziby tej gminy, w tym z miejscowości gminy Gniezno do Miasta Gniezno, w którym zlokalizowana jest siedziba Gminy Gniezno,

- z siedziby każdej Gminy MOF Gniezna (za wyjątkiem siedziby Gminy Gniezno) do Miasta Gniezno – siedziby Powiatu Gnieźnieńskiego,
- w miarę możliwości z jak największej liczby miejscowości w Gminach MOF Gniezna (za wyjątkiem Gminy Gniezno, jw.) do Miasta Gniezno,
- budowy nowych przystanków kolejowych i relokacji istniejących (budowa w nowych lokalizacjach), jako skracanie czasu dojazdu i zwiększanie dostępności mieszkańców MOF Gniezna do transportu kolejowego,
- budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Gniezna przy stacjach i przystankach kolejowych,



Rys. 7.1 Istniejące i planowane zintegrowane węzły przesiadkowe w oparciu o stacje i przystanki kolejowe w MOF Gniezna

Źródło: opracowanie własne

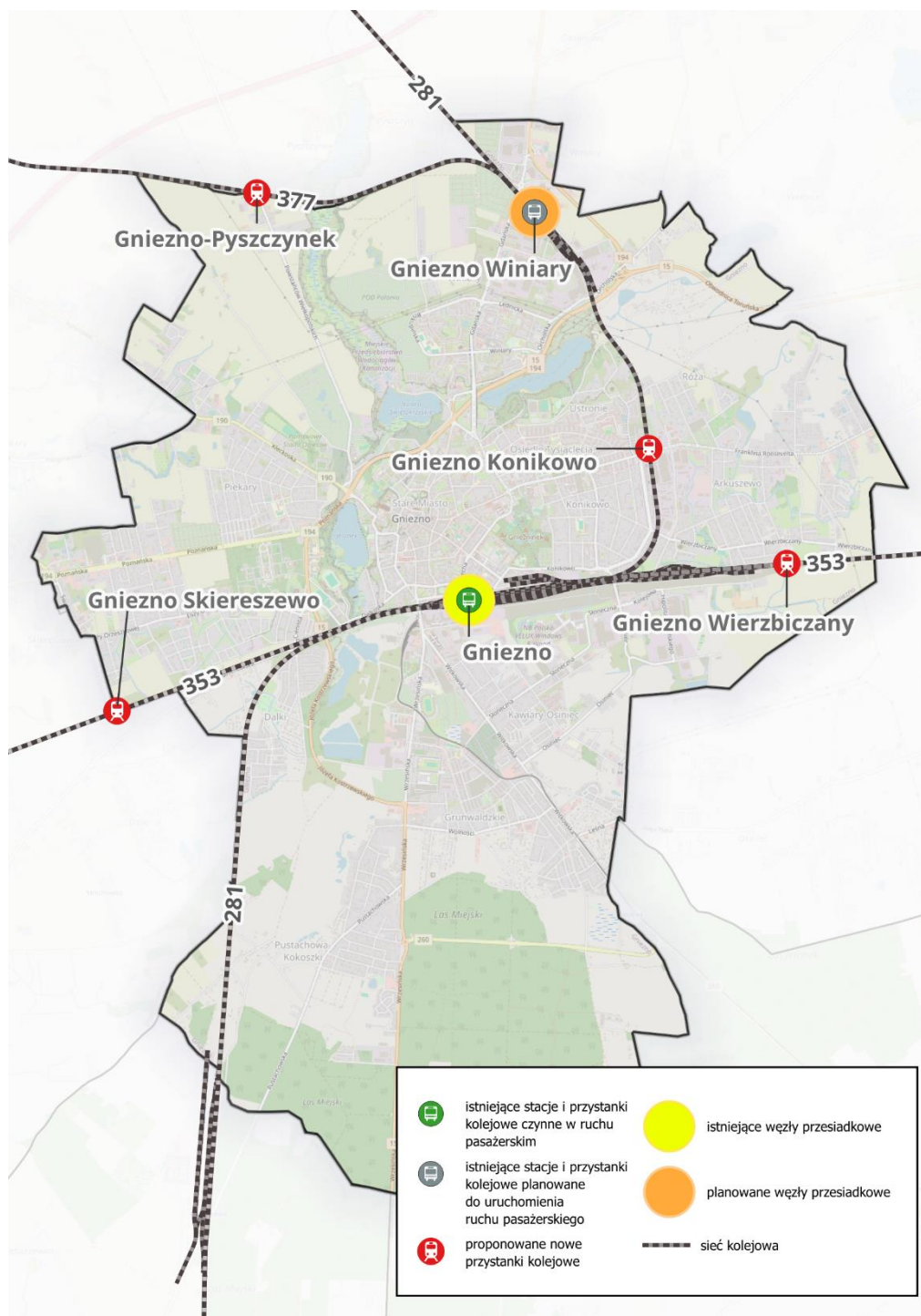
- działanie 3.5. Likwidacja barier architektonicznych na peronach i przystankach, wraz z przystosowaniem ich dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, obejmujące zadania z zakresu:
 - opracowania standardów planowania przestrzeni dla osób e szczególnymi potrzebami (szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną mobilnością i percepcją), zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego,
 - realizacji infrastruktury drogowej, infrastruktury transportu zbiorowego oraz infrastruktury o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego,
 - likwidowania barier w ruchu komunikacyjnym oraz barier architektonicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami (w tym szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności i percepcji), zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego,

■ działanie **3.6. Zmiana organizacji transportu, w tym w zakresie obsługi wewnątrz gminy, podróży międzygminnych oraz podróży do miasta rdzenia - Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- tworzenia połączeń dowozowych z małych miejscowości autobusami o mniejszej pojemności pasażerskiej do siedziby danej Gminy MOF Gniezna – do punktu przesiadkowego oraz do węzła przesiadkowego, celem umożliwienia sprawnej przesiadki z linii dowozowych na linię autobusową obsługiwana autobusami o dużej pojemności pasażerskiej lub na połączenie kolejowe, kursujące do Miasta Gniezna,
- tworzenia punktów przesiadkowych w MOF Gniezna w wybranych lokalizacjach poza węzłami przesiadkowymi umożliwiającymi przesiadki pomiędzy autobusowymi liniami ptz, zgodnie z opracowanymi zasadami ich lokalizowania,
- dopasowywania wielkości taboru do rzeczywistych wielkości potoków pasażerskich, celem bardziej efektywnego wykorzystania różnych wielkości (klas) autobusów do obsługi poszczególnych linii autobusowych,
- włączania przewozów szkolnych w sieć połączeń gminnych – zmiana linii szkolnych z przewozów zamkniętych na przewozy otwarte w ramach linii gminnych,
- lobbowania przez wszystkie JST MOF Gniezna za wprowadzeniem do nowelizacji ustawy FRPA (lub do ustawy ją zastępującej) możliwości organizowania dotowanych linii łączyjących poszczególne Gminy MOF Gniezna z Miastem Gniezno i z Miastami MOF Gniezna, także na terenie tych miast,

■ działanie **3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- niwelowania w jak największym stopniu wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców MOF Gniezna poprzez zwiększanie istniejącego lub wprowadzanie nowego dostępu do linii ptz oraz do infrastruktury ptz,
- sukcesywnego doprowadzania do stacji i przystanków kolejowych z czynnym lub planowanym do uruchomienia ruchem pasażerskim, chodników i tras rowerowych,
- budowy węzłów przesiadkowych lub co najmniej przystanków autobusowych (na czynnych liniach ptz), jak najbliżej peronów kolejowych, celem usprawnienia przesiadek do i z pociągu / autobusu,
- aktywizacji społecznej w postaci umożliwienia osobom ze szczególnymi potrzebami (w tym osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej mobilności i percepcji) samodzielnego korzystania z usług transportu publicznego w MOF Gniezna,
- opracowania i wdrażania standardów dla infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz dla parkingów P+R, parkingów B+R i parkingów K+R w MOF Gniezna,
- przeanalizowania konieczności i możliwości zlokalizowania nowych przystanków kolejowych w Mieście Gniezno, celem poprawy dostępności do transportu kolejowego, szczególnie w aspekcie przemieszczania się w granicach MOF Gniezna,



Rys. 7.2 Istniejące i planowane węzły przesiadkowe w oparciu o stacje i przystanki kolejowe w Gnieźnie

Źródło: opracowanie własne

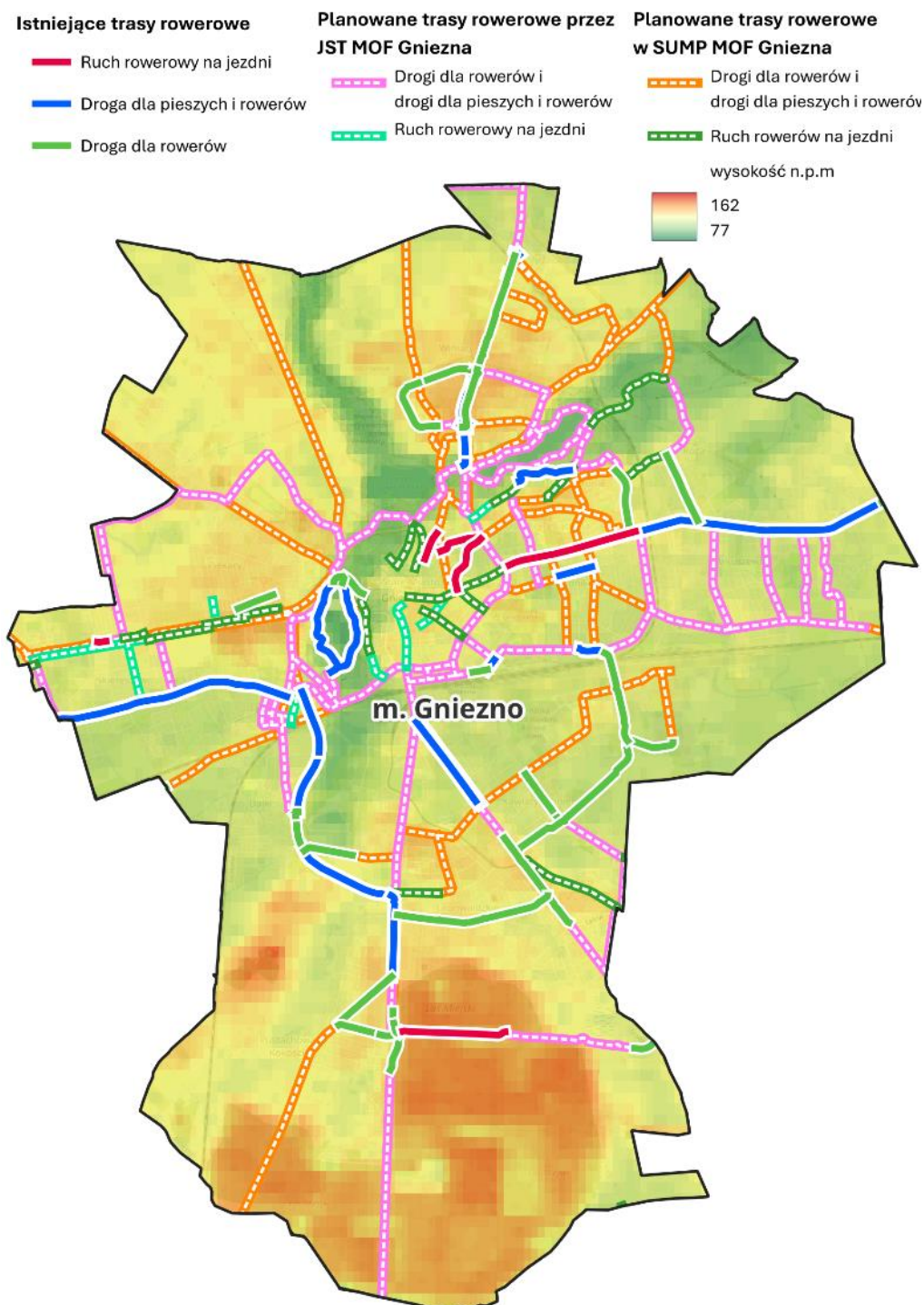
- działanie **3.8. Współpraca z firmami zatrudniającymi ponad 100 pracowników w celu wdrażania dedykowanego specjalnego transportu zbiorowego**, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy zasadności i możliwości współpracy organizatora publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna z przedsiębiorstwami i firmami zatrudniającymi ponad 100 pracowników, dotyczącej dowozu pracowników liniami autobusowymi,
 - wdrożenia transportu zbiorowego dedykowanego zainteresowanym przedsiębiorstwom i firmom zatrudniającym ponad 100 pracowników w formule przewozów otwartych z wykorzystaniem istniejących linii autobusowych.

7.1.4. Działania realizujące Cel Strategiczny 4 Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych

Realizacja **Celu Strategicznego 4. Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

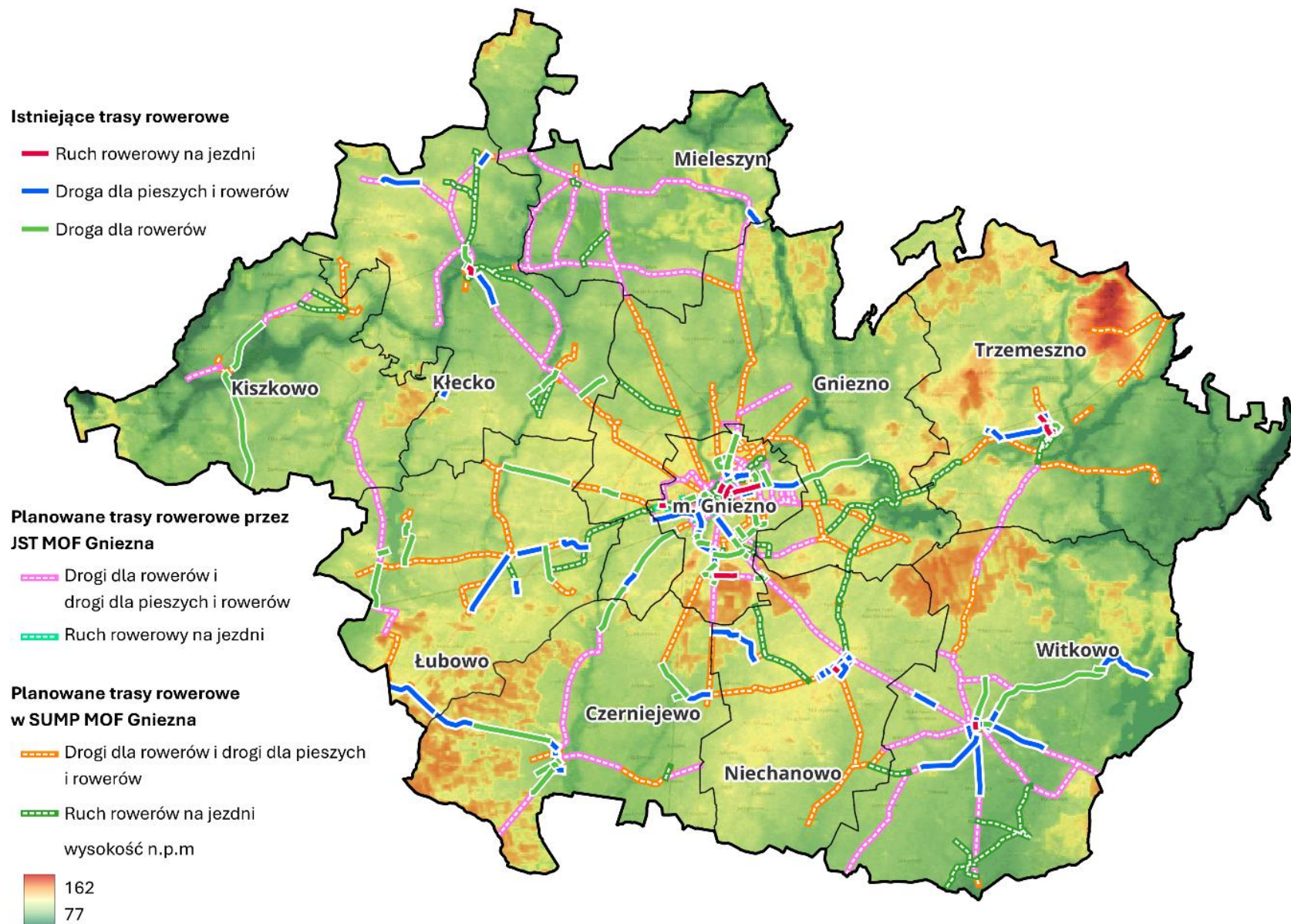
- działanie **4.1. Rozwój infrastruktury rowerowej, stworzenie szkieletu głównych dróg rowerowych, z dopełnieniem go siecią dróg rowerowych**, obejmujące zadania z zakresu:
 - stworzenia dla obszaru całego obszaru MOF Gniezna szkieletu głównych tras rowerowych wraz z dopełnieniem go siecią dróg rowerowych w ramach wspólnej koncepcji planu rozwoju sieci tras rowerowych oraz tras turystycznych w MOF Gniezna, stawiając na wysoki standard (nawierzchnia, poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego), dużą atrakcyjność (szybkie i proste połączenia), funkcjonalność (dojazd do istotnych generatorów ruchu) i intuicyjność przemieszczania się,
 - wdrażania stref uspokojonego ruchu w MOF Gniezna, celem:
 - ułatwienia poruszania się rowerem poza wyznaczonymi trasami rowerowymi, tworząc wraz z nimi funkcjonalne i logiczne ciągi rowerowe,
 - ułatwienia poruszania się pieszo oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa pieszych,
 - powołania koordynatora (np. oficera rowerowego MOF Gniezna lub wskazanego wydziału z urzędów JST MOF Gniezna), wspomagającego wszystkie JST MOF Gniezna przy realizacji zadań rowerowych oraz koordynującego je szczególnie w aspekcie oddziaływania międzygminnego,
 - opracowania co najmniej dla dróg powiatowych i dróg gminnych w Gminach MOF Gniezna, wytycznych projektowych i standardów realizacji ciągów pieszych,
 - realizacji działań i inwestycji likwidujących bariery w ruchu pieszym (szczególnie dla osób ze szczególnymi potrzebami) oraz niedopuszczanie do ich powstawania, likwidując wykluczenie społeczne i komunikacyjne mieszkańców MOF Gniezna,
- działanie **4.2. Lokalizowanie punktowej infrastruktury rowerowej**, obejmujące zadania z zakresu:
 - opracowania co najmniej dla dróg powiatowych i dróg gminnych w MOF Gniezna, wytycznych projektowych i standardów realizacji punktowej infrastruktury rowerowej (wiaty rowerowe, parkingi i stojaki rowerowe, stacje naprawcze itp.),
 - opracowania przez JST MOF Gniezna wykazu możliwych lokalizacji punktowej infrastruktury rowerowej w MOF Gniezna,
- działanie **4.3. Lokalizacja głównych dróg rowerowych dla całego MOF Gniezna, obejmujących zintegrowany system dla mieszkańców i turystów**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wskazania przebiegów szkieletu głównych tras rowerowych wraz z dopełniającą go siecią dróg rowerowych (do włączenia do wspólnej koncepcji planu rozwoju sieci tras rowerowych oraz tras turystycznych w MOF Gniezna), obejmujących także zintegrowany system dla mieszkańców (np. system roweru miejskiego, roweru gminnego, roweru międzygminnego oraz komercyjne systemy rowerów współdzielonych),
 - wskazania przebiegów głównych i uzupełniających tras turystycznych w MOF Gniezna (do włączenia do wspólnej koncepcji planu rozwoju sieci tras rowerowych oraz tras turystycznych w MOF Gniezna), obejmujących zintegrowany system dla turystów – np. samorządowe oraz komercyjne systemy rowerów współdzielonych,
- działanie **4.4. Spójna sieć dróg rowerowych w oparciu o szkielet głównych dróg rowerowych, z połączeniami pomiędzy ważniejszymi i głównymi celami podróży oraz generatorami ruchu w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - uzupełniania luk w istniejących trasach rowerowych, szczególnie w oparciu o szkielet głównych dróg rowerowych, oraz o połączenia pomiędzy ważniejszymi i głównymi celami podróży oraz generatorami ruchu w MOF Gniezna:
 - w obrębie miast i miejscowości w MOF Gniezna,
 - pomiędzy miastami i miejscowościami w MOF Gniezna, w tym na połączeniach międzygminnych,

- doprowadzania nowych tras rowerowych w MOF Gniezna w pierwszej kolejności:
 - do głównych przystanków komunikacyjnych, do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych,
 - do siedzib gmin, do Miasta Gniezno oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami,
- uzupełniania luk w istniejących ciągach pieszych, także jako zadania samodzielne, niezwiązane z inwestycjami drogowymi:
 - w obrębie miast i miejscowości w MOF Gniezna,
 - pomiędzy istniejącymi ich odcinkami,
- doprowadzania ciągów pieszych (dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych rowerów) w MOF Gniezna w pierwszej kolejności:
 - do głównych przystanków komunikacyjnych, do węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych,
 - do urzędów, instytucji, ośrodków zdrowia, placówek handlowych,



Rys. 7.3 Istniejące i planowane trasy rowerowe w Mieście Gniezno.

Źródło: Opracowanie własne i Diagnoza MOF Gniezna.



Rys. 7.4 Istniejące i planowane trasy rowerowe w MOF Gniezna.

Źródło: Opracowanie własne i Diagnoza MOF Gniezna.

- działanie **4.5. Wykonanie koncepcji Planu rozwoju sieci dróg dla rowerów wraz z inwentaryzacją istniejącej infrastruktury rowerowej**, obejmujące zadania z zakresu:

- inwentaryzacji tras rowerowych i istniejącej infrastruktury rowerowej, oraz opracowania koncepcji Planu rozwoju sieci dróg dla rowerów dla Miasta Gniezno,
- inwentaryzacji tras rowerowych i istniejącej infrastruktury rowerowej, oraz opracowania koncepcji Planu rozwoju sieci dróg dla rowerów dla obszaru całego MOF Gniezna,
- wdrażania opracowanych koncepcji dla Miasta Gniezno i dla MOF Gniezna.

7.1.5. Działania realizujące Cel Strategiczny 5 Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Realizacja **Celu Strategicznego 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **5.1. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach miast w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- uporządkowania przebiegu dróg krajowych, dróg wojewódzkich i dróg powiatowych w Mieście Gniezno, z uwzględnieniem:
 - wyprowadzenia ruchu tranzytowego z obszaru centrum i śródmieścia,
 - minimalizowania ruchu tranzytowego w pozostałej części miasta,
- uspakajania ruchu na ulicach w miastach w MOF Gniezna (szczególnie w ich centrum) poprzez wdrażanie rozwiązań organizacyjnych:
 - zmiany organizacji ruchu drogowego,
 - rozwiązania infrastrukturalne – infrastruktura drogowa oraz infrastruktura brd,

- działanie **5.2. Lokalizowanie obwodnic miast i miejscowości w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- lobbowania przez JST MOF Gniezna w sprawie zrealizowania zaplanowanych obwodnic w ciągach dróg krajowych i dróg wojewódzkich w MOF Gniezna,
- lobbowania przez JST MOF Gniezna w sprawie realizacji proponowanych w SUMP MOF Gniezna nowych obwodnic w ciągach dróg krajowych i dróg wojewódzkich w MOF Gniezna,

- działanie **5.3. Wprowadzanie układu ulic jednokierunkowych w centrum miast wraz z kameralizacją ulic**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowania i wprowadzania systemu ulic jednokierunkowych na obszarze Starego Miasta w Mieście Gniezno, w oparciu o możliwość wdrożenia obwodnicy centrum miasta i obwodnicy śródmiejskiej, którego zadaniem ma być:
 - zniechęcenie do przejazdów tranzytowych i międzyosiedlowych przez Stare Miasto,
 - podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu, szczególnie dla pieszych, w tym dla turystów,
 - uporządkowanie parkowania pojazdów wykorzystując do tego uwolnione z drugiego kierunku ruchu pasy ruchu lub odpowiednią szerokość jezdni – poprzez zwiększenie liczby miejsc postojowych na jezdni przy jednoczesnej likwidacji dotychczasowego parkowania pojazdów na chodnikach, przywracając tym należną pieszym (w tym turystom) przestrzeń całej szerokości chodników,
- opracowania i wprowadzania systemu ulic jednokierunkowych na obszarze centrum i wybranych obszarach w Miastach MOF Gniezna,
- kameralizowania wybranych ulic w centrach miast i dróg zamiejskich w miejscowościach,
- kameralizowania ulic i dróg zamiejskich w miejscach o charakterze zabytkowym i turystycznym (np. obszar centrum Miasta Gniezno),



Rys. 7.5 Planowane i proponowane obwodnice w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich w MOF Gniezna

Źródło: Opracowanie własne i Diagnoza MOF Gniezna

■ działanie 5.4. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych, obejmujące zadania z zakresu:

- przebudowy ulic i dróg zamiejskich:
 - w miejscach oraz na odcinkach niebezpiecznych,
 - poprzez dostosowywanie jezdni do parametrów normatywnych dla danej klasy technicznej,
 - poprzez poprawę geometrii dróg na łukach, zakrętach i na skrzyżowaniach,
- budowy nowych i przebudowy istniejących skrzyżowań:
 - na skrzyżowania typu rondo,
 - na skrzyżowania zwykłe i skanalizowane, w tym z sygnalizacją świetlną oraz sygnalizacją świetlną akomodacyjną,
- budowy wzbudzanych sygnalizacji świetlnych dla pieszych oraz sygnalizacji typu all red w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- budowy zatok przystankowych, w tym na obszarach zabudowy wyznaczanie także przystanków na pasie ruchu⁷ lub antyzatok⁸,
- segregowania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu drogowego na obszarach zabudowanych i poza nimi – chodniki, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ciągi pieszo-jezdne,
- ograniczania dopuszczalnej prędkości:
 - dla wszystkich pojazdów poniżej obowiązujących przepisów – w centrach miast i miejscowości, przy placówkach oświatowych, przy ośrodkach zdrowia, przy cmentarzach itp.,
 - dla pojazdów ciężarowych do 40 km/h na obszarach zabudowy – na ulicach i drogach zamiejskich przebiegających przez miasta i miejscowości w MOF Gniezna,
- wdrażania systemów wpływających na zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w postaci:
 - odcinkowego pomiaru prędkości,
 - stacjonarnych urządzeń rejestrujących prędkość pojazdów – fotoradarów,
 - rejestratorów przejazdu pojazdów przez skrzyżowania na czerwonym świetle,
 - radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów, wyświetlających przekroczenia prędkości na tablicach elektronicznych,
- stosowanie rozwiązań uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na drogę, szczególnie na obszarach leśnych,

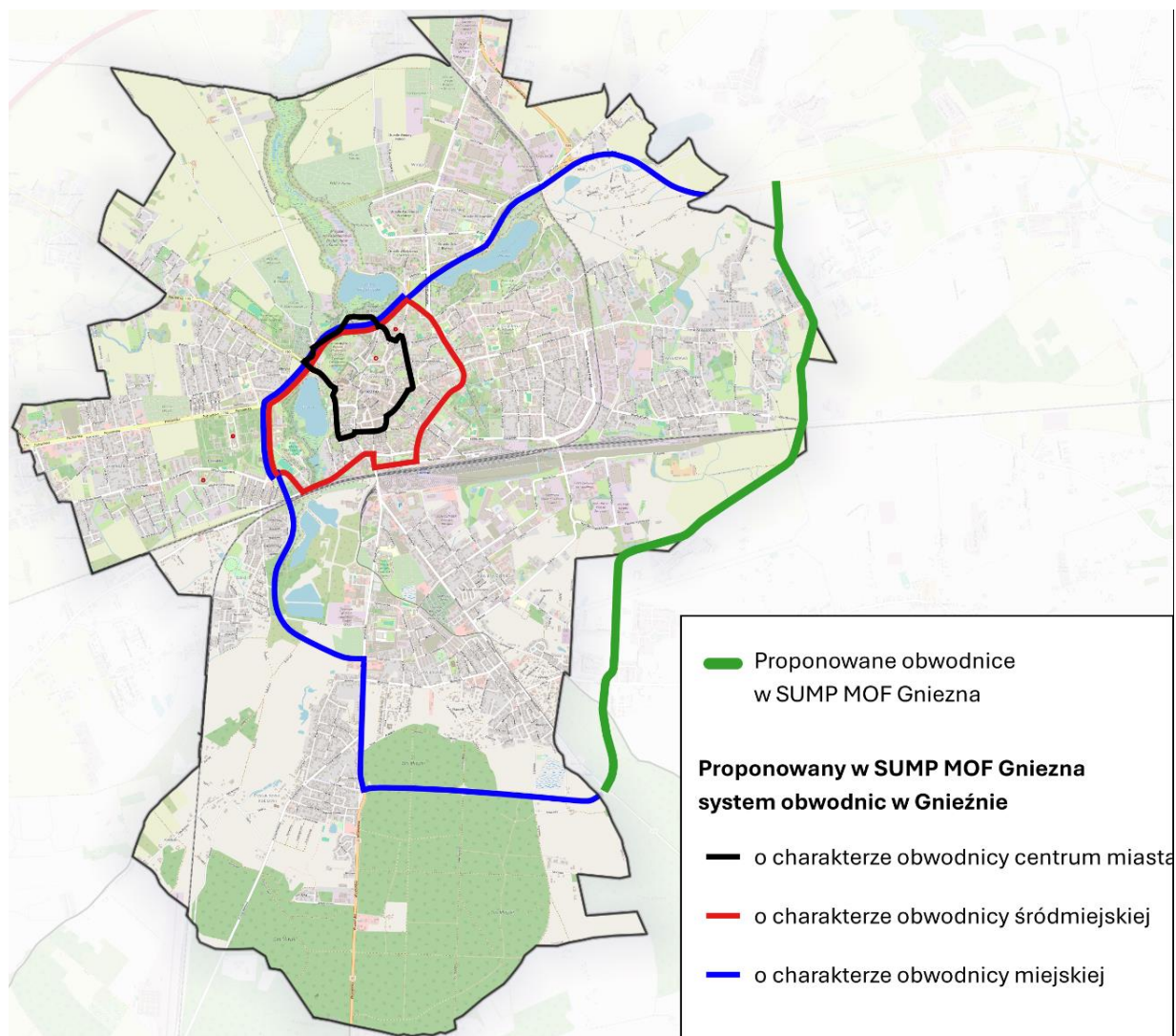
■ działanie 5.5. Analiza możliwości i wdrażanie stref uspokojonego ruchu, obejmujące zadania z zakresu:

- analizy możliwości rozszerzania obecnych oraz wdrażania nowych stref Tempo-30 (z możliwością wyłączenia tych dróg, na których prowadzony jest ruch linii autobusowych):
 - w centrum Miasta Gniezno i Miast MOF Gniezna (w tym na całym obszarze Starego Miasta w Mieście Gniezno),
 - na osiedlach w mieście Gniezno i w Miastach MOF Gniezna,
 - w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna,
- analizy możliwości rozszerzania obecnych oraz wdrażania nowych stref zamieszkania:
 - w wybranych lokalizacjach w centrum, śródmieściu oraz na osiedlach w Mieście Gniezno i w Miastach MOF Gniezna,
 - w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna,

⁷ Przystanek na pasie ruchu oznakowany linią P-17.

⁸ Antyzatoka – zatoka przystankowa na pasie ruchu (linia P-17) w postaci zwężenia jezdni i poszerzenia chodnika na jej długości lub w postaci odwrotności zatoki przystankowej, którą objeżdża się pasem ruchu od strony osi jezdni.

- działanie **5.6. Zwiększanie widoczności pieszych i rowerzystów na drogach w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - zwiększania widoczności na ulicach i drogach zamiejskich w MOF Gniezna pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych, poprzez doświetlanie na przejściach dla pieszych oraz wprowadzanie oświetlenia ulicznego na obszarach zabudowy,
 - zwiększania widoczności na drogach w MOF Gniezna pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego – rowerzystów, poprzez doświetlanie na przejazdach dla rowerów oraz wprowadzanie oświetlenia tras rowerowych co najmniej na obszarach zabudowy,
- działanie **5.7. Przeprowadzenie analizy pod kątem unikania prowadzenia tranzytu przez miasta i miejscowości w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy możliwości tworzenia i wdrożenia w Mieście Gnieźno obwodnic centrum miasta, obwodnic śródmiejskich oraz obwodnic miejskich, z wykorzystaniem istniejącego oraz planowanego układu drogowego miasta,
 - analizy możliwości prowadzenia ruchu tranzytowego, wraz z wdrożeniem, z wykorzystaniem istniejącego oraz planowanego układu drogowego:
 - w Miastach MOF Gniezna z ominięciem ich centrum, obszarów śródmiejskich i miast,
 - w wybranych miejscowościach w Gminach MOF Gniezna,
 - lobbowanie odpowiednio do GDDKiA, WZDW i Powiatu Gnieźnieńskiego, o zmiany przebiegów dróg krajowych, dróg wojewódzkich i dróg powiatowych oraz o realizację nowych odcinków ulic i dróg zamiejskich, które mogą wchodzić w ciągi wskazanych obwodnic, wraz z wdrożeniem,



Rys. 7.6 Proponowany system obwodnic w Gnieźnie

Źródło: Opracowanie własne i Diagnoza MOF Gniezna

- działanie **5.8. Analiza konieczności i przebudowa mostów na drogach w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- analizy możliwości i zasadności przebudowy istniejących mostów i wiaduktów drogowych (w tym o nienormatywnej nośności) na drogach, oraz dostosowania ich do wymaganych parametrów normatywnych,
- analizy możliwości i konieczności przebudowy obecnych skrzyżowań kolejowo-drogowych w poziomie na skrzyżowania dwupoziomowe.

7.1.6. Działania realizujące Cel Strategiczny 6 Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki

Realizacja **Celu Strategicznego 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **6.1. Określenie sposobu i obszaru współpracy regionalnej w zakresie wsparcia turystyki poprzez wdrożenie zasad zrównoważonej mobilności**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowania kierunków rozwoju zrównoważonego transportu dedykowanego atrakcjom turystycznym w MOF Gniezna, ze szczególnym uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego i ruchu rowerowego,
- opracowania zasad tworzenia i realizacji ciągów pieszych, tras rowerowych i turystycznych tras rowerowych:
 - w MOF Gniezna,
 - w Mieście Gniezno i w Miastach MOF Gniezna,
 - w Gminach MOF Gniezna, a także pomiędzy nimi oraz pomiędzy gminami graniczącymi z MOF Gniezna,
- wdrażania zasad zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna w zakresie sposobu i obszaru współpracy wszystkich MOF Gniezna – wsparcie strategiczne, programowe i inwestycyjne turystyki zrównoważonej,
- wdrażania zasad zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna w ramach współpracy regionalnej pomiędzy MOF Gniezna a Województwem Wielkopolskim oraz powiatami i gminami graniczącymi z MOF Gniezna – wsparcie strategiczne, programowe i inwestycyjne turystyki zrównoważonej,

- działanie **6.2. Rozwój infrastruktury rowerowej do miejsc atrakcji turystycznych, z wyeksponowaniem i wykorzystaniem walorów krajobrazowych MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowania kierunków rozwoju zrównoważonego transportu rowerowego dedykowanego atrakcjom turystycznym na obszarze MOF Gniezna,
- realizacji tras rowerowych oraz turystycznych szlaków rowerowych, umożliwiając dojazd rowerem do miejsc o wysokich walorach turystycznych w Mieście Gniezno oraz w Gminach MOF Gniezna,
- prowadzenia tras rowerowych i turystycznych szlaków rowerowych do miejsc atrakcji turystycznych (głównie poza drogami), wykorzystując obszary niezabudowane, tereny zielone oraz przebiegi przez miejsca cechujące się walorami krajobrazowymi (np. wzgórza, jeziora, rezerваты przyrody i parki krajobrazowe itp.),
- uzupełniania turystycznych szlaków rowerowych w zakresie turystyki rowerowej o punktową infrastrukturę rowerową w miejscach atrakcji turystycznych oraz w miejscach węzłowych (np. parkingi rowerowe ze stacjami naprawczymi, miejsca odpoczynku),

- działanie **6.3. Wprowadzenie lokalnej aplikacji ze wskazaniem atrakcji turystycznych oraz możliwością zaplanowania podróżowania wraz z promocją atrakcji turystycznych**, obejmujące zadania z zakresu:

- opracowanie i wdrożenia lokalnej aplikacji mobilnej:
 - wskazującej i promującej atrakcje turystyczne w MOF Gniezna,
 - umożliwiającej zaplanowanie podróży po MOF Gniezna o charakterze turystycznym.

7.1.7. Działania realizujące Cel Strategiczny 7 Optymalizacja polityki parkingowej

Realizacja **Celu Strategicznego 7. Optymalizacja polityki parkingowej** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- **działanie 7.1. Opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej dla MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - opracowania i wdrożenia polityki parkingowej, jednolitej dla całego obszaru MOF Gniezna, uwzględniającej wspólne założenia i standardy oraz rozwiązania dedykowane osobno:
 - dla Miasta Gniezna,
 - dla Miast MOF Gniezna,
 - dla Gmin MOF Gniezna,
 - opracowania zasad lokalizowania parkingów buforowych w Mieście Gniezna,
 - opracowanie zasad lokalizowania parkingów B+R, parkingów B+R oraz parkingów K+R, osobno:
 - w Mieście Gniezna i w Miastach MOF Gniezna,
 - w Gminach MOF Gniezna,
- **działanie 7.2. Uporządkowanie parkowania w MOF Gniezna, w tym likwidowanie nielegalnych parkingów**, obejmujące zadania z zakresu:
 - uporządkowania parkowania w MOF Gniezna poprzez likwidowanie możliwości parkowania w miejscach niedozwolonych i nielegalnych, oraz zielonych i nieprzekształconych,
 - legalizowania w uzasadnionych przypadkach tylko dotychczas nielegalnych parkingów wyłącznie na obszarach już przekształconych,
 - uporządkowania parkowania w MOF Gniezna poprzez likwidowanie parkowania na chodnikach w przypadku ograniczania przestrzeni pieszej, szczególnie w centrum i śródmieściu Miasta Gniezna i Miast MOF Gniezna,
- **działanie 7.3. Zwiększanie rotacji miejsc parkingowych w centrach miast w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - analizy możliwości i zasadności rozszerzania istniejących oraz tworzenia nowych stref płatnego parkowania w Mieście Gniezna i w Miastach MOF Gniezna,
 - analizy zasadności wdrożenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania na obszarze Starego Miasta w Mieście Gniezna,
 - zoptymalizowania systemu opłat za postój w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów w strefach płatnego parkowania w miastach w MOF Gniezna, poprzez:
 - różnicowanie stawek opłat za postój w podziale na podstrefy, np. im bliżej centrum lub obszaru centralnego w danej części miasta, tym wyższa opłata za postój,
 - opracowania strategii cenowej dla opłat za postój w strefach płatnego parkowania, zwieszającej rotację pojazdów i promującej pojazdy zero- i niskoemisyjne oraz pojazdy systemów współdzielonych,
- **działanie 7.4. Budowa sieci parkingów buforowych, parkingów P+R oraz B+R, z dostosowaniem do istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
 - dołączenia do obecnych parkingów buforowych w Mieście Gniezna istniejących zorganizowanych parkingów wielostanowiskowych, z dostosowaniem ich do funkcji parkingów buforowych oraz budowa nowych, szczególnie w aspekcie obsługi obszaru Starego Miasta – centrum miasta,
 - dostosowania istniejących zorganizowanych parkingów wielostanowiskowych do funkcji pełnoprawnych parkingów P+R, uzupełniając je o parkingi B+R dla rowerów oraz o przystanki autobusowe,
 - budowy nowych parkingów P+R wraz z parkingami B+R dla rowerów i przystankami autobusowymi,
 - budowy przy stacjach i przystankach kolejowych parkingów P+R, parkingów B+R dla rowerów i przystanków autobusowych,

■ działanie **7.5. Budowa w MOF Gniezna systemu parkingów K+R**, obejmujące zadania z zakresu:

- analizy zasadności i możliwości lokalizowania parkingów K+R bezpośrednio przy przedszkolach i przy szkołach podstawowych, w ramach dążenia do zmiany sposobu przemieszczania się przedszkolaków do przedszkoli i uczniów do szkół w aspekcie rozwoju mobilności aktywnej w MOF Gniezna,
- lokalizowanie parkingów K+R przy wszystkich węzłach przesiadkowych, punktach przesiadkowych, stacjach i przystankach kolejowych oraz przy pętlach autobusowych, celem dowiezienia pasażera do autobusu lub do pociągu, a także odebrania go w drodze powrotnej,

■ działanie **7.6. Lokalizowanie w MOF Gniezna parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów turystycznych**, obejmujące zadania z zakresu:

- analizy możliwości oraz opracowania zasad lokalizacji i funkcjonowania ogólnodostępnych parkingów dla pojazdów ciężarowych na obrzeżach Miasta Gniezna i Miast MOF Gniezna,
- budowy ogólnodostępnych parkingów dla pojazdów ciężarowych na obrzeżach miast, celem odczekania do momentu umożliwiającego im wjazd do miasta lub do danej strefy ograniczonej dla ruchu ciężarowego,
- tworzenia oraz wyznaczania stałych i czasowych miejsc postojowych dla autobusów turystycznych w miejscach atrakcji turystycznych w Mieście Gniezna i w Miastach MOF Gniezna oraz w Gminach MOF Gniezna,
- tworzenia bezpłatnych parkingów dla autobusów turystycznych w Mieście Gniezna poza obszarem centrum miasta.

7.1.8. Działania realizujące Cel Strategiczny 8 Ekologiczny transport drogowy

Realizacja **Celu Strategicznego 8. Ekologiczny transport drogowy** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

■ działanie **8.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym i indywidualnym**, obejmujące zadania z zakresu:

- zakupu nowego lub wymiany obecnego taboru do obsługi linii komunikacyjnych w MOF Gniezna na autobusy zeroemisyjne – elektryczne i wodorowe,
- zakupu nowego lub wymiany obecnego taboru do obsługi linii komunikacyjnych w MOF Gniezna na autobusy niskoemisyjne – CNG, LNG oraz napędzane biometanem,
- wymiany obecnego taboru do obsługi linii komunikacyjnych w MOF Gniezna na autobusy spalinowe, spełniające aktualnie obowiązujące normy emisji spalin,
- wsparcia finansowego JST MOF Gniezna do zakupu taboru kolejowego obsługującego przewozy pasażerskie na obszarze MOF Gniezna, na pojazdy zero- i niskoemisyjne – elektryczne, wodorowe, hybrydowe,
- zwiększania udziału pojazdów zeroemisyjnych we flotach własnych JST MOF Gniezna użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi oraz we flotach podmiotów zewnętrznych wykonujących te zadania dla JST MOF Gniezna,
- analizy możliwości i zasadności wprowadzania zachęt i ulg fiskalnych i podatkowych zależnych od JST MOF Gniezna i leżących w ich gestii, dla właścicieli pojazdów zeroemisyjnych zarejestrowanych w Powiecie Gnieźnieńskim,

■ działanie **8.2. Przebudowa dróg w MOF Gniezna, w tym w centrach miast – uspakajanie ruchu oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu**, obejmujące zadania z zakresu:

- przebudowy ulic w centrach miast w zakresie m.in.:
 - zawężania pasów ruchu, esowania toru jazdy,
 - lokalizowania progów zwalniających,
 - wyniesionych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, wyniesionych tarcz skrzyżowań,
 - funkcjonalnego i bezpiecznego prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego
 - wprowadzania zieleni niskiej i wysokiej,

- wprowadzania na drogach powiatowych oraz na drogach gminnych klasy technicznej L oraz D z prędkością dopuszczalną do 50 km/h, przekroju dwukierunkowego 1/2-1 (jezdni ze środkowym pasem przeznaczonym do dwukierunkowego ruchu pojazdów i z pasami usytuowanymi po obu stronach pasa środkowego, przeznaczonych do jednokierunkowego ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO),
 - opracowania katalogu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury w pasach drogowych ulic i dróg zamieszkanych oraz w pasach kolejowych w MOF Gniezna, co najmniej w zakresie realizacji infrastruktury ptz,
 - realizacji infrastruktury drogowej w MOF Gniezna na terenach już przekształconych i zdegradowanych, z wykorzystaniem terenów jeszcze nieprzekształconych wyłącznie w uzasadnionych przypadkach, wraz ze stosowaniem rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury i odpowiednią kompensacją przyrodniczą,
 - zazieleniania istniejących oraz nowych inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej,
- działanie **8.3. Budowa stacji ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
- opracowania planu rozwoju elektromobilności w zakresie zadań i działań dotyczących rozwoju elektromobilności w MOF Gniezna,
 - rozwoju infrastruktury do obsługi i utrzymania taboru ptz, w tym stacji ładowania autobusów elektrycznych oraz tankowania autobusów wodorowych i tankowania autobusów niskoemisyjnych (CNG, LNG i napędzanych biometanem),
 - realizowania przez JST MOF Gniezna ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów wodorowych w zaplanowanych przez siebie lokalizacjach,
 - lobbowanie, zachęcanie i wspomaganie przez JST MOF Gniezna w ramach ich kompetencji szybszej realizacji przez inne podmioty publiczne i prywatne ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów wodorowych przy obiektach handlowych, na stacjach paliw, na parkingach przy drogach itp.

7.1.9. Działania realizujące Cel Strategiczny 9 Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów

Realizacja **Celu Strategicznego 9. Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **9.1. Optymalizacja transportu towarów w MOF Gniezna**, obejmujące zadania z zakresu:
- wdrożenia dla pojazdów dostawczych i ciężarowych zasad dostarczania towarów do centrum miast w MOF Gniezna w oparciu o rodzaj, wiek, wielkość, ładowność i normę emisji spalin,
 - wdrożenia strefowania ruchu ciężarowego w oparciu o ograniczenia tonażowe na danych obszarach lub wybranych ulicach i drogach zamieszkanych w MOF Gniezna, z ustaleniem godzin otwartych dla dostaw w tych obszarach,
 - ustalenia i wdrożenia zasad obsługi mieszkańców w Mieście Gnieźnie i w Miastach MOF Gniezna w zakresie dostaw kurierskich, dowozu do paczkomatów itp.,
 - zachęcania przez Miasto Gnieźno i Miasta MOF Gniezna do realizowania dostaw na odcinku tzw. ostatniej mili przez małe pojazdy zeroemisyjne oraz rowery cargo,
 - analizy zasadności i możliwości wyznaczania czasowych i stałych miejsc postojowych dla dostaw ostatniej mili w celu rozładunku i załadunku towarów do sklepów, punktów usługowych, firm oraz w innych istotnych miejscach i przy generatorach ruchu w MOF Gniezna,
 - przekierowywania ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego z centrum miast i miejscowości na obwodnice,
 - ograniczania ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego na obszarach o gęstej zabudowie, w tym ograniczanie prędkości pojazdów ciężarowych na obszarach zabudowy,
 - sukcesywnego likwidowania ograniczeń tonażowych na mostach i wiaduktach drogowych w ciągu dróg powiatowych i gminnych w MOF Gniezna, przebudowując je (lub budując nowe w przypadku

złego stanu technicznego obecnych) do normatywnej nośności, celem zwiększenia lub przywrócenia możliwości obsługi towarowej i rolniczej danego obszaru MOF Gniezna,

- lobbowania przez wszystkie JST MOF Gniezna u zarządców dróg krajowych i wojewódzkich o dostosowanie mostów i wiaduktów drogowych z ograniczeniami tonażowymi do normatywnej nośności, celem zwiększenia lub przywrócenia możliwości obsługi towarowej i rolniczej,
- działanie **9.2. Minimalizowania wpływu transportu ciężkiego w MOF Gniezna na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego**, obejmujące zadania z zakresu:
 - opracowanie SULP – strategicznego planu zrównoważonej logistyki miejskiej, celem programowania i zarządzania przepływami towarów – mobilnością towarową i logistyką miejską w MOF Gniezna także w aspekcie minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko, na klimat i na zdrowie mieszkańców MOF Gniezna, a także na zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - wdrażania działań organizacyjnych (organizacja ruchu drogowego) oraz działań infrastrukturalnych (infrastruktura drogowa i infrastruktura brd), celem minimalizowania wpływu transportu towarów (ruchu pojazdów ciężarowych) na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - możliwości kierowania ruchu tranzytowego z omińnięciem miast i miejscowości, a w miastach i w miejscowościach z omińnięciem terenów (obszarów) o wysokich walorach przyrodniczych i turystycznych,
 - intensyfikacji czyszczenia nawierzchni jezdni, szczególnie w okresach bezdeszczowych oraz jesienno-zimowych,
 - regularnego czyszczenia dróg w trakcie prac remontowych oraz budowlanych,
 - stosowania ekologicznych środków i nowoczesnych technologii w ramach letniego i zimowego utrzymania dróg,
 - tworzenia przejść dla dużych i małych zwierząt w drugim poziomie w ciągu dróg (szczególnie w ciągu obwodnic) przebiegających przez tereny zielone, w tym szczególnie obszary chronione i o wysokich walorach przyrodniczych,
 - stosowania tzw. cichych nawierzchni na drogach,
 - budowy ekranów akustycznych, tworzenia pasów zwartej zieleni ochronnej oraz wałów ziemnych ochronnych,
 - ograniczania ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

7.1.10. Działania realizujące Cel Strategiczny 10 Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację

Realizacja **Celu Strategicznego 10. Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **10.1. Udostępnienie mieszkańcom jak największej liczby usług on-line**, obejmujące zadania z zakresu:
 - udostępnienia mieszkańcom MOF Gniezna jak największej liczby usług online:
 - funkcjonalności typu: e-obywatel, e-urząd itp.,
 - liczby i rodzajów usług on-line w zakresie możliwości zakupu biletów,
 - analizy wymogów dotyczących możliwości technicznych wdrożenia digitalizacji w MOF Gniezna w zakresie integracji taryfowo-biletowej, uwzględniającej obecnie funkcjonujące rozwiązania,
 - zachowania tradycyjnych form zakupu biletów (m.in. kasy biletowe, stacjonarne automaty biletowe, biletomaty w pojazdach), celem niewykluczania osób starszych z możliwości samodzielnego zakupu biletu i przemieszczania się po MOF Gniezna,
 - wdrożenia jednej aplikacji mobilnej z ofertą oraz możliwością zakupu biletów na wszystkie linie publicznego transportu zbiorowego wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze MOF Gniezna,
 - wdrożenia integracji taryfowo-biletowej na całym obszarze MOF Gniezna, poprzez:

- wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami,
 - wspólny bilet w ramach jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego,
 - wspólny bilet połączony z systemem rozliczeń pomiędzy organizatorami publicznego transportu zbiorowego, organizującymi systemy komunikacji miejskiej, gminnej, międzygminnej, powiatowo-gminnej, kolejowej,
 - dołączenie biletu BTK do każdego z ww. rozwiązań, szczególnie z liniami autobusowymi obsługującymi Miasto Gniezno oraz te Gminy MOF Gniezna, przez które przebiegają czynne w ruchu pasażerskim linie kolejowe,
 - analizy możliwości i zasadności wdrożenia systemu MaaS, umożliwiającego zmniejszanie ruchu samochodów osobowych w podróżach codziennych, w tym w podróżach niedalekich, łączące w jednej aplikacji ofertę organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna (a także przewoźników komercyjnych) oraz operatorów systemów pojazdów współdzielonych, systemy nawigacji oraz nowoczesne technologie płatności,
- działanie **10.2. Możliwość zaplanowania podróży na dedykowanych portalach internetowych**, obejmujące zadania z zakresu:
- wdrożenia jednej aplikacji mobilnej z rozkładem jazdy wszystkich przewoźników w MOF Gniezna,
 - możliwości zaplanowania podróży po MOF Gniezna na dedykowanym portalu internetowym (planer podróży dla MOF Gniezna) różnymi rodzajami transportu (publiczny transport zbiorowy, transport kolejowy, zbiorowy transport komercyjny, systemy transportu współdzielonego, systemy rowerów publicznych), pozwalających na przygotowanie całej trasy podróży, z podziałem na rodzaje środków transportu i określeniem cen częściowych danego połączenia oraz ceny za całą podróż.

7.1.11. Działania realizujące Cel Strategiczny 11 Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności

Realizacja **Celu Strategicznego 11. Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności** nastąpi poprzez wykonanie następujących działań:

- działanie **11.1. Wyznaczanie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami MOF Gniezna w sprawach związanych ze zrównoważonym transportem**, obejmujące zadania z zakresu:
- objęcia edukacją i promocją mieszkańców MOF Gniezna z podziałem na grupy, pozwalające prawidłowo organizować ofertę:
 - rozszerzenie działań o uczniów szkół ponadpodstawowych i studentów,
 - podział dorosłych mieszkańców MOF Gniezna na osoby w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym (seniorów),
 - uwzględnianie różnych potrzeb, oczekiwań i postaw różnych grup mieszkańców MOF Gniezna w zakresie zainteresowania transportem publicznym i zrównoważoną mobilnością,
 - wypracowania standardów komunikacji i dialogu z różnymi grupami mieszkańców MOF Gniezna w ramach zwiększania udziału ich partycypacji społecznej w aspekcie rozwoju i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna,
 - wdrożenia standardów edukacji dla różnych grup mieszkańców MOF Gniezna w ramach zwiększania ich świadomości w aspekcie rozwoju i wdrażania zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna,
- działanie **11.2. Promocja ruchu pieszego i rowerowego w centrach miejscowości oraz przy dojazdach do punktów węzłowych i atrakcji turystycznych**, obejmujące zadania z zakresu:
- promocji ruchu pieszego i rowerowego w ramach podróży niedalekich w Mieście Gniezno i w Miastach MOF Gniezna (w centrum, na osiedlach, w granicach miasta), dedykowanej osobno dla dzieci i uczniów, osób pracujących oraz dla seniorów,
 - promocji ruchu pieszego i rowerowego w ramach podróży niedalekich w miejscowościach w Gminach MOF Gniezna, dedykowane dla dzieci i uczniów, osób pracujących oraz dla seniorów,

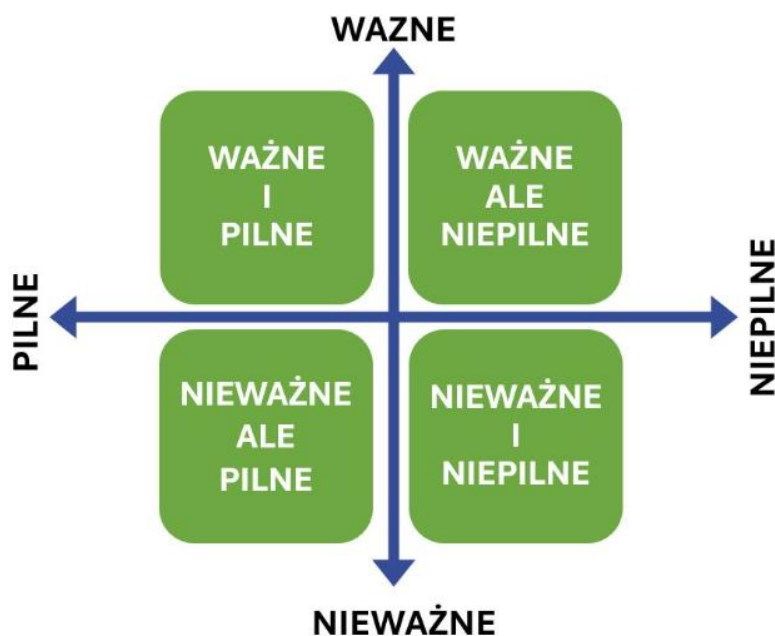
- promocji ruchu pieszego i rowerowego przy dojściu i dojazdach:
 - do przedszkoli, szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz na uczelnie wyższe,
 - do węzłów przesiadkowych w MOF Gniezna,
 - do miejsc atrakcji turystycznych w MOF Gniezna,
- działanie **11.3. Budowanie nawyków oraz promocja korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych**, obejmujące zadania z zakresu:
 - budowania przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe, działania konkursowe itp.) prawidłowych nawyków w różnych grupach mieszkańców MOF Gniezna,
 - promowania korzystania przez różne grupy mieszkańców MOF Gniezna z przyjaznych środków transportu – rowerów, hulajnóg, UTO, transportu zbiorowego, z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi marketingowych,
- działanie **11.4. Program zwiększenia świadomości wśród mieszkańców MOF Gniezna o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu**, obejmujące zadania z zakresu:
 - wdrożenia programów zwiększania świadomości wśród różnych grup mieszkańców MOF Gniezna o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu,
 - wdrożenia programów zwiększania świadomości w ramach edukacji dzieci przedszkolnych oraz dzieci i młodzieży w szkołach podstawowych, w szkołach ponadpodstawowych i na uczelniach wyższych,
- działanie **11.5. Analiza możliwości współpracy z uczelniami wyższymi w zakresie zrównoważonego transportu**, obejmujące zadania z zakresu:
 - współpracy JST MOF Gniezna z interesariuszami zewnętrznymi oraz z podmiotami prywatnymi przy planowaniu, projektowaniu oraz realizacji działań związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna,
 - współpracy z uczelniami wyższymi w zakresie analiz i wdrażania nowych rozwiązań dla zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

7.2. Zestawy działań SUMP MF Gniezna

SUMP MOF Gniezna powinien zoperacjonalizować 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna (opisanych w Rozdz. 6.3) w perspektywie do 2034 roku, przekładając je na konkretną logikę zmiany. Logika zmian powinna stanowić bazę dla późniejszych identyfikacji i wypracowania konkretnych projektów inwestycyjnych oraz programowych. Składa się ona z kompleksowych i optymalnych zestawów działań służących realizacji danego celu strategicznego dla obydwu Obszarów Interwencji SUMP MOF Gniezna, tj. dla Rdzenia MOF Gniezna oraz dla Obszaru Gmin MOF Gniezna. Zestawy działań łączą w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, oraz wskazują konieczne zmiany zapisów w dokumentach strategicznych i planistycznych JST MOF Gniezna.

W celu maksymalnego wykorzystania efektu synergii w realizacji postanowień SUMP MOF Gniezna dobór działań został poprzedzony analizą możliwości, potrzeb i oczekiwań mieszkańców MOF Gniezna oraz różnych grup interesariuszy SUMP MOF Gniezna i samych JST MOF Gniezna, a także został poddany wyborze w ramach 2. etapu konsultacji społecznych w podziale na działania dedykowane Miastu Gniezno oraz na działania dedykowane Gminom MOF Gniezna. W procesie partycypacji społecznej spośród wszystkich działań (opisanych w Rozdziałach 7.1.1 – 7.1.11), wskazano na podstawie diagramu Eisenhowera, dla każdego z nich **oczekiwany priorytet realizacji – działania ważne** lub **działania nieważne**, oraz **konieczność ich wykonalności – działania pilne** lub **działania niepilne**.

Mieszkańcy MOF Gniezna, interesariusze SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna ocenili, na ile dane działanie jest ważne do zrealizowania osobno w Mieście Gniezno i osobno w Gminach MOF Gniezna – priorytet realizacji, oraz na ile jest ono pilne do realizacji – wykonalność. Zgodnie z diagramem Eisenhowera (Rys. 7.7), będącym narzędziem służącym do priorytetyzacji działań, wspólnie określono stopień ich ważności – czy umożliwiają osiągnięcie danego celu strategicznego, oraz ich pilność – czy są do zrealizowania w krótkim terminie.



Rys. 7.7 Ocena priorytetu i wykonalności działania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie diagramu Eisenhowera

Spośród wszystkich działań wskazanych w Rozdz. 7.1.1 - 7.1.11, wybrano w ramach każdego z 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna te działania, które uzyskały największe wartości priorytetu realizacji oraz priorytetu wykonalności (liczby wszystkich wskazań dla danego zadania), uzupełnione wagą istotności danego obszaru strategicznego SUMP MOF Gniezna (Rozdz. 5.5) dla Obszarów Interwencji SUMP MOF Gniezna – osobno dla Rdzenia MOF Gniezna oraz osobno dla Obszaru Gmin MOF Gniezna.

Powstała w ten sposób priorytetyzacja działań dla Miasta Gniezna (Tab. 1.1) i dla Gmin MOF Gniezna (Tab. 1.2), wskazująca na zadania, które są:

■ **ważne i pilne:**

- obligatoryjne dla JST MOF Gniezna,
- mające największy priorytet realizacji,
- do realizacji od razu, ale nie dalej niż w perspektywie do 2034 roku,

■ **ważne, ale niepilne:**

- obligatoryjne dla JST MOF Gniezna,
- mające niższy priorytet realizacji,
- zaplanowane do realizacji, najlepiej w perspektywie do roku 2034, ale nie dalej niż w horyzoncie do 2040 roku,

■ **nieważne, ale pilne:**

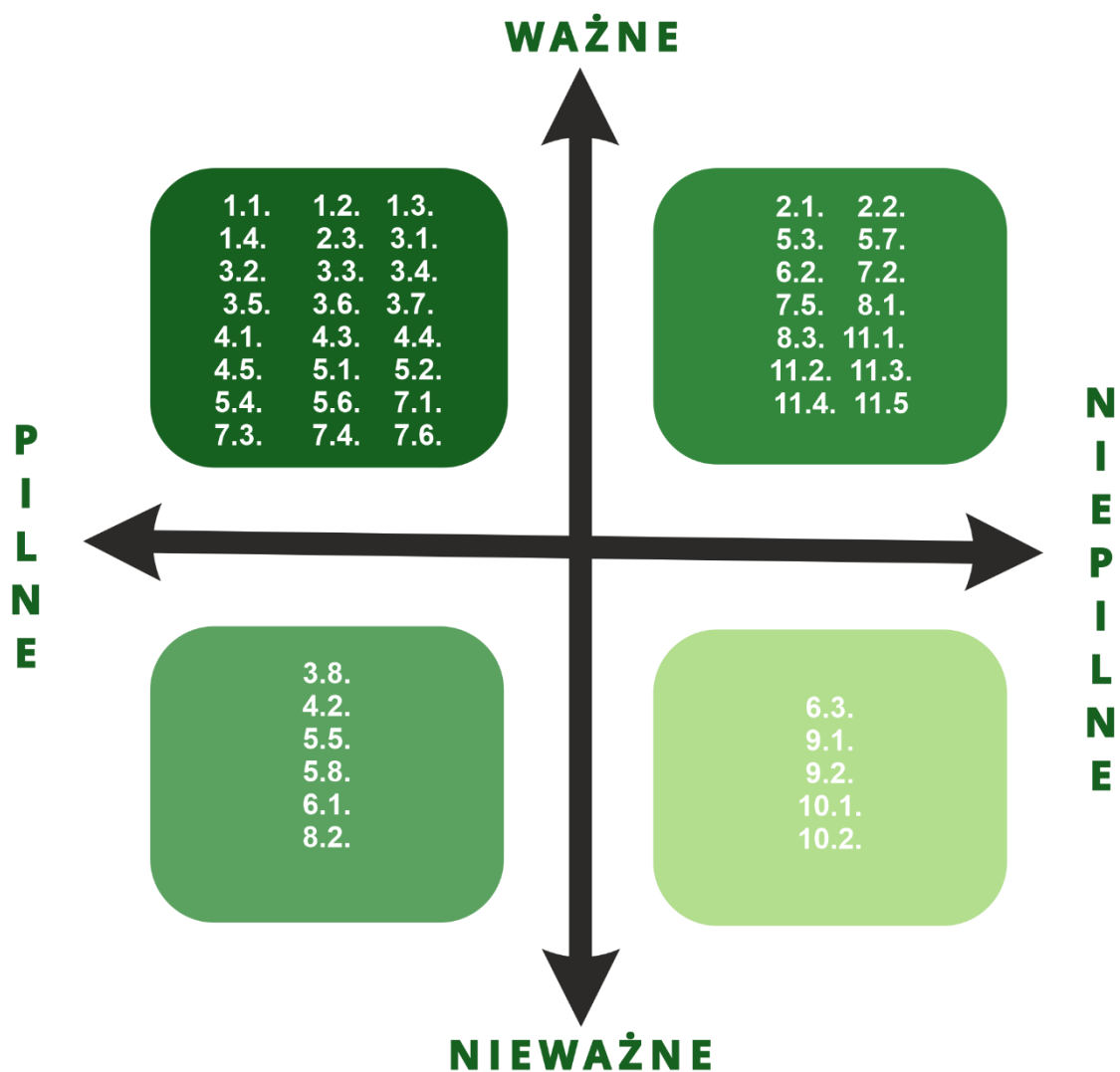
- fakultatywne do realizacji przez JST MOF Gniezna,
- nie mające priorytetu realizacji,
- możliwe do realizacji przez JST MOF Gniezna w horyzoncie do 2040 roku,

■ **nieważne i niepilne:**

- fakultatywne do realizacji przez JST MOF Gniezna,
- nieistotne, lub do ograniczenia zakresu, lub do rezygnacji z realizacji zadania,
- nie mające określonego horyzontu czasowego ich realizacji,

które zostały wskazane jako numery każdego z zadań (opisanych szczegółowo w poprzednich Rozdziałach 7.1.1. – 7.1.11.) w poniższych tabelach w diagramach Eisenhowera dla Miasta Gniezna oraz osobno dla Gmin MOF Gniezna w odpowiednim polu istotności ich realizacji.

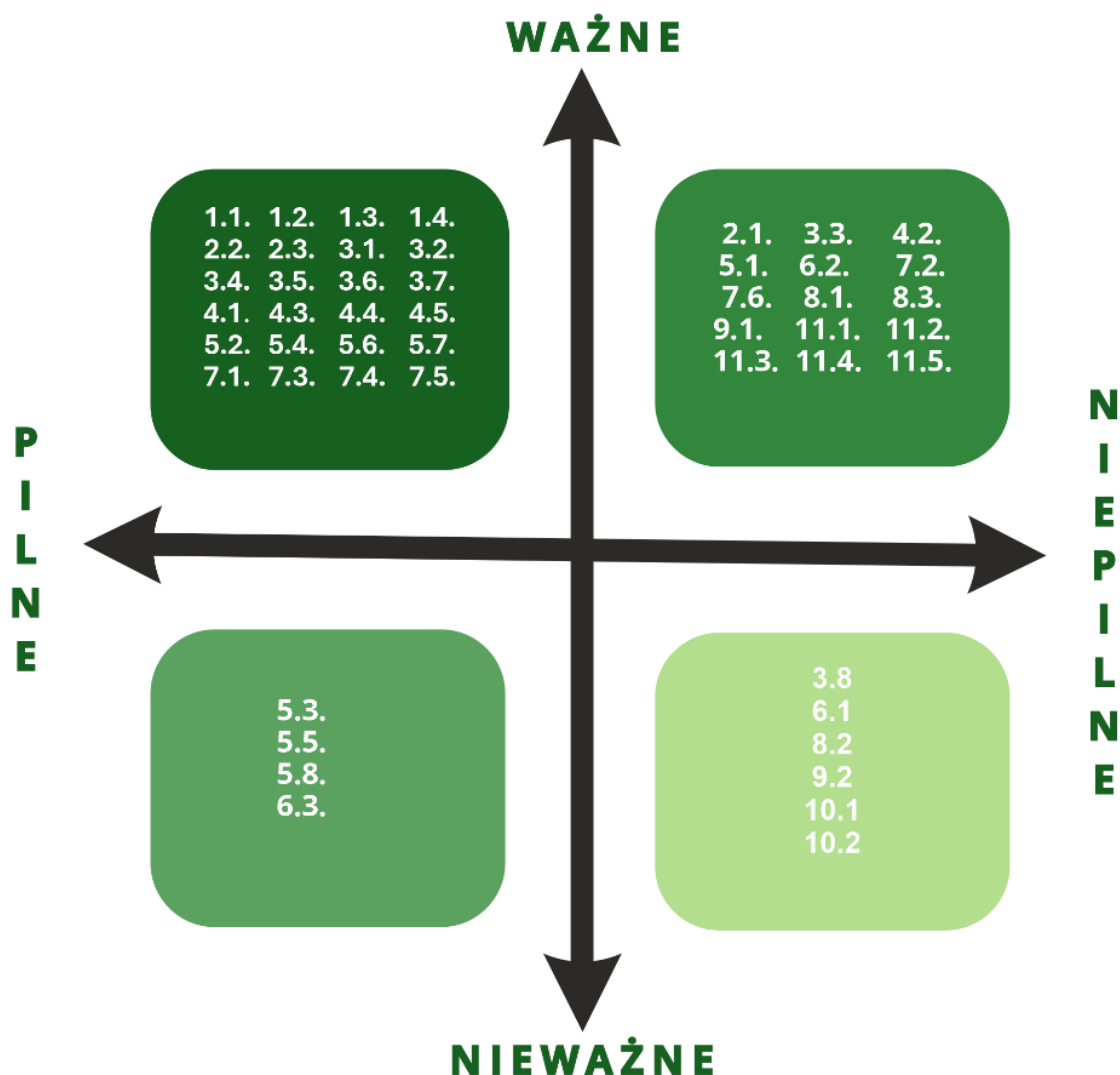
MIASTO GNIEZNO



Rys. 7.8 Wskazania istotności realizacji działań SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

GMINY MOF GNIEZNO



Rys. 7.9 Wskazania istotności realizacji działań SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

7.2.1. Pakiety działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno i dla Gmin MOF Gniezna

Na podstawie wskazań istotności realizacji poszczególnych działań SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna (Tab. 1.1) i dla Gmin MOF Gniezna (Tab. 1.2), zadania **ważne i pilne** oraz zadania **ważne, ale niepilne**, wybrane jako najistotniejsze działania do realizacji w poszczególnych celach operacyjnych, zostały połączone w dwa osobne **Pakiety działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna** – dla Miasta Gniezna (dla **Rdzenia MOF Gniezna**) oraz dla Gmin MOF Gniezna (dla **Obszaru Gmin MOF Gniezna**).

Pakiety realizacyjne są planem działań modelowych SUMP MOF Gniezna, budujących logikę zmiany, tj. skuteczną poprawę zdiagnozowanych w **Diagnozie MOF Gniezna** oraz w trakcie przeprowadzonych dwóch pierwszych etapów konsultacji społecznych, problemów oraz potrzeb i oczekiwań zarówno mieszkańców MOF Gniezna i interesariuszy SUMP MOF Gniezna, jak i samych JST MOF Gniezna, w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna oraz **Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna**, są ukierunkowane na perspektywę do roku 2034, a wchodzące w jego skład działania zostały wskazane przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz JST MOF Gniezna, jako kluczowe dla poprawy stanu mobilności w MOF Gniezna. Ich realizacja przyczyni się do

szybszego osiągnięcia przypisanych im w SUMP MOF Gniezna 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna (Rozdz. 6.3.1 – 6.3.11).

Pakiety działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna składają się z działań obligatoryjnych o najwyższym priorytecie realizacji – działania **ważne i pilne** oraz z działań obligatoryjnych o niższym priorytecie realizacji – działania **ważne, ale niepilne**, złożone z:

- **działań analitycznych** – przygotowanie inwestycji, w tym m.in.:
 - opracowanie dokumentacji,
 - zabezpieczenie środków własnych,
 - pozyskanie finansowania lub dofinansowania zewnętrznego,
- **działań realizacyjnych** – wykonanie zadania, w tym m.in.:
 - polityki, dokumenty strategiczne, oraz standardy i wytyczne,
 - realizacja inwestycji, lub współfinansowanie, lub współpraca przy jej realizacji,
- równolegle podejmowanych **działań miękkich** dotyczących marketingu, mających na celu:
 - przekonanie organizatorów danego przedsięwzięcia (JST MOF Gniezna) do celowości jego realizacji,
 - pozyskanie jak największej liczby przyszłych użytkowników wśród mieszkańców MOF Gniezna.

W drodze przeprowadzanej partycypacji społecznej przy opracowywaniu całego SUMP MOF Gniezna, w tym w ramach konsultacji społecznych, mieszkańcy MOF Gniezna oraz interesariusze SUMP MOF Gniezna i JST MOF Gniezna, wspólnie zakwalifikowali do Pakietów działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna (w jego części operacyjnej do roku 2040) osobno dla Miasta Gniezna i osobno dla Gmin MOF Gniezna, działania wskazane w poniższych tabelach.

Tab. 7.4 Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna.

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością	
1.1. Współpraca członków MOF Gniezna w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności	
1.2. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność	
1.3. Koordynacja zarządzania poszczególnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze MOF Gniezna	
1.4. Budowa struktur zarządzania mobilnością miejską i relacji z mieszkańcami	
Cel Strategiczny 2. Zrównoważone planowanie przestrzenne	
2.3. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego	2.1. Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji, z optymalnym wykorzystaniem terenów
	2.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego transportu miejskiego
Cel Strategiczny 3. Efektywna komunikacja zbiorowa	
3.1. Stworzenie jednego organizatora transportu dla całego obszaru MOF Gniezna	
3.2. Stworzenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników działających w MOF Gniezna	
3.3. Aktualizacja Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna	
3.4. Optymalizacja i rozwój sieci transportowej	

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim prioryecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym prioryecie realizacyjnym)
3.5. Likwidacja barier architektonicznych na peronach i przystankach, wraz z przystosowaniem ich dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	
3.6. Zmiana organizacji transportu, w tym w zakresie obsługi wewnątrz gminy, podróży międzygminnych oraz podróży do miasta rdzenia - Gniezna	
3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców MOF Gniezna	
Cel Strategiczny 4. Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych	
4.1. Rozwój infrastruktury rowerowej, stworzenie szkieletu głównych dróg rowerowych, z dopełnieniem go siecią dróg rowerowych	
4.3. Lokalizacja głównych dróg rowerowych dla całego MOF Gniezna, obejmujących zintegrowany system dla mieszkańców i turystów	
4.4. Spójna sieć dróg rowerowych w oparciu o szkielet głównych dróg rowerowych, z połączeniami pomiędzy ważniejszymi i głównymi celami podróży oraz generatorami ruchu w MOF Gniezna	
4.5. Wykonanie koncepcji Planu rozwoju sieci dróg dla rowerów wraz z inwentaryzacją istniejącej infrastruktury rowerowej	
Cel Strategiczny 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	
5.1. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach miast w MOF Gniezna	5.3. Wprowadzanie układu ulic jednokierunkowych w centrum miast wraz z kameralizacją ulic
5.2. Lokalizowanie obwodnic miast i miejscowości w MOF Gniezna	5.7. Przeprowadzenie analizy pod kątem unikania prowadzenia tranzytu przez miasta i miejscowości w MOF Gniezna
5.4. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych	
5.6. Zwiększanie widoczności pieszych i rowerzystów na drogach w MOF Gniezna	
Cel Strategiczny 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki	
	6.2. Rozwój infrastruktury rowerowej do miejsc atrakcji turystycznych, z wyeksponowaniem i wykorzystaniem walorów krajobrazowych MOF Gniezna
Cel Strategiczny 7. Optymalizacja polityki parkingowej	
7.1. Opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej dla MOF Gniezna	7.2. Uporządkowanie parkowania w MOF Gniezna, w tym likwidowanie nielegalnych parkingów
7.3. Zwiększanie rotacji miejsc parkingowych w centrach miast w MOF Gniezna	7.5. Budowa w MOF Gniezna systemu parkingów K+R
7.4. Budowa sieci parkingów buforowych, parkingów P+R oraz B+R, z dostosowaniem do istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu w MOF Gniezna	
7.6. Lokalizowanie w MOF Gniezna parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów turystycznych	
Cel Strategiczny 8. Ekologiczny transport drogowy	
	8.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym i indywidualnym
	8.3. Budowa stacji ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych w MOF Gniezna

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 11. Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności	
	11.1. Wyznaczanie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami MOF Gniezna w sprawach związanych ze zrównoważonym transportem
	11.2. Promocja ruchu pieszego i rowerowego w centrach miejscowości oraz przy dojazdach do punktów węzłowych i atrakcji turystycznych
	11.3. Budowanie nawyków oraz promocja korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych
	11.4. Program zwiększenia świadomości wśród mieszkańców MOF Gniezna o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu
	11.5. Analiza możliwości współpracy z uczelniami wyższymi w zakresie zrównoważonego transportu

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

Tab. 7.5 Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością	
1.1. Współpraca członków MOF Gniezna w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności	
1.2. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność	
1.3. Koordynacja zarządzania poszczególnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze MOF Gniezna	
1.4. Budowa struktur zarządzania mobilnością miejską i relacji z mieszkańcami	
Cel Strategiczny 2. Zrównoważone planowanie przestrzenne	
2.2. Stworzenie wytycznych do dokumentów strategicznych i planistycznych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego transportu miejskiego	2.1. Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji z optymalnym wykorzystaniem terenów
2.3. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego	
Cel Strategiczny 3. Efektywna komunikacja zbiorowa	
3.1. Stworzenie jednego organizatora transportu dla całego obszaru MOF Gniezna	3.3. Aktualizacja Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w MOF Gniezna
3.2. Stworzenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników działających w MOF Gniezna	
3.4. Optymalizacja i rozwój sieci transportowej	
3.5. Likwidacja barier architektonicznych na peronach i przystankach, wraz z przystosowaniem ich dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym dla osób z niepełnosprawnościami	
3.6. Zmiana organizacji transportu, w tym w zakresie obsługi wewnątrz gminy, podróży międzygminnych oraz podróży do miasta rdzenia - Gniezna	
3.7. Niwelowanie wykluczenia społecznego i wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców MOF Gniezna	

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 4. Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych	
4.1. Rozwój infrastruktury rowerowej, stworzenie szkieletu głównych dróg rowerowych, z dopełnieniem go siecią dróg rowerowych	4.2. Lokalizowanie punktowej infrastruktury rowerowej
4.3. Lokalizacja głównych dróg rowerowych dla całego MOF Gniezna, obejmujących zintegrowany system dla mieszkańców i turystów	
4.4. Spójna sieć dróg rowerowych w oparciu o szkielet głównych dróg rowerowych, z połączeniami pomiędzy ważniejszymi i głównymi celami podróży oraz generatorami ruchu w MOF Gniezna	
4.5. Wykonanie koncepcji Planu rozwoju sieci dróg dla rowerów wraz z inwentaryzacją istniejącej infrastruktury rowerowej	
Cel Strategiczny 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	
5.2. Lokalizowanie obwodnic miast i miejscowości w MOF Gniezna	5.1. Minimalizowanie ruchu pojazdów w centrach miast w MOF Gniezna
5.4. Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszanie liczby zdarzeń i wypadków drogowych	
5.6. Zwiększanie widoczności pieszych i rowerzystów na drogach w MOF Gniezna	
5.7. Przeprowadzenie analizy pod kątem unikania prowadzenia tranzytu przez miasta i miejscowości w MOF Gniezna	
Cel Strategiczny 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki	
	6.2. Rozwój infrastruktury rowerowej do miejsc atrakcji turystycznych, z wyeksponowaniem i wykorzystaniem walorów krajobrazowych MOF Gniezna

Działania ważne i pilne (obligatoryjne o wysokim priorytecie realizacyjnym)	Działania ważne, ale niepilne (obligatoryjne o niższym priorytecie realizacyjnym)
Cel Strategiczny 7. Optymalizacja polityki parkingowej	
7.1. Opracowanie i wdrożenie polityki parkingowej dla MOF Gniezna	7.2. Uporządkowanie parkowania w MOF Gniezna, w tym likwidowanie nielegalnych parkingów
7.3. Zwiększanie rotacji miejsc parkingowych w centrach miast w MOF Gniezna	7.6. Lokalizowanie w MOF Gniezna parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów turystycznych
7.4. Budowa sieci parkingów buforowych, parkingów P+R oraz B+R, z dostosowaniem do istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu w MOF Gniezna	
7.5. Budowa w MOF Gniezna systemu parkingów K+R	
Cel Strategiczny 8. Ekologiczny transport drogowy	
	8.1. Wprowadzanie napędów alternatywnych w transporcie zbiorowym i indywidualnym
	8.3. Budowa stacji ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych w MOF Gniezna
Cel Strategiczny 9. Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów	
	9.1. Optymalizacja transportu towarów w MOF Gniezna
Cel Strategiczny 11. Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności	
	11.1. Wyznaczanie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami MOF Gniezna w sprawach związanych ze zrównoważonym transportem
	11.2. Promocja ruchu pieszego i rowerowego w centrach miejscowości oraz przy dojazdach do punktów węzłowych i atrakcji turystycznych
	11.3. Budowanie nawyków oraz promocja korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych
	11.4. Program zwiększenia świadomości wśród mieszkańców MOF Gniezna o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu
	11.5. Analiza możliwości współpracy z uczelniami wyższymi w zakresie zrównoważonego transportu

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

7.2.2. Pozostałe działania SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna i dla Gmin MOF Gniezna

Pozostałe działania SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna oraz dla Gmin MOF Gniezna to działania wskazane w drodze konsultacji społecznych i partycypacji społecznej przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz przez JST MOF Gniezna, jako działania przynależne zgodnie z diagramem Eisenhowera do grupy działań:

- **nieważnych, ale pilnych**, czyli działań fakultatywnych, które są mniej istotne – dlatego można je delegować, tj. odkładać w perspektywie do roku 2040 lub je ograniczać,
- **nieważnych i niepilnych**, czyli działań fakultatywnych, wskazanych jako zadania niemające dużego znaczenia i nieprzynoszące oczekiwanych korzyści – dlatego można je ograniczać w perspektywie do 2040 roku lub można ich nawet nie realizować.

Działania z grupy działań nieważnych zostały wskazane jako nieobowiązujące do realizacji ze względu na ich najmniej istotne znaczenie (z punktu widzenia potrzeb mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz JST MOF Gniezna), dla prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, czyli nie wymagające obligatoryjnej realizacji w horyzoncie do roku 2040, osobno w tabeli dla Miasta Gniezna (Tab. 1.1) i osobno w tabeli dla Gmin MOF Gniezna (Tab. 1.2).

Niemniej działania zakwalifikowane do grupy działań **nieważnych, ale pilnych** mogą być zrealizowane, ale najlepiej dopiero po zakończeniu realizacji działań z **Pakietu działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna** oraz z **Pakietu działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna**, jako ich uzupełnienie. Natomiast działania z grupy działań **nieważnych, ale niepilnych** nie muszą być zrealizowane na danym Obszarze Interwencji SUMP MOF Gniezna.

Tab. 7.6 Pozostałe działania SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna.

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, możliwe do realizacji)	Działania nieważne i niepilne (fakultatywne, nieistotne)
Cel Strategiczny 3. Efektywna komunikacja zbiorowa	
3.8. Współpraca z firmami zatrudniającymi ponad 100 pracowników w celu wdrażania dedykowanego specjalnego transportu zbiorowego	
Cel Strategiczny 4. Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych	
4.2. Lokalizowanie punktowej infrastruktury rowerowej	
Cel Strategiczny 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	
5.5. Analiza możliwości i wdrażanie stref uspokojonego ruchu	
5.8. Analiza konieczności i przebudowa mostów na drogach w MOF Gniezna	
Cel Strategiczny 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki	
6.1. Określenie sposobu i obszaru współpracy regionalnej w zakresie wsparcia turystyki poprzez wdrożenie zasad zrównoważonej mobilności	6.3. Wprowadzenie lokalnej aplikacji ze wskazaniem atrakcji turystycznych oraz możliwością zaplanowania podróżowania wraz z promocją atrakcji turystycznych
Cel Strategiczny 8. Ekologiczny transport drogowy	
8.2. Przebudowa dróg w MOF Gniezna, w tym w centrach miast, poprzez uspokajanie ruchu oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu	
Cel Strategiczny 9. Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów	
	9.2. Minimalizowanie wpływu transportu ciężkiego w MOF Gniezna na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego
Cel Strategiczny 10. Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację	
	10.1. Udostępnienie mieszkańcom jak największej liczby usług on-line
	10.2. Możliwość zaplanowania podróży na dedykowanych portalach internetowych

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

Tab. 7.7 Pozostałe działania SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, możliwe do realizacji)	Działania nieważne i niepilne (fakultatywne, nieistotne)
Cel Strategiczny 3. Efektywna komunikacja zbiorowa	
	3.8. Współpraca z firmami zatrudniającymi ponad 100 pracowników w celu wdrażania dedykowanego specjalnego transportu zbiorowego
Cel Strategiczny 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	
5.3. Wprowadzanie układu ulic jednokierunkowych w centrum miast wraz z kameralizacją ulic	
5.5. Analiza możliwości i wdrażanie stref uspokojonego ruchu	
5.8. Analiza konieczności i przebudowa mostów na drogach w MOF Gniezna	

Działania nieważne, ale pilne (fakultatywne, możliwe do realizacji)	Działania nieważne i niepilne (fakultatywne, nieistotne)
Cel Strategiczny 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki	
6.3. Wprowadzenie lokalnej aplikacji ze wskazaniem atrakcji turystycznych oraz możliwością zaplanowania podróżowania wraz z promocją atrakcji turystycznych	6.1. Określenie sposobu i obszaru współpracy regionalnej w zakresie wsparcia turystyki poprzez wdrożenie zasad zrównoważonej mobilności
Cel Strategiczny 8. Ekologiczny transport drogowy	
	8.2. Przebudowa dróg w MOF Gniezna, w tym w centrach miast, poprzez uspakajanie ruchu oraz wprowadzanie rozwiązań dla ochrony środowiska i klimatu
Cel Strategiczny 9. Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów	
	9.2. Minimalizowania wpływu transportu ciężkiego w MOF Gniezna na środowisko, klimat i ludzi oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego
Cel Strategiczny 10. Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację	
	10.1. Udostępnienie mieszkańcom jak największej liczby usług on-line
	10.2. Możliwość zaplanowania podróży na dedykowanych portalach internetowych

Źródło: Wyniki II Etapu konsultacji społecznych SUMP MOF Gniezna

7.3. Podmioty zaangażowane w realizację działań SUMP MOF Gniezna

Wdrażanie postanowień SUMP MOF Gniezna oraz wykonanie wskazanych w nim działań realizujących Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna wymagać będzie nie tylko ścisłej współpracy pomiędzy wszystkimi JST MOF Gniezna, ale także, mając na uwadze położenie MOF Gniezna na granicy województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego konieczności konsultacji, współpracy i koordynowania z innymi JST szczebla:

- **lokalnego** – gminy i powiaty graniczące z MOF Gnieznu z województwa wielkopolskiego i z województwa kujawsko-pomorskiego,
- **wojewódzkiego** – Województwo Wielkopolskie oraz graniczące z MOF Gniezna Województwo Kujawsko-Pomorskie,
- **krajowego** – Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu oraz Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy,

oraz z wieloma innymi podmiotami, w tym z zarządcami drogowej i kolejowej infrastruktury transportowej i technicznej, organizatorami publicznego transportu zbiorowego, operatorami linii komunikacyjnych.

Celem takich działań jest zagwarantowanie oraz uzyskanie pełnej spójności i komplementarności SUMP MOF Gniezna z politykami oraz z planami dotyczącymi transportu i mobilności w wielu obszarach, przede wszystkim: mobilność, użytkowanie gruntów, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, rozwój społeczno – gospodarczy, ochrony środowiska, adaptacja do zmian klimatu, zazielenianie obszarów miejskich, energetyka, zdrowie i edukacja.

W imieniu JST MOF Gniezna za realizację działań zaangażowane będą ich wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, właściwe do nadzoru i prowadzenia różnych działań (także działań mobilnościowych wskazanych w SUMP MOF Gniezna) oraz związanych z organizacją i z realizacją zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, funkcjonujące w strukturach JST MOF Gniezna. Ich funkcjonowanie jest często związane także ze współpracą z innymi wydziałami oraz z jednostkami w zakresie uzgodnień czy realizacji projektów.

Mając na uwadze realizację niektórych zadań i działań wykraczających poza samodzielne kompetencje JST MOF Gniezna, konieczne będzie nawiązanie współpracy z podmiotami oraz interesariuszami zewnętrznymi. Dlatego celem prawidłowej realizacji działań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna oraz uzyskania jak największego efektu ich wdrażania, do udziału powinni być także zaangażowani co najmniej:

- **Województwo Wielkopolskie (Zarząd Województwa Wielkopolskiego),**
- **Województwo Kujawsko-Pomorskie (Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego),** przy zadaniach przekraczających granicę województwa wielkopolskiego,
- **powiaty graniczące z MOF Gniezna w województwie wielkopolskim** – Powiat Poznański, Powiat Śłupecki, Powiat Wągrowiecki i Powiat Wrzesiński, przy zadaniach przekraczających granicę MOF Gniezna w województwie wielkopolskim,
- **powiaty graniczące z MOF Gniezna w województwie kujawsko-pomorskim** – Powiat Mogileński i Powiat Żniński, przy zadaniach przekraczających granicę województwa wielkopolskiego,
- **gminy graniczące z MOF Gniezna w województwie wielkopolskim** – Gmina Mieścisko, Gmina Murowana Goślina, Gmina Nekla, Gmina Orchowo, Gmina Pobiedziska, Gmina Powidz, Gmina Skoki, Gmina Strzałkowo i Gmina Września, przy zadaniach przekraczających granicę MOF Gniezna,
- **gminy graniczące z MOF Gniezna w województwie kujawsko-pomorskim** – Gmina Janowiec Wielkopolski, Gmina Mogilno i Gmina Rogowo, przy zadaniach przekraczających granicę województwa wielkopolskiego,
- **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu,**
- **Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu,**
- **zarządy dróg powiatowych w powiatach graniczących z MOF Gniezna w województwie wielkopolskim** – Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu, Powiatowy Zarząd Dróg w Słupcy, Powiatowy Zarząd Dróg w Wągrowcu, Wydział Dróg Powiatowych Starostwa Powiatowego we Wrześni, przy zadaniach przekraczających granice MOF Gniezna,
- **zarządy dróg powiatowych w powiatach graniczących z MOF Gniezna w województwie kujawsko-pomorskim** – Zarząd Dróg Powiatowych w Mogilnie, Zarząd Dróg Powiatowych w Żninie, przy zadaniach przekraczających granicę województwa wielkopolskiego,
- **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,**

■ operatorzy pasażerskich połączeń kolejowych:

- Koleje Wielkopolskie Sp. z o. o.,
- Polregio S.A.,
- PKP InterCity S.A.,
- nowi operatorzy, którzy pojawią się na rynku kolejowym,

■ Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu oraz Komenda Powiatowa Policji w Gnieźnie,

■ właściciele oraz zarządcy infrastruktury elektrotechnicznej,

■ podmioty prywatne, w tym m.in.:

- przewoźnicy komercyjni,
- publiczne oraz prywatne szkoły ponadpodstawowe,
- publiczne i prywatne uczelnie wyższe,
- organizacje pozarządowe,
- deweloperzy,

■ eksperci zewnętrzni w ramach grup roboczych w zakresie doradztwa oraz nadzoru nad prawidłowym procesem projektowania i prowadzenia danego działania.

W trakcie realizacji niektórych z działań może powstać potrzeba zaangażowania także kolejnych, innych niż ww. interesariuszy zewnętrznych, w zależności od aktualnej potrzeby oraz specyficznego rodzaju zadania lub inwestycji.

W przypadku współpracy pomiędzy samorządami w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością w MOF Gniezna dotyczącej powierzenia jednemu z nich określonych przez nie zadań publicznych (np. organizacji publicznego transportu zbiorowego), zgodnie z art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym wymagane jest zawarcie stosownego porozumienia pomiędzy nimi, na co wymagana jest zgodna właściwego ich organu. Porozumienie takie powinno określać przedmiot porozumienia, okres jego obowiązywania oraz prawa i obowiązki stron, a także zasady jego współfinansowania. W przypadku działań dotyczących publicznego transportu zbiorowego w szczególności należy się kierować przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz Rozporządzeniem Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

W przypadku działań związanych z budową lub przebudową infrastruktury drogowej realizuje je zarządca danej drogi w ramach zadań własnych. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zarządca drogi może także skorzystać z udzielonej przez JST MOF Gniezna pomocy rzeczowej lub finansowej (na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym oraz art. 216 ust. 2 pkt 5 i art. 220 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych), zawierając stosowną umowę obejmującą: przedmiot umowy, okres obowiązywania, prawa i obowiązki stron umowy, wysokość i zasady jego współfinansowania oraz realizacji inwestycji.

Przekazaniu może podlegać także realizacja inwestycji drogowej, w związku z czym Miasto Gniezno oraz Gminy MOF Gniezna mogą wykonywać, jako inwestor zastępczy, zadania z zakresu właściwości Powiatu Gnieźnieńskiego lub Województwa Wielkopolskiego (WZDW), na podstawie stosownych porozumień (zgodnie z art. 216 ust. 2 pkt 3, ust. 3 i 220 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych). Ich zawarcie wymaga podjęcia przez radę miasta lub radę gminy stosownych uchwał na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 11 w związku z art. 8 ust. 2a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

Inwestycje drogowe w zakresie określonym stosownym porozumieniem, mogą być wykonane także przez inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz związanych z obszarami aktywności gospodarczej.

Zgodnie z art. 216 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, danemu zarządcy dróg publicznych mogą być przekazywane w trybie porozumienia zadania publiczne związane z zarządzaniem drogami publicznymi innego zarządcy drogi.

Zarządcy dróg mogą zawierać także porozumienia w sprawie finansowania albo dofinansowania zadań z zakresu zarządzania drogami z budżetów Miasta Gniezno oraz Gmin MOF Gniezna. Dotyczy to także realizacji zadań i działań związanych z letnim i zimowym utrzymaniem dróg w zakresie całego pasa drogowego lub jego wybranych elementów.

Efektom prowadzonej prawidłowo współpracy pomiędzy wszystkimi JST MOF Gniezna, a także współpracy pomiędzy nimi a podmiotami zewnętrznymi oraz partycypacji społecznej mieszkańców MOF Gniezna, będzie wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców MOF Gniezna i interesariuszy SUMP MOF Gniezna. Oznaczać to będzie funkcjonalność rozwiązań mobilnościowych z korzyścią zarówno dla środowiska naturalnego, jak i dla środowiska antropogenicznego.

Dlatego w ramach prawidłowego zarządzania mobilnością w MOF Gniezna należy:

- przeprowadzić analizę w zakresie określenia formy prawnej i formy finansowej dotyczącej właściwego zarządzania elementami zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie MOF Gniezna w strukturach JST MOF Gniezna, celem wskazania podmiotu, wraz ze strukturą organizacyjną w ramach JST MOF Gniezna, którego zadaniem będzie budowa struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską, budowa relacji z mieszkańcami MOF Gniezna poprzez zintensyfikowanie współpracy pomiędzy wszystkimi JST MOF co najmniej w zakresie:
 - przeprowadzenia analizy możliwości prawnych, politycznych oraz finansowych dla lepszej współpracy pomiędzy JST MOF Gniezna,
 - odpowiedzialności za koordynację i zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna,
 - koordynowania współpracy pomiędzy JST MOF Gniezna w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych,
 - koordynowania komunikacji pomiędzy JST MOF Gniezna,
 - dzielenia się wiedzą i doświadczeniami pomiędzy JST MOF Gniezna,
 - wsparcia facylitacyjnego⁹ oraz wsparcia eksperckiego procesu dialogu pomiędzy JST MOF Gniezna,
 - koordynowania zarządzaniem poszczególnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym na obszarze MOF Gniezna,
 - przekonania interesariuszy SUMP MOF Gniezna do stworzenia systemu koordynacji planowania przestrzennego na całym obszarze MOF Gniezna, w tym w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej,
 - opracowania rozwiązań i sposobu ich wprowadzania w ramach realizacji działań mobilnościowych w MOF Gniezna,
- wybrać sposób organizacji i działalności dla pozostałych struktur (poza JST MOF Gniezna), zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna,
- opracować katalog usług i rozwiązań o charakterze ponadgminnych zmniejszających popyt na transport i ograniczających podróże zbędne,
- budować świadomość wśród mieszkańców MOF Gniezna w zakresie wpływu różnych środków transportu na środowisko i na człowieka oraz w zakresie korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność miejską w MOF Gniezna,
- w ramach grup roboczych komunikować się z mieszkańcami MOF Gniezna w zakresie planowania i realizacji działań i zadań mobilnościowych w MOF Gniezna (m.in. warsztaty, spotkania, działania promocyjne).

Żeby prawidłowo realizować działania w MOF Gniezna, stworzony wspólnie (przez mieszkańców MOF Gniezna, interesariuszy SUMP MOF Gniezna oraz JST MOF Gniezna) SUMP MOF Gniezna powinien zostać przyjęty stosownymi uchwałami przez odpowiednie rady JST MOF Gniezna (rady miast, rady gmin i radę powiatu).

⁹ Wsparcie facylitacyjne to metoda opierająca się na wykorzystaniu potencjału wszystkich członków danej grupy, która pomaga wszystkim członkom w osiągnięciu celów, rozwiązywaniu problemów i podejmowaniu prawidłowych decyzji.

7.4. Źródła finansowania działań SUMP MOF Gniezna

Do realizacji działań wskazanych w SUMP MOF Gniezna wymagane jest także zabezpieczenie środków finansowych własnych oraz pozyskanie źródeł finansowania ze środków zewnętrznych. Działania (szczególnie te wskazane przez mieszkańców MOF Gniezna i interesariuszy SUMP MOF Gniezna jako priorytetowe) mogą być realizowane, oprócz finansowania w całości lub w części z budżetów własnych JST MOF Gniezna, także z wykorzystaniem różnych dostępnych dotacji zwrotnych i bezzwrotnych, z dedykowanych programów i funduszy wojewódzkich, krajowych oraz europejskich, obowiązujących w aktualnym okresie programowania unijnego na lata 2021-2027, a także z nowych źródeł zewnętrznych, które mogą powstać w ramach kolejnych perspektyw finansowych UE na lata 2028-2034 i na lata 2035-2041.

Do **środków wewnętrznych** należą środki z budżetów własnych JST MOF Gniezna, pełniące funkcje:

- jako podstawowe źródło realizacji działań i inwestycji,
- jako źródło uzupełniania wymaganych wkładów własnych przy finansowaniu zewnętrznym.

Natomiast do najważniejszych **zewnętrznych źródeł finansowania** działań i inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej MOF Gniezna należą możliwe **środki z programów i funduszy krajowych**:

- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych,
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej „Zeroemisyjny transport. Zielony transport publiczny”,
- Program wyrównywania różnic między regionami III, obszar D (Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych),
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (znowelizowany jako: Fundusz Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu),

możliwe **środki z programów i funduszy europejskich**:

- Horyzont Europa, np.:
 - Klaster 5. Klimat, energia, transport,
- Interreg Europa Środkowa 2021-2027, np.:
 - Priorytet 2 Współpraca na rzecz bardziej zielonej Europy Środkowej:
 - cel szczegółowy 2.2. Zwiększenie odporności na zmiany klimatu,
 - cel szczegółowy 2.4. Ochrona środowiska,
 - cel szczegółowy 2.5. zielona mobilność miejska,
 - cel Priorytet 3. Współpraca na rzecz lepiej połączonych Europy Środkowej:
 - cel szczegółowy 3.1. Poprawa połączeń transportowych obszarów wiejskich i peryferyjnych,
 - Priorytet 4. Poprawa systemu zarządzania współpracą w Europie Środkowej:
 - cel szczegółowy 4.1. Wzmocnienie systemu zarządzania na rzecz zintegrowanego rozwoju terytorialnego w Europie Środkowej,
- Interreg Europa 2021-2027, np.:
 - cel polityki 2. Bardziej ekologiczna, neutralna dla klimatu i odporna Europa,
 - cel polityki 3. Lepiej połączona Europa,
 - cel specyficzny Interreg – Lepsze zarządzanie współpracą,

- Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, np.:
 - Priorytet 1. Innowacyjne społeczeństwa:
 - cel programu 1.2 Usługi publiczne odpowiadające na potrzeby mieszkańców,
 - Priorytet 2. Społeczeństwa rozważnie korzystające z wody:
 - cel programu 2.2 niebieska gospodarka,
 - Priorytet 3. Społeczeństwa neutralne dla klimatu:
 - cel programu 3.1 Gospodarka o obiegu zamkniętym,
 - cel programu 3.3 Inteligentna zielona mobilność,
- URBACT Europejski Program Współpracy Terytorialnej dla Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich,
- Polsko-Szwajcarski Program Rozwoju Miast (dofinansowanie tylko dla Miasta Gniezna¹⁰),
- Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027,
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Zielona, inteligentna mobilność,
- Plan Społeczno-Klimatyczny.

Możliwe **inne zewnętrzne źródła finansowania** działań i inwestycji ujętych w SUMP MOF Gniezna to także:

- środki inwestorów prywatnych (np. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego) w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej (przebudowa drogi dojazdowej, remont lub przebudowa dróg wokół inwestycji, budowa lub przebudowa skrzyżowań, budowa chodników i tras rowerowych itp.), z możliwością połączenia z ich utrzymaniem i/lub zarządzaniem,
- środki instytucji finansowych i kredytowych oraz kredyty bankowe.

Mając na uwadze możliwość powstania kolejnych nowych programów na poziomie europejskim, krajowym i wojewódzkim oraz możliwe zmiany procedur, wymogów i zakresów już istniejących programów, każdorazowo przy składaniu wniosku należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Inwestycje związane z drogami krajowymi (S5, DK15) i z drogami wojewódzkimi (DW260, DW190, DW194 i DW197) na obszarze MOF Gniezna mogą być finansowane w ramach zdań własnych odpowiednich zarządców dróg, tj.:

- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu (z finansowaniem z budżetu państwa oraz źródeł zewnętrznych),
- Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, z finansowaniem z Budżetu Województwa Wielkopolskiego oraz źródeł zewnętrznych, w tym także z dofinansowaniem z budżetów własnych JST MOF Gniezna.

¹⁰ Załącznik 2. Imienna lista 139 miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, Miasta zagrożone marginalizacją (umiarkowane powiększenie niekorzystnego dystansu, umiarkowanie zła sytuacja społeczno-gospodarcza), poz. 98.

8. Monitorowanie realizacji SUMP MOF Gniezna

Prawidłowe wdrażanie i rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna wymaga **cyklicznego monitorowania postępów realizacji SUMP MOF Gniezna**. Monitorowanie pozwala na zweryfikowanie, czy działania w ramach poszczególnych 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna (**Rozdziały 7.1.1 – 7.1.11**) są realizowane właściwie, a wdrażanie postanowień SUMP MOF Gniezna następuje zgodnie z jego przyjętymi założeniami i ustaleniami – a przez to, w jakim stopniu zaspokajane są potrzeby mieszkańców MOF Gniezna w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna.

System monitorowania oraz zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna powinien obejmować wszystkie JST MOF Gniezna, np. w ramach powołanego podmiotu – koordynatora zarządzającego i nadzorującego cały proces wdrażania elementów zrównoważonej mobilności w Mieście Gniezna, w Gminach MOF Gniezna i w powiecie gnieźnieńskim. W struktury zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską w obszarze MOF Gniezna powinni wchodzić przedstawiciele wszystkich JST MOF Gniezna.

Podmiotem koordynującym wdrażanie postanowień SUMP MOF Gniezna na całym obszarze MOF Gniezna dla wszystkich JST MOF Gniezna będzie **Stowarzyszenie ZIT Gniezno**. Jego zadaniem jako koordynatora poprzez **Radę Partnerstwa** oraz **Grupę Roboczą**, będzie monitorowanie:

- stopnia osiągnięcia poszczególnych:
 - wskaźników produktu Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna,
 - wskaźników rezultatu SUMP MOF Gniezna,
- wykonania projektów realizujących Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna.

Poszczególne JST MOF Gniezna będą natomiast odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych działań realizujących postanowienia SUMP MOF Gniezna oraz działań wpisujących się w odpowiednie Cele Strategiczne SUMP MOF Gniezna, koordynując je każda w swojej części w zakresie działań w swoim obszarze administracyjnym, z uwzględnieniem przypisanego im Obszaru Interwencji SUMP MOF Gniezna.

Każda z JST MOF Gniezna będzie przekazywała do podmiotu koordynującego wdrażanie SUMP MOF Gniezna – Stowarzyszenia ZIT Gniezno, informacje i dane dotyczące realizacji za dany okres poszczególnych działań obligatoryjnych (opisanych w **Rozdz. 7.2.1**) oraz działań fakultatywnych (opisanych w **Rozdz. 7.2.2**), lub innych działań realizujących wybrane Cele strategiczne SUMP MOF Gniezna. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji SUMP MOF Gniezna, na wzorze przygotowanym przez podmiot koordynujący wdrażanie SUMP MOF Gniezna.

W **Tab. 8.1** i w **Tab. 8.2** zestawiono wskaźniki realizacji SUMP MOF Gniezna dla działań ujętych w Pakietach działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezna i dla Gmin MOF Gniezna (**Rozdz. 7.2.1**), dla których ustalono ich wartości bazowe. Następnie zostały określone ich oczekiwane pośrednie wartości w roku 2034 – założonym roku zrealizowania postanowień SUMP MOF Gniezna oraz oczekiwane wartości docelowe – część operacyjna SUMP MOF Gniezna do 2040 roku.

Wskaźniki oraz ich wartości bazowe (na rok 2025), wartości pośrednie (w tym na rok 2034) oraz wartości docelowe (na rok 2040), wynikają:

- ze zbioru informacji opisowych oraz elementów zdiagnozowanych dla poszczególnych obszarów strategicznych w Diagnozie MOF Gniezna,
- ze wskazań i działań dla poszczególnych obszarów strategicznych w SUMP MOF Gniezna,
- z danych JST MOF Gniezna,
- z danych statystycznych GUS/BDL dla JST MOF Gniezna,
- z planów inwestycyjnych, wieloletnich programów inwestycyjnych i rozwojowych JST MOF Gniezna,
- ze wskazań przyjętych kierunków i polityk rozwojowych oraz dokumentów strategicznych każdego z JST MOF Gniezna,
- ze wskazań dokumentów, polityk oraz wytycznych krajowych i europejskich,
- z danych GUS/BDL,
- z wyników kolejnych nowych GPR 2025, GPR 2030, GPR 2035 i GPR 2040.

Mając na uwadze zoperacjonalizowanie Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna z perspektywą do 2034 roku oraz horyzontalnie do roku 2040, pierwsze, obligatoryjne monitorowanie stopnia realizacji SUMP MOF Gniezna

nastąpi w **2026** roku – jako **bilans otwarcia**. Następne obligatoryjne cykle – w formie raportów pośrednich, odbywać się mogą cyklicznie, a ostatni obligatoryjny cykl monitorowania, w formie raportu podsumowującego cały cykl realizacji SUMP MOF Gniezna, nastąpi w roku **2041** – jako **bilans zamknięcia**.

Ze względu na konieczność uwzględnienia monitorowania stopnia realizacji SUMP MOF Gniezna w horyzoncie do roku 2040 także:

- wyników kolejnych czterech pomiarów ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w nowych GPR 2025, GPR 2030, GPR 2035 i GPR 2040,
- kolejnych nowych perspektyw finansowych UE na lata 2028-2034 i na lata 2035-2041,
- w związku z istotnymi zmianami polityki krajowej oraz unijnej,
- kiedy JST MOF Gniezna uznają to za potrzebne i konieczne,

możliwe będą **dodatkowe raporty uzupełniające** raporty obligatoryjne, tak żeby uzyskać prawdziwy i rzeczywisty obraz widocznych oraz niezbędnych zmian związanych z tymi wydarzeniami.

Dlatego po otrzymaniu kompletu danych i informacji od JST MOF Gniezna, podmiot koordynujący wdrażanie SUMP MOF Gniezna będzie mógł je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna, w formie:

- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2026** – za rok 2025:
 - jako **bilans otwarcia**,
 - nawiązując do wyników nowego GPR 2025,
- **dodatkowego raportu uzupełniającego** prezentowanego w roku **2029** – za rok 2028:
 - nawiązując do nowej perspektywy finansowej UE na lata 2028-2034,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2031** – za rok 2030:
 - nawiązując do wyników nowego GPR 2030,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2035** – za rok 2034:
 - jako **bilans pośredni** realizacji SUMP MOF Gniezna,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2036** – za rok 2035:
 - nawiązując do wyników nowego GPR 2035,
 - nawiązując do nowej perspektywy finansowej UE na lata 2035-2041,
- **obligatoryjnego raportu** prezentowanego w roku **2041** – za rok 2040:
 - jako **bilans zamknięcia**,
 - jako **podsumowanie realizacji całości** SUMP MOF Gniezna,
 - nawiązując do wyników nowego GPR 2040,
- innych **dodatkowych raportów uzupełniających**, prezentowanych w zależności od potrzeb i aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, czy zmianami prawnymi, finansowymi, technologicznymi itp.

W przypadku konieczności oraz możliwości bieżącego sprawdzania stopnia oraz skutków realizacji postanowień SUMP MOF Gniezna, raporty mogą być prezentowane corocznie za każdy poprzedni rok.

Ocena postępów realizacji SUMP MOF Gniezna w zakresie Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna dokonywana będzie w oparciu o czytelną sześciostopniową skalę – **od 1** (ocena niedostateczna) **do 6** (ocena celująca). Pozwoli to ustalić prawidłowy poziom realizacji poszczególnych Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna w oparciu o osiągniętą rzeczywistą wartość wskaźników monitorowania względem założonych wartości pośrednich oraz docelowych.

Przy wdrażaniu działań ujętych w SUMP MOF Gniezna należy dążyć do realizacji wszystkich Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna na poziomie oceny co **najmniej bardzo dobrej** (5) do 2040 roku.

Za osiągnięcie wizji zrównoważonej mobilności dla MOF Gniezna przyjmuje się zrealizowanie i uzyskanie wszystkich wartości docelowych w roku 2040 przez wszystkie wskaźniki rezultatu SUMP MOF Gniezna, wskazane w **Tab. 8.2**.

Jeżeli monitoring z raportów obligatoryjnych (lub dodatkowych raportów uzupełniających) wskazywać będzie na brak, albo na niewystarczający postęp realizacji ustaleń SUMP MOF Gniezna w poszczególnych obszarach, jednostki je realizujące powinny wzmocnić starania w celu uzyskania założonych wartości dla wskaźników. Natomiast w sytuacji braku możliwości przeciwdziałania, JST MOF Gniezna powinny zaktualizować SUMP MOF Gniezna poprzez jego dostosowanie do aktualnych i realnych możliwości JST MOF Gniezna oraz do obowiązujących uwarunkowań i możliwości prawnych oraz finansowych.

Ze względu na to, że do roku 2040 powinna zostać zrealizowana cała część operacyjna SUMP MOF Gniezna, mając na uwadze, że:

- powinny zostać zrealizowane wszystkie etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej (Rys. 2.2),
- rozpoczną się kolejne, nowe perspektywy finansowe UE na lata 2028-2034 oraz na lata 2035-2041,
- pojawią się nowe wyzwania krajowe oraz unijne na kolejną dekadę,
- wejdą kolejne nowe technologie i możliwości rozwoju,

JST MOF Gniezna będą musiały przeanalizować następujące kwestie:

- czy warto kontynuować kierunki oraz działania wskazane w obecnym SUMP MOF Gniezna,
- czy obecny SUMP MOF Gniezna wymaga modyfikacji, żeby osiągnąć cele założone w części strategicznej,
- czy nowe uwarunkowania i możliwości oraz zasady dofinansowania nie wymagają konieczności dostosowania do nich zapisów obecnego SUMP MOF Gniezna.

Dlatego, dla dalszego prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna wskazuje się na możliwość zaktualizowania SUMP MOF Gniezna w całości, np.:

- w roku 2028 oraz w roku 2035 zgodnie z rozpoczęciem się kolejnych nowych perspektyw finansowych UE,
- w roku 2034 dla kolejnego okresu obowiązywania z częścią operacyjną do roku 2040 i z częścią strategiczną np. do roku 2045.

Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna są także wskaźnikami SMART, tj. jednocześnie są także:

- **Specific – specyficzne:**
 - wynikające z wniosków i wskazań Diagnozy MOF Gniezna,
 - obowiązują dla całego obszaru wdrożenia postanowień SUMP MOF Gniezna, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych Obszarów Interwencji SUMP MOF Gniezna,
- **Measurable – mierzalne:**
 - z określoną, konkretną i prawidłową jednostką miary,
 - z wyznaczoną i możliwą metodą pomiaru,
- **Attainable – osiągalne:**
 - możliwe do zrealizowania przez dany podmiot oraz na danym obszarze MOF Gniezna,
 - realne do wykonania z wykorzystaniem dostępnych narzędzi do ich realizacji,
- **Relevant – istotne:**
 - są krokiem naprzód w zakresie wdrażania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna,
 - wpływają bez- lub pośrednio przede wszystkim na obszary związane z: mobilnością, planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, zazielenianiem obszarów miejskich, adaptacją do zmian klimatu, zdrowiem i edukacją,
- **Time-based – określone:**
 - wskazują, kiedy zostaną osiągnięte poszczególne działania obligatoryjne z Pakietu działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna oraz kiedy powinny zostać osiągnięte pozostałe, fakultatywne działania SUMP MOF Gniezna,
 - wskazują, które działania są działaniami ciągłymi – realizowanymi przez cały okres obowiązywania SUMP MOF Gniezna.

8.1. Wskaźniki produktu SUMP MOF Gniezna

Dla prawidłowego monitorowania postępów w osiągnięciu Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna przyjęto 30 wskaźników produktu SUMP MOF Gniezna, przyczyniających się do realizacji każdego z 11. Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna w perspektywie do 2034 roku, wraz z ich opisem i podaniem źródła danych.

Tab. 8.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna

Cel Strategiczny	Wskaźnik realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
	numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2034 roku
Cel Strategiczny 1. Zintegrowane zarządzanie mobilnością	1	Liczba gmin w MOF Gniezna z przyjętymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport oraz ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna	szt.	2024	0	10
	2	Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożonymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport oraz ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna	szt.	2024	0	10
Cel Strategiczny 2. Zrównoważone planowanie przestrzenne	3	Średnia ocena uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w obowiązujących Planach ogólnych gmin w MOF Gniezna	wartość	2024	0,6	2,0
	4	Udział powierzchni MOF Gniezna objętej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem MOF Gniezna	%	2023	12,6	60
	5a	Udział powierzchni zabudowanej w Mieście Gniezno znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych	%	2024	93,5	95,9
	5b	Udział powierzchni zabudowanej w Gminach MOF Gniezna znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych	%	2024	58,1	72,3
Cel Strategiczny 3. Efektywna komunikacja zbiorowa	6	Udział miejscowości w Gminach MOF Gniezna obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej	%	2024	75	96
	7	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Gniezna	szt.	2024	1	18
	8	Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożoną integracją taryfowo-biletową w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej na obszarze całego MOF Gniezna	szt.	2024	1	10

Cel Strategiczny	Wskaźnik realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
	numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2034 roku
Cel Strategiczny 4. Zintegrowana sieć dróg rowerowych i pieszych	9	Liczba stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna z doprowadzonymi chodnikami	szt.	2024	4	18
	10	Liczba stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna z doprowadzonymi trasami rowerowymi	szt.	2024	5	18
	11	Długość tras rowerowych w MOF Gniezna	km	2024	121,2	430
	12	Udział szkół w MOF Gniezna z zadaszonymi parkingami dla rowerów	%	2024	13,7	85
Cel Strategiczny 5. Zrównoważony układ drogowy i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	13	Liczba miejscowości w MOF Gniezna z obwodnicami w ciągu dróg krajowych i dróg wojewódzkich	szt.	2024	9	16
	14	Liczba rannych na 100 wypadków drogowych w MOF Gniezna rocznie	os. / 100 wypadków	2023	130,6	65,3
	15	Długość ulic i dróg w strefach uspokojonego ruchu w MOF Gniezna	km	2024	61,5	230
Cel Strategiczny 6. Zrównoważona mobilność jako wsparcie turystyki	16	Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożonymi wspólnymi dla całego MOF Gniezna zasadami tworzenia i realizacji turystycznych tras rowerowych	szt.	2024	0	10
	17	Liczba miejsc postojowych dla autokarów turystycznych w MOF Gniezna	szt.	2024	2	30
Cel Strategiczny 7. Optymalizacja polityki parkingowej	18	Liczba miejsc postojowych w SPP w Mieście Gniezno	szt.	2024	1 255	1 500
	19	Liczba parkingów buforowych w Mieście Gniezno	szt.	2024	5	11
	20	Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożoną polityką parkingową	szt.	2024	0	10

Cel Strategiczny	Wskaźnik realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
	numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2034 roku
Cel Strategiczny 8. Ekologiczny transport drogowy	21	Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie MPK Gniezna na liniach ptz organizowanych przez Miasto Gniezna	%	2024	13,5	50
	22	Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MOF Gniezna	%	2024	2,0	35
	23	Udział samochodów osobowych – spalinowych z normą emisji spalin od EURO 6 wzwyż oraz zero- i niskoemisyjnych, zarejestrowanych w powiecie gnieźnieńskim	%	2024	52,7	85
Cel Strategiczny 9. Zrównoważona logistyka miejska i efektywne dostawy towarów	24	Długość ulic i dróg zamiejskich w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w MOF Gniezna	km	2024	149,1	300
	25	Liczba JST MOF Gniezna z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w MOF Gniezna	szt.	2024	0	11
Cel Strategiczny 10. Zrównoważona mobilność poprzez digitalizację	26	Udział JST MOF Gniezna z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie, zakup biletu i realizowanie podróży liniami przez nie organizowanymi	szt.	2024	0	11
Cel Strategiczny 11. Promocja i edukacja zrównoważonej mobilności	27	Liczba JST MOF Gniezna promujących ruch pieszy i rowerowy w ramach podróży niedalekich w MOF Gniezna, dedykowanych osobno dla osób pracujących oraz dla seniorów	szt.	2024	0	11
	28	Udział przedszkoli i szkół w MOF Gniezna przeprowadzających cykliczne kampanie promocyjne lub edukacyjne w zakresie zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna	%	2024	49	90
	29	Liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców MOF Gniezna	szt.	2024	0	12

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik nr 1. Liczba gmin w MOF Gniezna z przyjętymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport oraz ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna

Liczba gmin w MOF Gniezna (Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna), które przyjęły w drodze stosownej uchwały rady miasta lub rady gminy, opracowane dla całego MOF Gniezna standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport oraz ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach łączną liczbą gmin w MOF Gniezna, które przyjęły standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, np. 9 gmin w MOF Gniezna.

Źródło danych: Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 2. Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożonymi standardami usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport oraz ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna

Liczba gmin w MOF Gniezna (Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna), które wdrożyły opracowane dla całego MOF Gniezna standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, zmniejszających popyt na transport oraz ograniczających podróże zbędne w MOF Gniezna.

Dotyczy to działań integracyjnych, projektów oraz porozumień obejmujących co najmniej dwie gminy w MOF Gniezna, związanych ze standardami rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej oraz komunikacji: miejskiej, podmiejskiej, gminnej, międzygminnej, powiatowo-gminnej, a także komunikacji kolejowej.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach łączną liczbą gmin w MOF Gniezna, które wdrożyły standardy usług lub rozwiązań o charakterze ponadgminnym, np. 8 gmin w MOF Gniezna.

Źródło danych: Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 3. Średnia ocena uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w obowiązujących Planach ogólnych gmin w MOF Gniezna

Średnia wartość w obowiązujących Planach ogólnych gmin w MOF Gniezna (zastępujących obecne suikzp), w zakresie uwzględniania oraz zgodności ich zapisów z ideą zrównoważonej mobilności, a także uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w MOF Gniezna.

Wartość ta obliczana jest według czterostopniowej skali oceny (od 0 do 3), opisanej w [Rozdziale 2.4 Kontekst lokalny w Diagnostyce SUMP MOF Gniezna](#) dla dotychczasowych suikzp. Wskaźnik prezentowany jest jako średnia ocena z siedmiu kategorii (vide Rozdział 2.4 Kontekst lokalny w Diagnostyce SUMP MOF Gniezna – [Tab. 2.2 Zgodność obowiązujących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w MOF Gniezna](#) – wiersz: Średnia ocena dla MOF Gniezna), jako ocena dla nowych Planów ogólnych gmin.

Źródło danych: Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 4. Udział powierzchni MOF Gniezna objętej obowiązującymi mpzp w powierzchni ogółem MOF Gniezna

Wielkość pokrycia powierzchni MOF Gniezna obowiązującymi mpzp, wobec powierzchni całego obszaru MOF Gniezna. Wykazana jest przy tym także wielkość obszaru nieobjętego jeszcze mpzp.

Wskaźnik prezentowany jest udziałem procentowym powierzchni MOF Gniezna pokrytej obowiązującymi mpzp, wobec powierzchni MOF Gniezna ogółem, np. 75% powierzchni MOF Gniezna jest pokryta obowiązującymi mpzp.

Źródło danych: Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna oraz GUS/BDL.

Grupa wskaźników 5, składająca się z dwóch wskaźników:

- **Wskaźnik nr 5a. Udział powierzchni zabudowanej w Mieście Gniezno znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych,**
- **Wskaźnik nr 5b. Udział powierzchni zabudowanej w Gminach MOF Gniezna znajdującej się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych.**

Wskaźniki grupy 5. to udział powierzchni zabudowanej na obszarze Miasta Gniezno (**wskaźnik nr 5a**) / Gmin MOF Gniezna (**wskaźnik nr 5b**), którą obejmuje ekwidystanta w linii prostej, w odległości:

- 417 m od czynnych przystanków autobusowych w Mieście Gniezno / w Gminach MOF Gniezno, odpowiadającej 5-minutowemu dojściu pieszo,
- 833 m od czynnych w ruchu pasażerskim stacji i przystanków kolejowych w Mieście Gniezno / w Gminach MOF Gniezno, odpowiadającej 10-minutowemu dojściu pieszo,

wobec całej powierzchni zabudowanej Miasta Gniezno / Gmin MOF Gniezno.

Wskaźniki grupy 5. ogólnie dotyczą kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej. Prezentowane one są w procentach, np. 94% powierzchni zabudowanej w Mieście Gniezno / 65% powierzchni zabudowanej w Gminach MOF Gniezna, znajduje się w odległości 417 m od czynnych przystanków autobusowych oraz 833 m od czynnych stacji i przystanków kolejowych.

Źródło danych: ogólnodostępne bazy danych geoprzestrzennych (geoportal.gov.pl.), poddawane odpowiedniej analizie gisowej.

Wskaźnik nr 6. Udział miejscowości w Gminach MOF Gniezna obsługiwanych autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej

Łączna liczba miejscowości w Gminach MOF Gniezna, które są obsługiwane w dni robocze autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej, wobec liczby wszystkich miejscowości w Gminach MOF Gniezna.

Wskaźnik ogólnie dotyczy kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej. Prezentowany jest on w procentach, np. 85% miejscowości w Gminach MOF Gniezna obsługiwanych jest w dni robocze autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło danych: dane każdej z JST MOF Gniezna, pełniące funkcję Organizatora publicznego transportu zbiorowego, lub dane od Organizatora publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 7. Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Gniezna

Liczba węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na obszarze MOF Gniezna – zwartych zespołów przystanków komunikacyjnych dla co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej (komunikacji autobusowej: miejskiej, gminnej, powiatowej, powiatowo-gminnej i wojewódzkiej oraz opcjonalnie komercyjnej, a także komunikacji kolejowej), wyposażonych w infrastrukturę przystankową oraz w parkingi dla samochodów P+R i/lub parkingi dla rowerów B+R i opcjonalnie w parkingi K+R.

Wskaźnik dotyczy kwestii podziału modalnego (modalshare) oraz kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej, prezentowany jest łączną liczbą takich zintegrowanych węzłów przesiadkowych, np. 11 zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 8. Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożoną integracją taryfowo-biletową w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej na obszarze całego MOF Gniezna

Liczba gmin w MOF Gniezna (Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna), które wdrożyły integrację taryfowo-biletową, umożliwiającą podróże po obszarze całego MOF Gniezna każdą linią autobusową w charakterze użyteczności publicznej funkcjonującej w MOF Gniezna, niezależnie od jej organizatora.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest liczbą gmin w MOF Gniezna z wdrożoną integracją taryfowo-biletową w ramach wspólnego biletu w komunikacji autobusowej na obszarze całego MOF Gniezna.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 9. Liczba stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna z doprowadzonymi chodnikami

Liczba stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna, czynnych w ruchu pasażerskim, do których bezpośrednio doprowadzone zostały chodniki (drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest liczbą wyłącznie istniejących stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna czynnych w ruchu pasażerskim, z doprowadzonymi do nich chodnikami.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 10. Liczba stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna z doprowadzonymi trasami rowerowymi

Liczba stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna, czynnych w ruchu pasażerskim, do których doprowadzone zostały trasy rowerowe (drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ruch rowerów prowadzony na jezdni, tj. kontrapasy rowerowe, kontraruch rowerowy oraz pasy ruchu dla rowerów). Nie dotyczy to turystycznych szlaków rowerowych.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest liczbą wyłącznie istniejących stacji i przystanków kolejowych w MOF Gniezna czynnych w ruchu pasażerskim, z doprowadzonymi do nich trasami rowerowymi.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 11. Długość tras rowerowych w MOF Gniezna

Łączna długość tras rowerowych w MOF Gniezna (w Mieście Gniezno i w Gminach MOF Gniezna), rozumianych jako: drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz ruch rowerów prowadzony na jezdni, tj. kontrapasy rowerowe, kontraruch rowerowy oraz pasy ruchu dla rowerów. Do długości tras rowerowych nie zalicza się długości turystycznych szlaków rowerowych.

Wskaźnik ogólnie dotyczy kwestii podziału modalnego (modalshare) oraz kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest w kilometrach z zaokrągleniem do pełnych 100 metrów, np. 309,7 km tras rowerowych w MOF Gniezna.

Źródło danych: GUS/BDL lub dane JST MOF Gniezna oraz dane GDDKiA i WZDW.

Wskaźnik nr 12. Udział szkół w MOF Gniezna z zadaszonymi parkingami dla rowerów

Liczba szkół posiadających na swoim terenie wielostanowiskowe, zadaszone parkingi dla rowerów, dostępne dla wszystkich uczniów (także dla pracowników szkół), względem liczby wszystkich szkół w MOF Gniezna. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby szkół podstawowych, szkół średnich i szkół zawodowych, funkcjonujących na obszarze MOF Gniezna.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie podziału modalnego (modalshare) oraz dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej. Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 75% szkół w MOF Gniezna posiada zadaszone parkingi rowerowe.

Źródło danych: dane każdej z JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 13. Liczba miejscowości w MOF Gniezna z obwodnicami w ciągu dróg krajowych i dróg wojewódzkich

Liczba miejscowości w MOF Gniezna posiadających obwodnicę w ciągu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, które pozwoliły na usunięcie ruchu tranzytowego z centrum Miast MOF Gniezna (obwodnice śródmiejskie), z samych Miast MOF Gniezna (obwodnice miast) oraz z miejscowości w Gminach MOF Gniezna. Wskaźnik dotyczy zarówno obwodnic planowanych przez GDDKiA i WZDW, jak i obwodnic proponowanych w SUMP MOF Gniezna.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on w liczbie obwodnic, np.: 14 miejscowości w MOF Gniezna posiadających wybudowaną obwodnicę w ciągu dróg krajowych lub dróg wojewódzkich.

Źródło danych: dane Miasta Gniezno i Gmin MOF Gniezna, oraz GDDKiA i WZDW.

Wskaźnik nr 14. Liczba rannych na 100 wypadków drogowych w MOF Gniezna rocznie

Łączna liczba osób rannych w wypadkach drogowych na obszarze MOF Gniezna w skali roku, przeliczana na 100 wypadków drogowych w MOF Gniezna.

Mając na uwadze wytyczne Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, zakładające ograniczenie do roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, uwzględniając niższy wskaźnik za rok 2019 dla obszaru MOF Gniezna wynoszący 115,9 i większą wartość wskaźnika za rok 2023 wynoszącą 130,6 dla całego MOF Gniezna, jako rok bazowy przyjęty został rok 2023.

Wskaźnik dotyczy kwestii wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych i prezentowany jest liczbą osób rannych na 100 wypadków drogowych w MOF Gniezna, np. 103,4 osób rannych na 100 wypadków w MOF Gniezna.

Źródło danych: GUS/BDL dla powiatu gnieźnieńskiego, lub dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik nr 15. Długość ulic i dróg w strefach uspokojonego ruchu w MOF Gniezna

Łączna długość ulic w Miastach MOF Gniezna oraz dróg zamiejskich w Gminach MOF Gniezna, w granicach wprowadzonych i funkcjonujących stref uspokojonego ruchu, rozumianych jako drogi powiatowe i drogi gminne znajdujące się w prawidłowo oznakowanych strefach Tempo-20/30/40 (znaki B-43/B-44) oraz w prawidłowo oznakowanych strefach zamieszkania (znaki D-40/D-41).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on w kilometrach, łączną długością dróg, np.: 153 km ulic i dróg zamiejskich w strefach uspokojonego ruchu w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 16. Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożonymi wspólnymi dla całego MOF Gniezna zasadami tworzenia i realizacji turystycznych tras rowerowych

Liczba gmin w MOF Gniezna (Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna) z wdrożonymi zasadami tworzenia i realizacji turystycznych tras rowerowych, wspólnymi dla całego MOF Gniezna, które obejmują infrastrukturę rowerową w postaci realizacji szlaków rowerowych oraz towarzyszącej infrastruktury rowerowej.

Wskaźnik prezentowany jest w liczbie gmin w MOF Gniezna, np. 9 gmin w MOF Gniezna wdrożyło wspólne dla całego MOF Gniezna zasady tworzenia i realizacji turystycznych tras rowerowych km tras rowerowych.

Źródło danych: GUS/BDL lub dane gmin w MOF Gniezna (Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna).

Wskaźnik nr 17. Liczba miejsc postojowych dla autokarów turystycznych w MOF Gniezna

Liczba miejsc postojowych dla autokarów turystycznych w MOF Gniezna. Wskaźnik dotyczy utworzonych i wyznaczonych miejsc postojowych (stałych i czasowych) w Miastach MOF Gniezna oraz w Gminach MOF Gniezna, w miejscach atrakcji turystycznych i w miejscach dziedzictwa kulturowego, a także bezpłatnych parkingów wielostanowiskowych w Mieście Gniezno poza obszarem centrum miasta.

Wskaźnik prezentowany jest jako liczba miejsc postojowych, np. 47 miejsc postojowych dla autokarów turystycznych w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane każdej z JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 18. Liczba miejsc postojowych w SPP w Mieście Gniezno

Liczba miejsc postojowych w Strefie Płatnego Parkowania (oraz w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania, jeśli powstanie) objętych opłatą za postój w Mieście Gniezno, tj. na obszarze Starego Miasta oraz w innych miejscach miasta.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest w sztukach, np. 2 250 miejsc postojowych w SPP w Mieście Gniezno.

Źródło danych: dane Miasta Gniezno.

Wskaźnik nr 19. Liczba parkingów buforowych w Mieście Gniezno

Liczba parkingów buforowych w Mieście Gniezno (parkingów wielostanowiskowych przeznaczonych dla osób dojeżdżających spoza miasta lub z osiedli peryferyjnych, które chcą dojechać do celu podróży w centrum miasta i po zaparkowaniu na nich samochodu na czas załatwiania swoich spraw w centrum, osoba lub osoby mogą dotrzeć do celu swojej podróży pieszo, pojazdami systemów współdzielonych – rowerem miejskim lub hulajnogą elektryczną, lub transportem zbiorowym).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest w sztukach, np. 11 parkingów buforowych w Mieście Gniezno.

Źródło danych: dane Miasta Gniezno.

Wskaźnik nr 20. Liczba gmin w MOF Gniezna z wdrożoną polityką parkingową

Liczba gmin w MOF Gniezna (Miasto Gniezno i Gminy MOF Gniezna), które wdrożyły politykę parkingową, wobec liczby wszystkich gmin w MOF Gniezna. Wskaźnik dotyczy realizacji opracowanej wspólnej polityki parkingowej dla całego MOF Gniezna, dotyczącej m.in. parkowania samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów, rowerów i hulajnog, a także tworzenia stref płatnego parkowania oraz parkingów P+R, B+R i K+R w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane Miasta Gniezno i Gmin MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 21. Udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie MPK Gniezno na liniach ptz organizowanych przez Miasto Gniezno

Udział autobusów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym – BEV oraz wodorowym – FCEV) i autobusów niskoemisyjnych (rozumianych jako autobusy z silnikami spalinowymi spełniającymi normę emisji spalin co najmniej EURO 6 i kolejne oraz jako autobusy hybrydowe – HEV, MHEV, PHEV) we flocie MPK Gniezno, wykorzystywanych do obsługi linii komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Gniezno, w całkowitej liczbie autobusów objętych tymi zleceniami. Wartości nawiązują do aktualnie obowiązujących udziałów w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (lub w aktualnie obowiązującej ustawie traktującej o takich pojazdach, lub w obowiązujących aktualnie wytycznych, lub według wspólnych założeń własnych JST MOF Gniezna).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 60% autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie MPK Gniezna na liniach ptz organizowanych przez Miasto Gniezno.

Źródło danych: dane od MPK Gniezna.

Wskaźnik nr 22. Udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MOF Gniezna

Udział pojazdów zeroemisyjnych (o napędzie elektrycznym – BEV oraz wodorowym – FCEV) lub pojazdów niskoemisyjnych (CNG, LNG oraz napędzanych biometanem lub hybrydowych – HEV, MHEV, PHEV) we flotach:

- pojazdów JST MOF Gniezna użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi, w całkowitej liczbie pojazdów w tych flotach,
- pojazdów podmiotów zewnętrznych wykonujących dla JST MOF Gniezna zadania związane z usługami komunalnymi w ramach stosownych porozumień i umów, w całkowitej liczbie pojazdów tych podmiotów razem,

zgodnie z aktualnie obowiązującymi wartościami ich udziałów wymaganymi w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (lub w aktualnie obowiązującej ustawie traktującej o takich pojazdach, lub w obowiązujących aktualnie wytycznych, lub według wspólnych założeń własnych JST MOF Gniezna).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 45% pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST MOF Gniezna.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 23. Udział samochodów osobowych – spalinowych z normą emisji spalin od EURO 6 wzwyż oraz zero- i niskoemisyjnych, zarejestrowanych w powiecie gnieźnieńskim

Udział samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie gnieźnieńskim:

- z silnikami spalinowymi spełniającymi normę emisji spalin EURO 6 i wyższe,
- zeroemisyjnych z silnikami o napędzie elektrycznym (BEV) oraz o napędzie wodorowym (FCEV),
- niskoemisyjnych – CNG, LNG, napędzanych biometanem, hybrydowych (HEV, MHEV, PHEV),

w całkowitej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on jako udział procentowy, np. 75% samochodów osobowych spalinowych z normą emisji spalin od EURO 6 wzwyż i samochodów osobowych zero- i niskoemisyjnych w całkowitej liczbie zarejestrowanych w powiecie gnieźnieńskim samochodów osobowych.

Źródło danych: dane Powiatu Gnieźnieńskiego.

Wskaźnik nr 24. Długość ulic i dróg zamiejskich w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w MOF Gniezna

Łączna długość ulic w granicach Miast MOF Gniezna i dróg zamiejskich w Gminach MOF Gniezna w obszarach stref zakazu wjazdu dla samochodów ciężarowych (czasowych, statycznych oraz dedykowanych określonej grupom i rodzajom pojazdów), oznakowanymi znakiem B-33 z określoną wartością DMC pojazdu lub znakiem B-5 zakazującym wjazdu pojazdom ciężarowym (z określoną wartością powyżej 3,5 t).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on w kilometrach (z możliwością zaokrąglenia do pełnych 100 metrów), np. 290,7 km ulic i dróg zamiejskich w MOF Gniezna jest w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 25. Liczba JST MOF Gniezna z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w MOF Gniezna

Liczba JST MOF Gniezna, które wdrożyły opracowane dla całego obszaru MOF Gniezna zasady ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego, m.in. poprzez wyniesienie w terenie docelowej organizacji ruchu oraz egzekwowanie przyjętych zasad i wymogów.

Wskaźnik obejmuje w stopniu ogólnym kwestie w zakresie emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Prezentowany jest on liczbą JST MOF Gniezna, które wdrożyły i egzekwują przyjęte zasady ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 26. Udział JST MOF Gniezna z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie, zakup biletu i realizowanie podróży liniami przez nie organizowanymi

Liczba JST MOF Gniezna, które wdrożyły (lub posiadają) na całym obszarze MOF Gniezna wspólną, zintegrowaną oraz ogólnodostępną, publiczną aplikację mobilną, która umożliwia zaplanowanie podróży od źródła do celu po całym obszarze MOF Gniezna, z wykorzystaniem zarówno autobusowych i kolejowych linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, jak i dostępnych pojazdów systemów współdzielonych (w tym np. Gnieźnieńskiego Roweru Miejskiego).

Wskaźnik obejmuje ogólnie kwestie w zakresie dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej i prezentowany jest liczbą JST MOF Gniezna z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze MOF Gniezna.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 27. Liczba JST MOF Gniezna promujących ruch pieszego i rowerowy w ramach podróży niedalekich w MOF Gniezna, dedykowanych osobno dla osób pracujących oraz dla seniorów

Łączna liczba JST MOF Gniezna, które promują ruch pieszego i ruch rowerowy w ramach podróży niedalekich w MOF Gniezna, jako alternatywne sposoby przemieszczania się względem samochodu osobowego, wobec liczby wszystkich JST MOF Gniezna. Promowanie obejmować ma dwie grupy mieszkańców MOF Gniezna – osób pracujących (młodzież pracująca, grupa osób w wieku produkcyjnym) oraz osób w wieku poprodukcyjnym – seniorów.

Wskaźnik dotyczy wszystkich kwestii związanych z mobilnością i prezentowany jest w sztukach, np. 9 JST MOF Gniezna przeprowadza działania promujące ruch pieszego i rowerowy w ramach podróży niedalekich w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane każdej z JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 28. Udział przedszkoli i szkół w MOF Gniezna przeprowadzających cykliczne kampanie promocyjne lub edukacyjne w zakresie zrównoważonej mobilności w MOF Gniezna

Liczba przedszkoli i szkół w MOF Gniezna, w których przeprowadzane są lub które uczestniczą w cyklicznych (nie w jednorazowych) kampaniach promocyjnych i/lub kampaniach edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna, wobec liczby wszystkich przedszkoli i szkół w MOF Gniezna. Wskaźnik dotyczy łącznej liczby przedszkoli, szkół podstawowych, szkół średnich i szkół zawodowych, funkcjonujących na obszarze MOF Gniezna.

Wskaźnik ogólnie dotyczy wszystkich kwestii związanych z mobilnością i prezentowany jest w procentach, np. 80% przedszkoli i szkół w MOF Gniezna jest zaangażowanych w cykliczne kampanie promocyjne i/lub edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane każdej z JST MOF Gniezna.

Wskaźnik nr 29. Liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców MOF Gniezna

Łączna liczba cyklicznych kampanii informacyjnych oraz kampanii edukacyjnych o tematyce związanej z korzyściami (przede wszystkim dla środowiska naturalnego i klimatu oraz dla zdrowia człowieka), będącymi efektem obniżania zanieczyszczeń komunikacyjnych (emisji liniowej i hałasu drogowego) na całym obszarze MOF Gniezna.

Wskaźnik obejmuje tylko cykliczne (nie jednorazowe) działania przeprowadzane przez JST MOF Gniezna, które są skierowane tematycznie do różnych grup wiekowych mieszkańców MOF Gniezna, tj. przedszkolaków, dzieci i młodzieży szkolnej, osób w wieku produkcyjnym, seniorów.

Wskaźnik prezentowany jest w sztukach, np. 6 cyklicznych kampanii informacyjnych oraz edukacyjnych w MOF Gniezna.

Źródło danych: dane każdej z JST MOF Gniezna.

8.2. Wskaźniki rezultatu SUMP MOF Gniezna

Celem prowadzenia prawidłowego monitorowania postępów realizacji SUMP MOF Gniezna przyjęto dziewięć wskaźników rezultatu SUMP MOF Gniezna. Realizują one postanowienia SUMP MOF Gniezna – wskazując wartości docelowe w perspektywie do 2034 roku i wartości, które powinny być osiągnięte w horyzoncie do roku 2040.

Wskaźniki te realizują także wizję SUMP MOF Gniezna, wybrany scenariusz rozwoju i cele strategiczne. Cztery wskaźniki rezultatu SUMP MOF Gniezna realizują też obowiązujące wskaźniki SUMI opracowane przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej, które pozwalają na przeprowadzanie znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Do każdego ze wskaźników rezultatu SUMP MOF Gniezna podany został ich opis i źródła danych.

Tab. 8.2 Wskaźniki rezultatu SUMP MOF Gniezna

Wskaźnik rezultatu SUMP MOF Gniezna		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika		
numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2034 roku	w perspektywie roku 2040
A	Udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po MOF Gniezna	%	2025	72	71	70
B	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w MOF Gniezna rocznie	liczba zgonów / 100 tys. mieszkańców	2023	2,1	1,0	0,5
C	Liczba lokali mieszkalnych w MOF Gniezna narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	lokal mieszkalny	2022	298	149	75
D	Średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w MOF Gniezna	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	2024	6,9	6	4

Wskaźnik rezultatu SUMP MOF Gniezna		Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika		
numer	nazwa			bazowa	docelowa w 2034 roku	w perspektywie roku 2040
E1	Mieszkańcy MOF Gniezna z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	20	25	35
E2	Mieszkańcy Miasta Gniezno z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	80	83	88
E3	Mieszkańcy Gmin MOF Gniezna z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	17,4	23	30
F	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MOF Gniezna	CO ₂ tonach (ekw.) / 100 tys. mieszkańców	2019	17 873	17 694*	17 517
G	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM _{2,5}) w MOF Gniezna	kg PM _{2,5} ekw. / 100 tys. mieszkańców	2019	1 375	1 300*	1 150

* wartość zgodnie ze Zintegrowanym Modelem Ruchu (CUPT, wersja 2.0), dla roku 2030

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik rezultatu A. Udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po MOF Gniezna

Średniodobowy udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po MOF Gniezna (ruch roczny), na podstawie modelu ruchu, tj. dotyczących podróży wewnątrz obszaru MOF Gniezna o motywacjach: dojazdy, służbowe oraz inne, wykonywanych systemami transportowymi – samochodami osobowymi i transportem zbiorowym.

Wskaźnik dotyczy kwestii podziału modalnego (modalshare) i prezentowany jest udziałem procentowym, np.: 55% podróży w transporcie pasażerskim w MOF Gniezna realizowanych jest w roku 2034 samochodem osobowym.

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0), w zakresie MOF Gniezna.

Wskaźnik rezultatu B. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w MOF Gniezna rocznie

Łączna liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadków drogowych na obszarze MOF Gniezna w skali roku, przeliczana na 100 tys. mieszkańców MOF Gniezna.

Wskaźnik dotyczy kwestii wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych. Jest to także wskaźnik nr 5 – śmiertelne wypadki drogowe, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), w celu przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Mając na uwadze wytyczne Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, zakładające ograniczenie do roku 2030 liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, uwzględniając bardzo wysoki wskaźnik za rok 2019 dla obszaru MOF Gniezna wynoszący 9,6 i niższą wartość wskaźnika za rok 2023 wynoszącą 2,1 dla całego MOF Gniezna, jako rok bazowy przyjęty został rok 2023.

Wskaźnik prezentowany jest liczbą zgonów na 100 tys. mieszkańców, np. 1,5 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców w MOF Gniezna w roku 2034.

Źródło danych: GUS/BDL dla powiatu gnieźnieńskiego, lub dane Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.obserwatoriumbrd.pl).

Wskaźnik rezultatu C. Liczba lokali mieszkalnych w MOF Gniezna narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB

Łączna liczba lokali mieszkalnych w MOF Gniezna, które są narażone na hałas komunikacyjny pochodzący od ruchu drogowego, oceniany wskaźnikiem $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Wskaźnik dotyczy kwestii zanieczyszczenia hałasem i prezentowany jest liczbą lokali mieszkalnych np. 165 lokali mieszkalnych w MOF Gniezna narażonych jest w roku 2034 na hałas drogowy o wartości $L_{DWN} \geq 55$ dB.

Źródło danych: Strategiczna Mapa Hałasu dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie w województwie wielkopolskim (GDDKiA), lub aktualny program ochrony środowiska prezentujący dane dla całego obszaru powiatu gnieźnieńskiego.

Wskaźnik rezultatu D. Średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w MOF Gniezna

Średnioroczna wartość zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dwutlenkiem azotu (NO_2) w MOF Gniezna.

Wskaźnik dotyczy kwestii emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza, prezentowany jest stężeniem średniorocznym NO_2 , wyrażonym w $\mu g/m^3$, np. średnia roczna w MOF Gniezna wynosi w 2034 roku $5,09 \mu g/m^3$ dwutlenku azotu.

Źródło danych: https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/current/station_details/info/890 (Piaski 10, Krzyżówka, gmina Witkowo), bank danych GIOŚ.

Grupa wskaźników rezultatu E, składająca się z trzech wskaźników.

- **Wskaźnik rezultatu E1. Mieszkańcy MOF Gniezna z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,**
- **Wskaźnik rezultatu E2. Mieszkańcy Miasta Gniezna z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,**
- **Wskaźnik rezultatu E3. Mieszkańcy Gmin MOF Gniezna z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego.**

Wskaźniki rezultatu grupy E. są procentowym udziałem sumy odpowiednio dla:

- liczby mieszkańców MOF Gniezna (**wskaźnik E1**) / Miasta Gniezno (**wskaźnik E2**) / Gmin MOF Gniezna (**wskaźnik E3**), którzy w odległości 417 m w linii prostej dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego (odpowiadającej odległości 5 minut dojścia pieszo) lub 833 m w linii prostej dla kolei (odpowiadającej odległości 10 minut dojścia pieszo) od miejsca zamieszkania, mają dostęp do przystanków zapewniających **bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego**,
- połowy liczby mieszkańców MOF Gniezna (**wskaźnik E1**) / Miasta Gniezno (**wskaźnik E2**) / Gmin MOF Gniezna (**wskaźnik E3**), którzy w odległościach jak wyżej, mają dostęp do przystanków zapewniających **dobry dostęp do transportu zbiorowego**,

w liczbie wszystkich mieszkańców MOF Gniezna / Miasta Gniezno / Gmin MOF Gniezna.

Dla obszaru zamieszkałego przez **powyżej 100 tys. mieszkańców** – dla MOF Gniezna (**wskaźnik E1**), **bardzo dobry dostęp** to powyżej średnio 10 potąceń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie), a **dobry dostęp** to powyżej średnio 4 potąceń na godzinę. Natomiast dla obszarów zamieszkałych przez **poniżej 100 tys. mieszkańców** – dla Miasta Gniezno (**wskaźnik E2**) i dla Gmin MOF Gniezna (**wskaźnik E3**), **bardzo dobry dostęp** to powyżej średnio 4 potąceń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie), a **dobry dostęp** to powyżej średnio 4 potąceń na godzinę.

Wskaźniki grupy E dotyczą kwestii dostępu do usług mobilnościowych/ dostępności transportowej oraz wchodzi w skład **wskaźnika nr 6 – dostęp do usług w zakresie mobilności**, opracowanego przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), celem przeprowadzania znormalizowanej oceny systemów mobilności oraz pomiaru ulepszeń wynikających z nowych praktyk lub polityk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Wskaźniki grupy E prezentowane są udziałem procentowym, np. 75% mieszkańców MOF Gniezna / 90% mieszkańców Miasta Gniezno / 55% mieszkańców Gmin MOF Gniezna, ma bardzo dobry lub dobry dostęp do publicznego transportu zbiorowego.

Źródło danych: dane JST MOF Gniezna oraz Organizatorów publicznego transportu w MOF Gniezna.

Wskaźnik rezultatu F. Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MOF Gniezna

Emisja gazów cieplarnianych CO₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców w MOF Gniezna, obliczana zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik dotyczy kwestii emisji gazów cieplarnianych. Jest to także **wskaźnik nr 7 – emisja gazów cieplarnianych**, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) i prezentowany jest wartością CO₂ w tonach (ekw.), np. 8 699 t CO₂.

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0), w zakresie MOF Gniezna.

Wskaźnik rezultatu G. Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM_{2,5}) w MOF Gniezna

Emisja pyłów PM_{2,5} (w kg PM_{2,5} ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców w MOF Gniezna, obliczona zgodnie z metodyką EMEP/EEA dla transportu drogowego.

Wskaźnik dotyczy kwestii zanieczyszczenia powietrza. Jest to także **wskaźnik nr 3 – emisja zanieczyszczeń powietrza**, opracowany przez Komisję Europejską dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) i prezentowany jest wartością w kg PM_{2,5} ekw., np. 1 201 kg PM_{2,5} / 100 tys. mieszkańców w MOF Gniezna.

Źródło danych: Zintegrowany Model Ruchu (CUPT, wersja 2.0), w zakresie MOF Gniezna.

9. Spis rysunków

Rys. 2.1 Obszar MOF Gniezna z podziałem na gminy	12
Rys. 2.2 Etapy cyklu Zrównoważonego Planowania Mobilności Miejskiej	14
Rys. 3.1 Podróże mieszkańców MOF Gniezna	15
Rys. 4.1 Obszary interwencji SUMP MOF Gniezna	24
Rys. 5.1 Wybór scenariusza rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w MOF Gniezna	30
Rys. 7.1 Istniejące i planowane zintegrowane węzły przesiadkowe w oparciu o stacje i przystanki kolejowe w MOF Gniezna	56
Rys. 7.2 Istniejące i planowane węzły przesiadkowe w oparciu o stacje i przystanki kolejowe w Gnieźnie	58
Rys. 7.3 Istniejące i planowane trasy rowerowe w Mieście Gniezno.	60
Rys. 7.4 Istniejące i planowane trasy rowerowe w MOF Gniezna.	61
Rys. 7.5 Planowane i proponowane obwodnice w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich w MOF Gniezna	63
Rys. 7.6 Proponowany system obwodnic w Gnieźnie	65
Rys. 7.7 Ocena priorytetu i wykonalności działania	73
Rys. 7.8 Wskazania istotności realizacji działań SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno	74
Rys. 7.9 Wskazania istotności realizacji działań SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.	75

10. Spis tabel

Tab. 1.1 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno.	11
Tab. 1.2 Istotność realizacji poszczególnych działań SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.	11
Tab. 4.1 Istotność Obszarów Strategicznych mobilności w MOF Gniezna wskazana w drodze partycypacji społecznej.	22
Tab. 5.1 Zestawienie wyników oceny scenariuszy rozwoju pod kątem realizacji Obszarów Strategicznych.	31
Tab. 7.1 Zakres niezbędnych zmian w dokumentach planistycznych JST MOF Gniezna zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.	46
Tab. 7.2 Zakres niezbędnych zmian dokumentów strategicznych JST MOF Gniezna zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.	47
Tab. 7.3 Zakres niezbędnych zmian w planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności.	51
Tab. 7.4 Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno.	76
Tab. 7.5 Pakiet działań realizacyjnych SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.	78
Tab. 7.6 Pozostałe działania SUMP MOF Gniezna dla Miasta Gniezno.	81
Tab. 7.7 Pozostałe działania SUMP MOF Gniezna dla Gmin MOF Gniezna.	81
Tab. 8.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych SUMP MOF Gniezna	91
Tab. 8.2 Wskaźniki rezultatu SUMP MOF Gniezna	101