

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Plan Mobilności Miejskiej to plan stworzony celem zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny. Stanowi uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich i charakteryzuje się odmiennym spojrzeniem na sposób planowania.

W poniższej tabeli przedstawiono zmiany w stosunku do tradycyjnego sposobu planowania transportu.

*Tabela 1 Porównanie Tradycyjnego Planowania Transportu do Planowania Zrównoważonej Mobilności Miejskiej [Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska]*

Tradycyjne podejście do planowania transportu	Planowanie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu	Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele: Dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju
Krótko- i średnioterminowy	Krótko- i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna ma służyć skutecznemu planowaniu i wdrażaniu działań związanych z mobilnością, mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców miasta przy poszanowaniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Plan sporządzony został w oparciu o opracowanie Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Dokument zachowuje spójność z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi) oraz dokumentami będącymi na etapie projektowania.

Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna zawiera elementy związane z:

- Transportem publicznym;
- Transportem prywatnym;
- Polityką parkingową;
- Strefami ruchu pieszych;
- Transportem rowerowym;
- Transportem towarowym.

## ZARYS METODOLOGICZNY

Analiza dokumentów związanych z mobilnością.

Analizie poddane zostały m. in. następujące dokumenty:

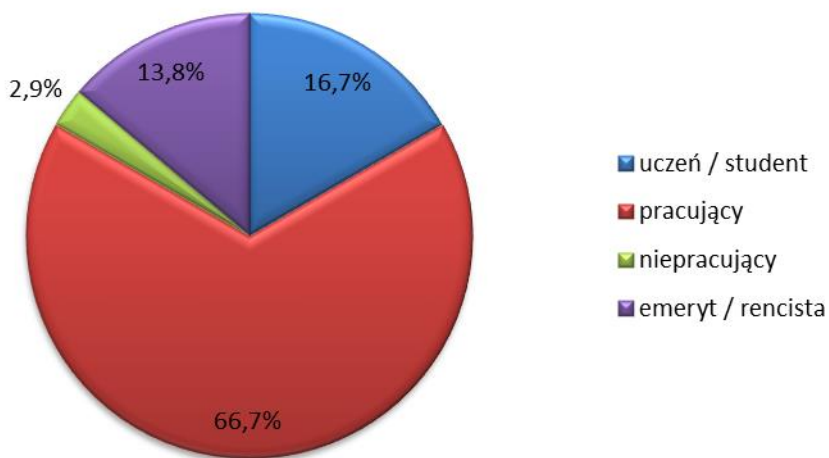
- Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- dane statystyczne GUS (w tym pochodzące z Banku Danych Lokalnych);
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);
- Strategia Rozwoju Kraju 2020;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie;
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 - 2025;
- Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku;
- Programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej;
- Studium rozwoju zrównoważonego transportu Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Leszczyńskiej;
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Leszna na lata 2014-2020.

## PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

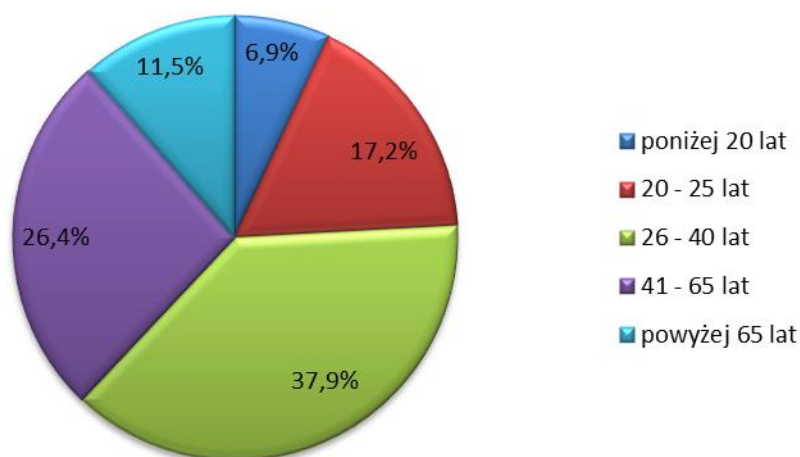
Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią jego istotny element. Plan Mobilności Miejskiej skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Na potrzebę opracowania dokumentu sporządzono ankietyzację, mającą na celu zbadanie potrzeb oraz poznanie propozycji społeczeństwa na rozwiązanie kwestii problemowych w mieście.

W trakcie procesu ankietyzacji zebrano informacje od 174 mieszkańców. W ankiecie pytano m. in. o informacje o wypełniającym (przynależność do grupy zawodowej, przedział wiekowy czy płeć), sposób podróżowania w mieście, problemy napotymane podczas podróży transportem publicznym, a także pomysły na poprawę systemu transportowego w mieście.

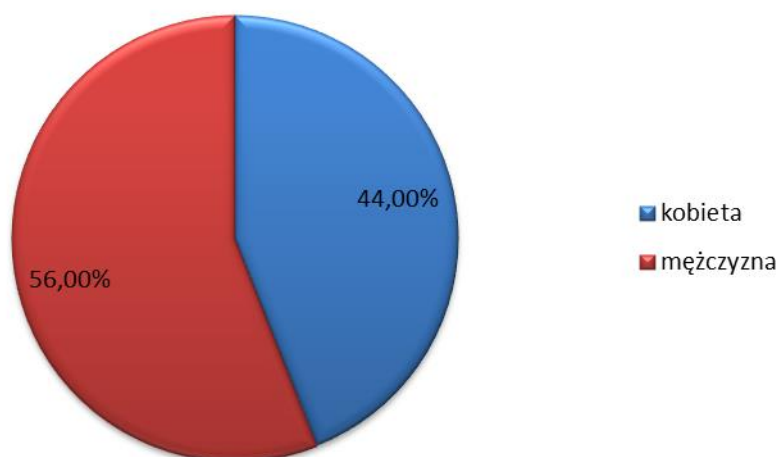
Wśród partycypujących w przeprowadzonych konsultacjach zdecydowana większość to pracujący, dużą grupę stanowią także uczniowie i studenci. W większości biorący udział w ankietyzacji to mężczyźni, należą do grupy wiekowej 26-40 lat.



Rysunek 1 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców miasta Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]



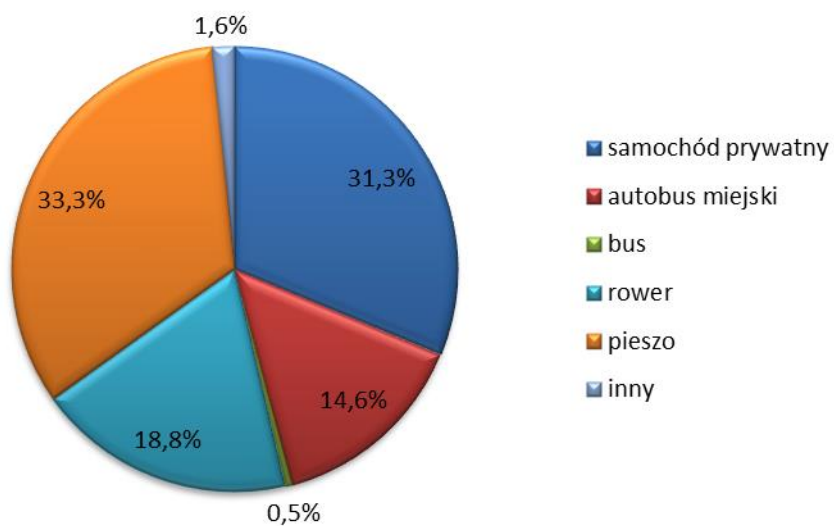
Rysunek 2 Struktura wiekowa ankietyzowanych mieszkańców miasta Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]



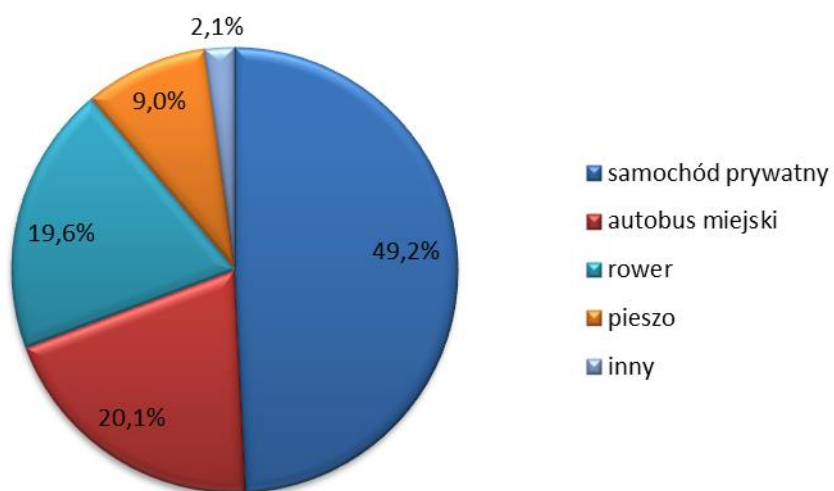
Rysunek 3 Płeć ankietyzowanych mieszkańców miasta Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Podczas badania zbierano także informacje dotyczące sposobu podróżowania na krótkich (do 3 km), średnich (3-5 km) oraz długich dystansach (powyżej 5 km). Ogólnie największą popularnością cieszą się samochody prywatne (31,3% w przypadku podróży do 3 km, 49,2% dla podróży od 3 do 5 km oraz 58,5% w przypadku podróży powyżej 5 km). Ponadto na krótkich dystansach wiele osób podróżuje pieszo czy też rowerem. Jedynie ok. 15% wybiera transport publiczny. Również w przypadku podróży na średnich dystansach wiele osób podróżuje rowerem (19,6%), a nawet pieszo (9%). Wraz ze zwiększeniem dystansu rośnie rola komunikacji publicznej - transport autobusami miejskimi wybiera odpowiednio 14,6%, 20,1% oraz 19% mieszkańców.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

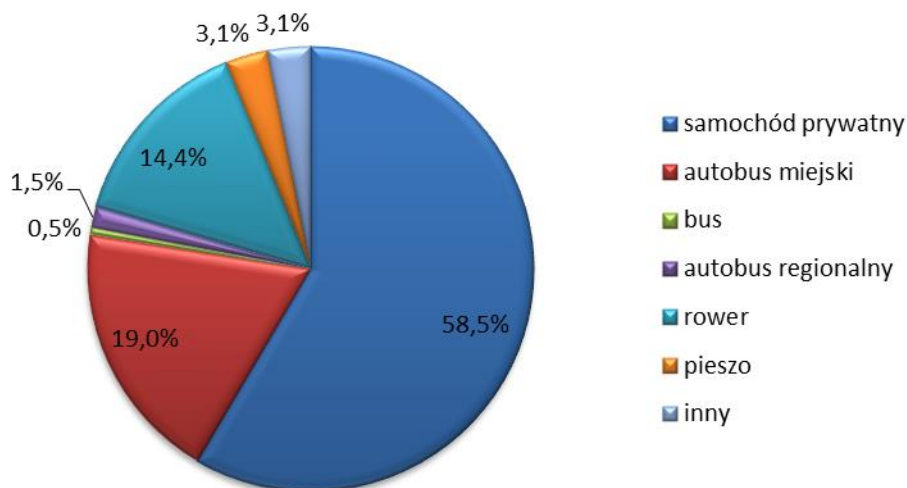


Rysunek 4 Sposób podróżowania do 3 km [źródło: ankietyzacja, analizy własne]



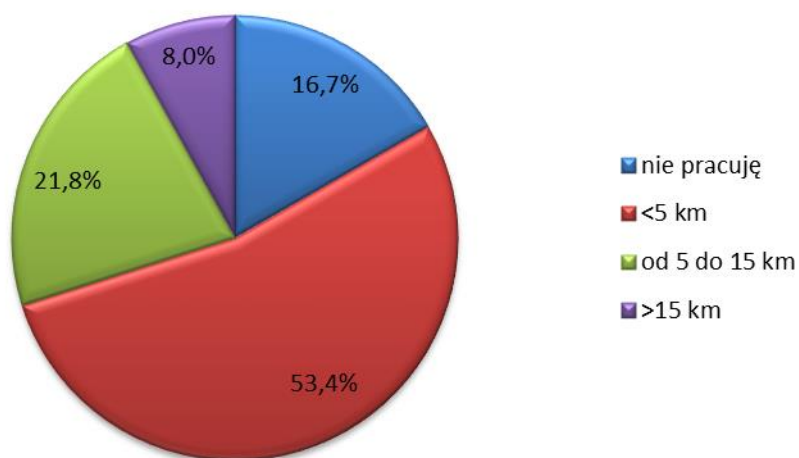
Rysunek 5 Sposób podróżowania od 3 do 5 km [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna



Rysunek 6 Sposób podróżowania powyżej 5 km [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

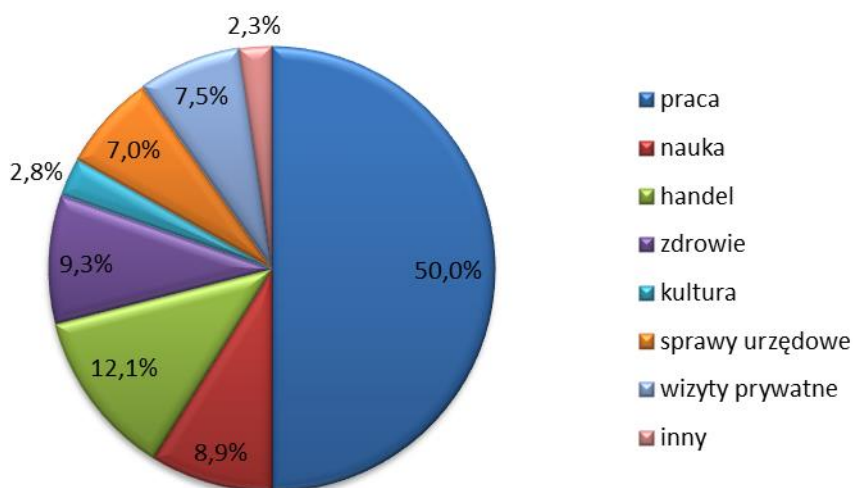
Większość mieszkańców podróżuje do pracy na niewielką odległość (do 5 km). Jedynie 8% musi pokonać znaczną odległość - powyżej 15 km.



Rysunek 7 Odległość od miejsca pracy [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

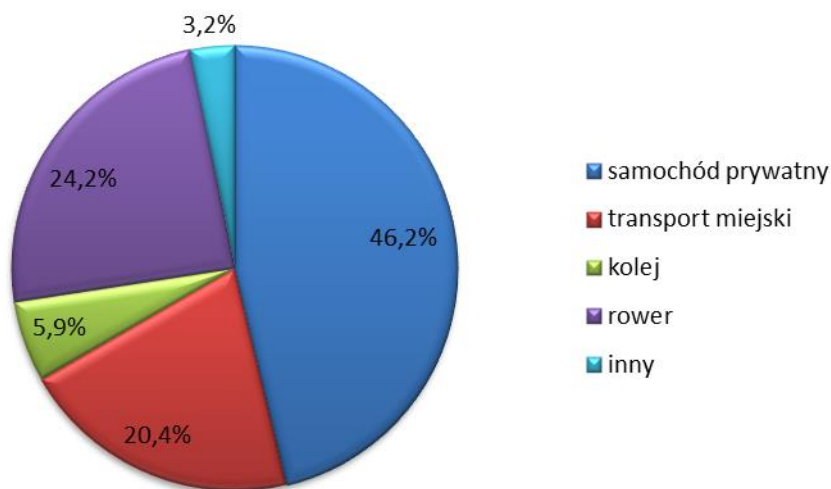
Mieszkańcy najczęściej podróżują w celach zarobkowych. Jako najczęstszy cel podróży wskazano pracę - w ponad połowie przypadków. W mniejszym stopniu mieszkańcy podróżują w celach naukowych, handlowych, zdrowotnych czy prywatnych.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna



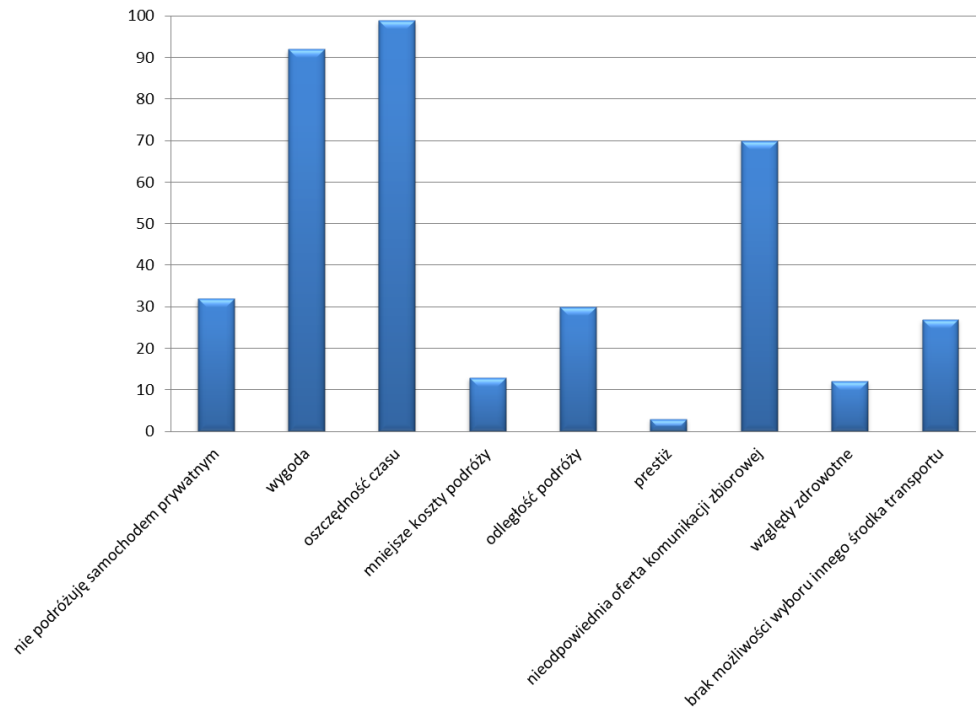
Rysunek 8 Najczęstszy cel podróży mieszkańców Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Podczas ankietyzacji sprawdzano także preferencje podróżujących. Najchętniej wybieranym środkiem transportu jest samochód. Pośród powodów wyboru tego środka transportu wskazywano najczęściej: oszczędność czasu, wygodę czy nieodpowiednią ofertę komunikacji zbiorowej. Transport miejski pośród mieszkańców preferuje jedynie ok. 20% ankietowanych.



Rysunek 9 Preferowany środek transportu mieszkańców Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

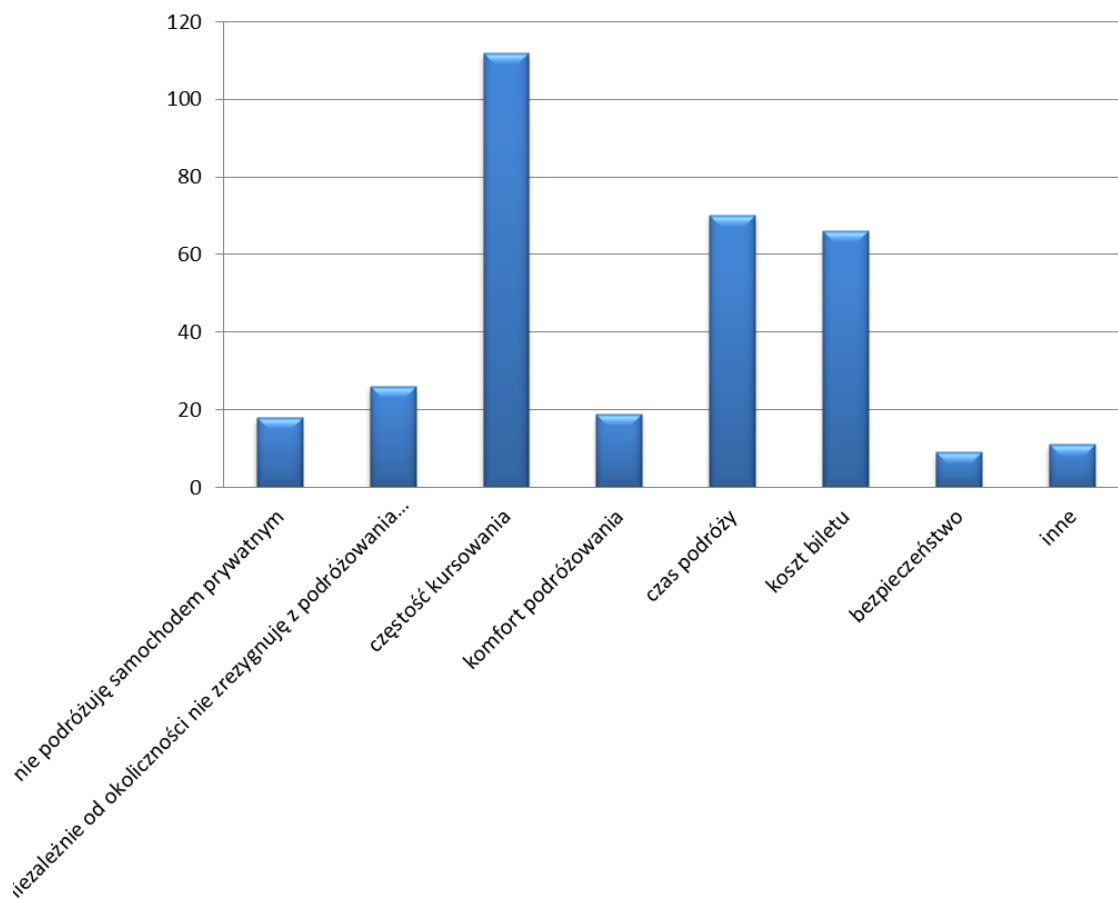
## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna



Rysunek 10 Powody podróżowania samochodem prywatnym mieszkańców Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

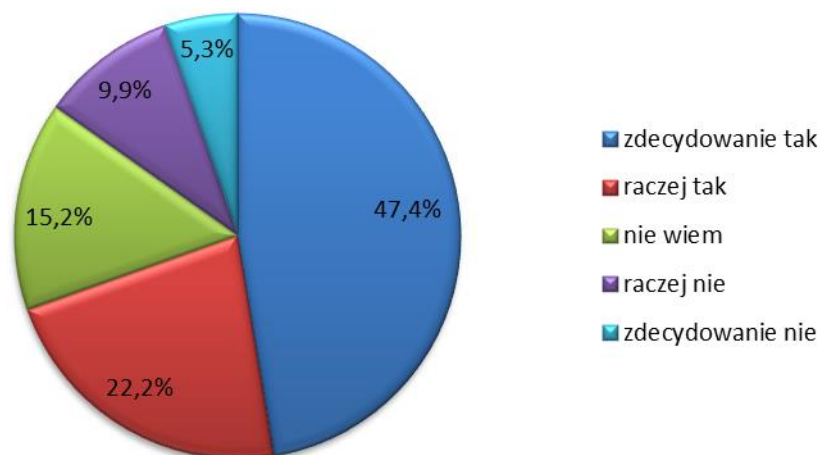
W ankiecie pytano również o potrzeby zmian dotyczących transportu publicznego. Na pytanie co powinno ulec poprawie, aby zachęcić do zmiany podróżowania z samochodu na komunikację miejską znaczna liczba mieszkańców wskazała częstość kursowania, a także czas podróży oraz koszt biletu.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna



Rysunek 11 Cechy komunikacji publicznej, które powinny ulec poprawie, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej na terenie Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Większość ankietowanych wskazuje, że zdecydowałoby się na zmianę środka transportu na rower, gdyby poprawie uległa infrastruktura na terenie miasta. Aż blisko połowa respondentów zdecydowanie deklaruje taką zmianę. Jest to sygnał, iż należy inwestować w tę gałąź, może to spowodować pozytywne zmiany w systemie transportowym miasta.



Rysunek 12 Deklaracja korzystania z transportu rowerowego w przypadku poprawy infrastruktury miasta [źródło: ankietyzacja, analizy własne]



## PRZEGLĄD ISTNIEJĄCYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

### DOKUMENTY LOKALNE

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Leszna na lata 2014-2020

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) było zaplanowanie na lata 2014-2020 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Leszna i gmin sąsiednich (z którymi władze Leszna - jako organizator transportu - podpisały porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego lub takie porozumienia zamierzają podpisać). Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w planie strategii zrównoważonego rozwoju podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Leszna i gmin ościennych.

Cele szczegółowe obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

Studium rozwoju zrównoważonego transportu Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Leszczyńskiej

Studium rozwoju zrównoważonego transportu Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Leszczyńskiej zostało przygotowane w celu realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań ukierunkowanych na stworzenie zrównoważonego transportu. W dokumencie tym wskazano następujące kierunki rozwoju Aglomeracji Leszczyńskiej w zakresie zrównoważonego rozwoju:

Wizja

Agglomeracja Leszczyńska to miejsce przyjazne dla ludzi i biznesu o wysokiej jakości i spójności systemu transportowego. To miejsce sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się towarów i osób - indywidualnie bądź zbiorowo, z dogodnym dostępem do pracy, usług i turystyki.

Misja

Jednostki samorządu terytorialnego tworzące Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Leszczyńskiej podejmują wspólne, konsekwentne i stałe działania mające na celu zapewnienia warunków do stabilnego zrównoważonego rozwoju systemu transportowego.

### DOKUMENTY REGIONALNE

#### Strategia rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020

Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do roku 2020 roku podkreśla wagę, jaką mają zagadnienia rozwoju systemu transportowego dla ogólnego rozwoju województwa. Jako cel strategiczny odnośnie transportu przyjęto poprawę dostępności spójności komunikacyjnej regionu.

Jednym z podstawowych warunków wzmocnienia konkurencyjności regionu jest jego dostępność komunikacyjna oraz spójność wewnętrzna. Niezbędnym działaniem w tym zakresie powinno być poprawianie jakości połączeń z głównymi korytarzami transportowymi, między Poznaniem a ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi w celu aktywizacji i wykorzystania ich potencjałów. Wraz z modernizacją dróg konieczna jest także modernizacja transportu w kierunku jego inteligentnego, bardziej przyjaznego środowisku, charakteru. Modernizacja infrastruktury transportowej przyniesie efekty, jeśli równocześnie podejmowane będą zintegrowane działania w pozostałych obszarach. Rozwój systemu Infrastruktury transportowej Wielkopolski w coraz większym stopniu będzie zależeć także od integracji w funkcjonalną całość, a nie tylko od zagęszczania w przestrzeni społecznej i geograficznej. Ważna jest także zmiana proporcji między poszczególnymi rodzajami transportu - wzrost transportu zbiorowego zamiast indywidualnego, wzrost udziału transportu szynowego zamiast drogowego, a także względne zwiększenie roli transportu lotniczego oraz wodnego.

Cel strategiczny Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu zostanie osiągnięta poprzez realizację następujących celów operacyjnych:

- cel 1.1 zwiększenie spójności sieci drogowej
- cel 1.2 wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu
- cel 1.4 lepsze wykorzystanie dróg wodnych
- cel 1.5 rozwój transportu zbiorowego
- cel 1.6 rozwój komunikacji lotniczej

Cel operacyjny zwiększenie spójności sieci drogowej - powinien być realizowany przez następujące kierunki działań:

- Modernizacja podstawowej sieci drogowej, budowa nowych odcinków tworzących i organizujących system oraz scalających i wiążących go z systemami zewnętrznymi.
- Wzmocnienie lokalnej sieci dróg, szczególnie na obszarach o najniższej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego.
- Modernizacja i rozwój systemów drogowych wraz z budową obwodnic, w tym obwodnic śródmiejskich.
- Poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz wsparcie podmiotów działających w strefie ratownictwa drogowego.
- Budowa spójnego systemu dróg rowerowych i infrastruktury im towarzyszącej.
- Upowszechnianie zasady inwestowania w drogi przed zabudową terenu.
- Podejmowanie inicjatyw, działań lobbingsowych na rzecz dostosowania krajowej polityki transportowej w zakresie transportu drogowego, i wynikających z niej inwestycji do potrzeb Wielkopolski.

Cel operacyjny Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu - powinien być realizowany przez następujące kierunki działań:

- Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego.
- Rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem (ITS).

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

- Rozwój telematyki integrującej transport oraz jego Użytkowników.
- Rozwój intermodalnego systemu logistycznego regionu, a także wsparcie logistyki, jako efektywnego narzędzia zarządzania przepływem towarów.
- Rozwój systemów zarządzania transportem publicznym.
- Promocja innowacyjnych i ekologicznych paliw, a także promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów drogowych.
- Wspieranie działań na rzecz zabezpieczenie terenów oraz prowadzenia prac przygotowawczych dla funkcjonowania Kolei Dużych Prędkości.
- Podejmowanie inicjatyw, działań lobbingowych na rzecz dostosowania krajowej polityki inwestycyjnej na liniach kolejowych do potrzeb Wielkopolski.

Cel operacyjny Rozwój transportu zbiorowego - powinien być realizowany przez następujące kierunki działań:

- Preferencje dla transportu szynowego.
- Modernizacja regionalnej sieci kolejowej oraz wzmocnienie jej integracji z pozostałymi środkami komunikacji zbiorowej.
- Modernizacja systemu regionalnych przewozów pasażerskich.
- Promocja transportu zbiorowego w miastach przez tworzenie ułatwień dla transportu zbiorowego (budowa parkingów „park and ride”, „kiss and ride”, „park and bike” itp.).
- Rozwój i promocja kolei metropolitalnej - zwiększenie częstotliwości i skrócenie czasu przejazdów, rozbudowa sieci przystanków i punktów przesiadkowych.
- Zintegrowanie systemów taryfowo - biletowych.
- Promocja ekologicznych form transportu zbiorowego.
- Upowszechnienie i wdrożenie zasady inwestowania w systemy transportu przed inwestycjami w zabudowę.
- Podejmowanie inicjatyw, działań lobbingowych na rzecz dostosowania krajowej polityki transportowej, w zakresie transportu zbiorowego, i wynikających z niej inwestycji do potrzeb Wielkopolski.

### DOKUMENTY KRAJOWE

#### Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju to dokument strategiczny, określający cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju w perspektywie do 2020 roku. Wizją rozwoju Polski jest: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka i sprawne państwo. W ramach Strategii Rozwoju Kraju 2020 przewidziano między innymi działania związane z transportem i komunikacją. Opisane one zostały przede wszystkim w ramach celów: III.3 Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych oraz II.7 Zwiększenie efektywności transportu.

Do kluczowych działań inwestycyjnych w okresie do 2020 roku zaliczone zostały:

1. Internet szerokopasmowy,
2. Sieć autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic,
3. Modernizacja linii kolejowych, wymiana taboru, modernizacja dworców,

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

4. Modernizacja i rozbudowa lotnisk,
5. Wzmocnienie morskich powiązań transportowych,
6. Energetyka jądrowa,
7. Sieci przesyłowe,
8. Magazynowanie gazu, ropy i paliw płynnych,
9. Gospodarka odpadami, infrastruktura oczyszczania ścieków.

W kluczowych obszarach inwestycji przewidzianych w SRK 2020 znajdują się aż cztery dotyczące transportu i komunikacji, co wskazuje na znaczenie tego obszaru dla rozwoju kraju.

### Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (KSRR) wyznacza cele polityki regionalnej wobec poszczególnych terytoriów w kraju oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu.

Strategia przedstawia wizję rozwoju regionów w następujący sposób: w 2020 roku polskie regiony mają stanowić lepsze miejsce do życia dzięki zwiększeniu poziomu i jakości życia oraz przez stworzenie takich ram gospodarczo-społecznych i instytucjonalnych, które zwiększają szanse rozwojowe we wszystkich regionach oraz realizacji aspiracji i możliwości zamieszkujących je jednostek i wspólnot lokalnych.

Osiągnięcie wizji jest planowane poprzez realizację trzech celów:

- Wspomaganie konkurencyjności regionów,
- Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych,
- Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Dokument w wielu aspektach styka się z problematyką transportu i komunikacji. W kontekście Planu Mobilności Miejskiej najważniejsze jest działanie 1.2.1 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Do celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju należą:

- Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów,
- Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej,
- Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski,
- Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa,

- Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

W kontekście Planu Mobilności Miejskiej istotne są działania: 2.1.3 Wspieranie rozwoju funkcji metropolitarnych stabszych ośrodków miejskich, 2.1.4 wspomaganie procesów koncentracji urbanizacji w miastach średnich i wybranych małych, 3.1.1 Poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich oraz 3.1.3. Poprawa dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich.

### Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, albowiem jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących sześciu celów szczegółowych:

1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,
2. Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
3. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
4. Integracja systemu transportowego - w układzie gałęziowym i terytorialnym,
5. Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz - w rozumieniu społecznym - do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Krajowa polityka transportowa uwzględni 10 priorytetów:

1. radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
2. unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
3. poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
4. poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
5. poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitarnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
6. rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
7. rozwój rynku usług lotniczych - zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
8. wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
9. wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,

10. poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

### Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku

Głównym celem dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Urzeczywistnienie tego celu pozwoli na stworzenie dogodnych warunków sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

W Strategii przedstawiono następującą wizję polskiego transportu:

*Przyszły polski transport będzie systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju, a więc gwarantującym racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak, by nie ograniczać zdolności przyrody do regeneracji), zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług, poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów), realizację zasady sprawiedliwości społecznej poprzez dążenie do wyrównania poziomu dostępności komunikacyjnej do dóbr i usług dla wszystkich regionów, tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, która tworzy harmonijną całość).*

Osiągnięcie opisanego stanu będzie możliwe poprzez realizację pięciu celów operacyjnych:

1. stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
2. zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
3. poprawa bezpieczeństwa i niezawodności,
4. ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
5. racjonalne finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

### DOKUMENTY NA SZCZEBLU EUROPEJSKIM

Omawiane dokumenty szczebla lokalnego, regionalnego i krajowego zostały opracowane zgodnie z dokumentami europejskimi określającymi politykę Unii Europejskiej w zakresie transportu i komunikacji. Do najważniejszych dokumentów europejskich w analizowanym obszarze należą:

- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS),
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu,
- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy,
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru,

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport,
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach,
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie,
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego,
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych,
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju,
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu,
- Program Marco Polo,
- Strategia Europa 2020,
- Zielona Księga TENT: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

### CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

#### CHARAKTERYSTYKA MIASTA

Leszno położone jest w zachodniej części Wielkopolski pomiędzy dwoma dużymi centrami gospodarczymi - Poznaniem i Wrocławiem. Miasto pełni rolę drogowego węzła komunikacyjnego. W jego granicach krzyżują się: droga krajowa nr 5 (droga międzynarodowa E261) relacji Świecie - Bydgoszcz - Poznań - Leszno - Wrocław - Bolków - Lubawka - granica państwa oraz droga krajowa nr 12 relacji: granica państwa - Żary - Żagań - Głogów - Leszno - Jarocin - Kalisz - Piotrków Trybunalski - Lublin - granica państwa. Położenie na trasie dróg krajowych nr 5 i 12 zapewnia dogodnie połączenie drogowe Poznaniem i Wrocławiem, a co za tym idzie autostradami A2 i A4, a w kontekście międzynarodowym z Czechami, Niemcami oraz poprzez Trójmiasto również ze Skandynawią. Ponadto przez Leszno przebiega również droga wojewódzka nr 323 Leszno - Góra - Studzionki oraz droga wojewódzka nr 432 Leszno - Krzywiń - Śrem - Środa Wielkopolska- Września. Układ dróg zapewnia bardzo dobre połączenia z terenami Wielkopolski, Dolnego Śląska oraz Górnego Śląska oraz dobre z terenami Pomorza i Mazowsza.

Leszno jest również ważnym węzłem kolejowym posiadającym połączenia z Poznaniem, Jarocinem, Ostrowem Wielkopolskim, Wrocławiem, Głogowem i Wolsztynem. Najważniejszą rolę odgrywa zelektryfikowana, dwutorowa linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym Wrocław - Leszno - Poznań, umożliwiająca połączenia ze Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią, Katowicami, Krakowem, Olsztynem, Jelenią Górą, Słupskiem, Bydgoszczą, Warszawą i Berlinem. Linie o znaczeniu regionalnym i lokalnym to połączenia relacji: Ostrów Wielkopolski - Głogów, Leszno - Jarocin oraz Leszno - Zbąszyń - Świebodzice. Układ kolejowy zapewnia bardzo dogodnie połączenia z terenami Wielkopolski, Dolnego Śląska oraz Górnego Śląska, Mazowsza i ziemi lubuskiej.

Układ ulic i dróg Leszna tworzy 215,87 km dróg, w tym:

- 19,91 km wojewódzkich i krajowych;
- 45,96 km powiatowych;
- 150 km gminnych.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

System drogowy obejmuje ponad 989 skrzyżowań, w tym 12 wyposażonych w sygnalizację świetlną. Główny układ uliczny miasta tworzą drogi krajowe nr 5 i 12 oraz ciągi ulic:

- Górowska - 1 Maja - Lipowa - Obrońców Lwowa - Norwida - Aleje Krasińskiego - Śniadeckich - Fabryczna;
- Mickiewicza - Dąbrowskiego - Korcza - 17 Stycznia - Okrężna;
- Raławicka - Grunwaldzka - Niepodległości - Kąkolewska - Osiecka;
- Święciechowska - Dworcowa (Kasprowicza - Polna);
- Wolińska;
- Spółdzielcza - św. Franciszka z Asyżu.

Większość ulic w mieście ma przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu - 1/2.

Ruch miejski napotyka na szereg utrudnień, związanych ze zbyt małą przepustowością skrzyżowań, wąskimi uliczkami w centrum miasta i progami zwalniającymi na niektórych ulicach.

Rozbudowywany jest układ dróg rowerowych i podsystemu rowerowego z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Łączna długość ścieżek rowerowych (w tym ciągi pieszo-rowerowe oraz wyznaczone kontrapasy i kontraruch) wynosi 43,7 km. Komunikacja miejska, wykorzystując infrastrukturę drogową, korzysta z 222 przystanków, w tym 106 (48%) wyposażonych w wiaty przystankowe. W systemie transportowym miasta nie wyznaczono jak dotąd korytarzy o szczególnym znaczeniu dla obsługi transportem zbiorowym, w których transport publiczny korzystałby z uprzywilejowania w ruchu. W 2012 r. - w porównaniu z 2008 r. - liczba wypadków drogowych zmniejszyła się o 17% (z 78 do 65). Zmniejszyła się także liczba osób, które zostały ranne w wypadkach z 87 do 73. O ponad 7% - z 1018 do 944 - zmniejszyła się liczba kolizji drogowych.

Wg stanu na dzień 30 września 2013 r., usługi przewozowe leszczyńskiej komunikacji miejskiej realizowane były na obszarze dwóch gmin wiejskich: Lipno i Święciechowa oraz gminy miejsko-wiejskiej Rydzyna.

### UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Potencjał rozwojowy miasta, zwłaszcza w obszarze transportu, oparty jest między innymi na uwarunkowaniach przestrzennych. Uwzględnia się w nich m. in. walory architektoniczne i krajobrazowe, wymogi związane z ładem przestrzennym oraz ochroną środowiska, a także ochronę dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury, wymagania dotyczące ochrony zdrowia, potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa oraz szeroko pojęty interes publiczny. Jak duże oddziaływanie ma ten aspekt na miasto Leszno, widać było podczas procesu ankietyzacji mieszkańców (m.in. wskazania na potrzebę rozbudowy infrastruktury: parkingowej, drogowej ścieżek rowerowych).

Leszno jest miastem bez silnie zarysowanego administracyjnego podziału na dzielnice i osiedla mieszkaniowe. Układ przestrzenny miasta jest wyraźnie podzielony przez linię kolejową z Poznania do Wrocławia, przechodzącą przez Leszno w osi północ-południe.

Na zachód od linii kolejowej znajduje się obszar mieszkalno-produkcyjno-usługowy, a także obszar rolniczy, użytkowany głównie przez ogrody działkowe. Strefę mieszkaniową tego obszaru wyznaczają ulice: Malczewskiego, Grottgera, Kopernika, Spółdzielcza, Okrzei, Kilińskiego, Piastowska, św. Franciszka z Asyżu, Pułaskiego, tory kolejowe wzdłuż ul. Reja do granicy miasta i ul. Kosmonautów (z wyłączeniem lotniska Strzyżewice) do ul. Wolińskiej (bez ogrodów działkowych), Święciechowska oraz zachodnia granica miasta (z wyłączeniem terenu pomiędzy granicą, a ulicami: Bojanowskiego, Krzyckiego i Chtapowskiego - są to ogrody działkowe).

Dominującym typem zabudowy mieszkaniowej jest niska zabudowa jednorodzinna. Na obszarze tym znajdują się tereny zielone oraz hala sportowa i pływalnia. Strefa charakteryzuje się brakiem



## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

wyraźnego centrum usługowego w zakresie handlu, usług komercyjnych, administracji publicznej i innych usług publicznych.

Na wschód od linii kolejowej zlokalizowany jest obszar śródmiejski Leszna, z intensywną zabudową mieszkaniową. Granice tego obszaru wyznaczają od zachodu tory kolejowe i ulice wzdłuż nich (ul. Tama Kolejowa i ul. Towarowa) oraz ulice: Przemysłowa, Śniadeckich, Zacisze, Narutowicza - do południowej granicy terenu przemysłowego - przy ul. Karwowskich, osiedlach Antoniny i Ogrody przy ul. Ostroroga oraz osiedlu Wieniawa i ulice: Unii Europejskiej, Estkowskiego, Al. Konstytucji 3 Maja, 55 Pułku Piechoty, Grunwaldzka, Raclawicka i Dożynkowa - do ul. Tama Kolejowa.

W strefie tej przeważa zabudowa mieszkalna typu osiedlowego. Zlokalizowane są w niej także sklepy i punkty usługowe, stwarzające uciążliwości dla mieszkańców i środowiska, związane głównie z generowaniem ruchu transportu samochodowego. W strefie znajduje się też wiele terenów zielonych: parki (również historyczne), skwery i zieleńce oraz cmentarz.

W ramach strefy śródmiejskiej można wyraźnie zidentyfikować strefę Centrum, objętą ulicami: Klonowicza, Przemysłową, Poniatowskiego, Słowackiego, Mickiewicza, Dąbrowskiego, Alejami Jana Pawła II i Grota Roweckiego. Charakteryzuje się ona intensywną i zwartą zabudową usługową oraz mieszkalną. Mieszczą się tam obiekty administracji publicznej, banki, instytucje ubezpieczeniowe, wymiaru sprawiedliwości, hotele, zabytki oraz obiekty kultury i handlu. W obszarze centralnym strefy została także wyznaczona strefa płatnego parkowania.

Obszary o mieszanych funkcjach mieszkalnych, produkcyjnych i usługowych, położone są także na północy miasta (osiedla Podwale i Gronowo), na południu (osiedle Zaborowo) oraz w jego części wschodniej (osiedla Grzybowo, Przylesie, Zamenhofs, Na Skarpie oraz obszar między ulicami: Kiepury, Estkowskiego i Al. Konstytucji 3 Maja).

Teren na wschód od osiedla Gronowo, ograniczony ul. Antonińską, Al. Konstytucji 3 Maja - od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do ul. Osieckiej (przy ul. Choinkowej) - oraz południowy rejon miasta, pomiędzy liniami kolejowymi w kierunku na Wschowę i na Wrocław (Międzytorze), to obszar rolniczo-ogrodowy. Na południe od tego obszaru, do granic z obszarem śródmiejskim, wyznaczona została strefa nauki i edukacji, a także produkcji wysokich technologii.

Wzdłuż torów kolejowych oraz w części południowej miasta rozpościerają się tereny przemysłowe.

Północno-zachodnie rejony miasta zostały zajęte przez zakłady przemysłowe. Przy granicy miasta znajduje się Strefa Przemysłowa VASA, w której zlokalizowane są obiekty produkcyjne, bazy, magazyny i hurtownie handlowe, a także obiekty technicznej obsługi miasta, w tym Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej.

Podobna strefa produkcyjno-usługowo-techniczna znajduje się także w południowej części miasta. Większość jej obszaru zajmuje Strefa Inwestycyjna I.D.E.A. Na północ od tej strefy znajdują się tereny sportowe ze stadionem im. Alfreda Smoczyka.

Rozwój transportu publicznego wymaga koordynacji z istniejącym zagospodarowaniem przestrzennym miasta oraz przyległych obszarów i planowanymi kierunkami ich rozwoju.

W tym zakresie szczególne znaczenie ma:

- kształtowanie zróżnicowanych form budownictwa mieszkaniowego;
- kształtowanie systemu usług podstawowych, przy założeniu koncentracji przestrzennej obiektów usługowych w ośrodkach o zróżnicowanym zasięgu obsługi;
- stymulowanie rozwoju usług ponadlokalnych, przy uwzględnieniu reprezentacyjnej roli centrum miasta;
- lokalizacja obszarów z przeznaczeniem na działalność produkcyjno-składową, przy założeniu minimalizacji ich uciążliwości i zapewnienia sprawnej obsługi transportowej;
- lokalizacja i rozwój terenów rekreacyjno-wypoczynkowych.

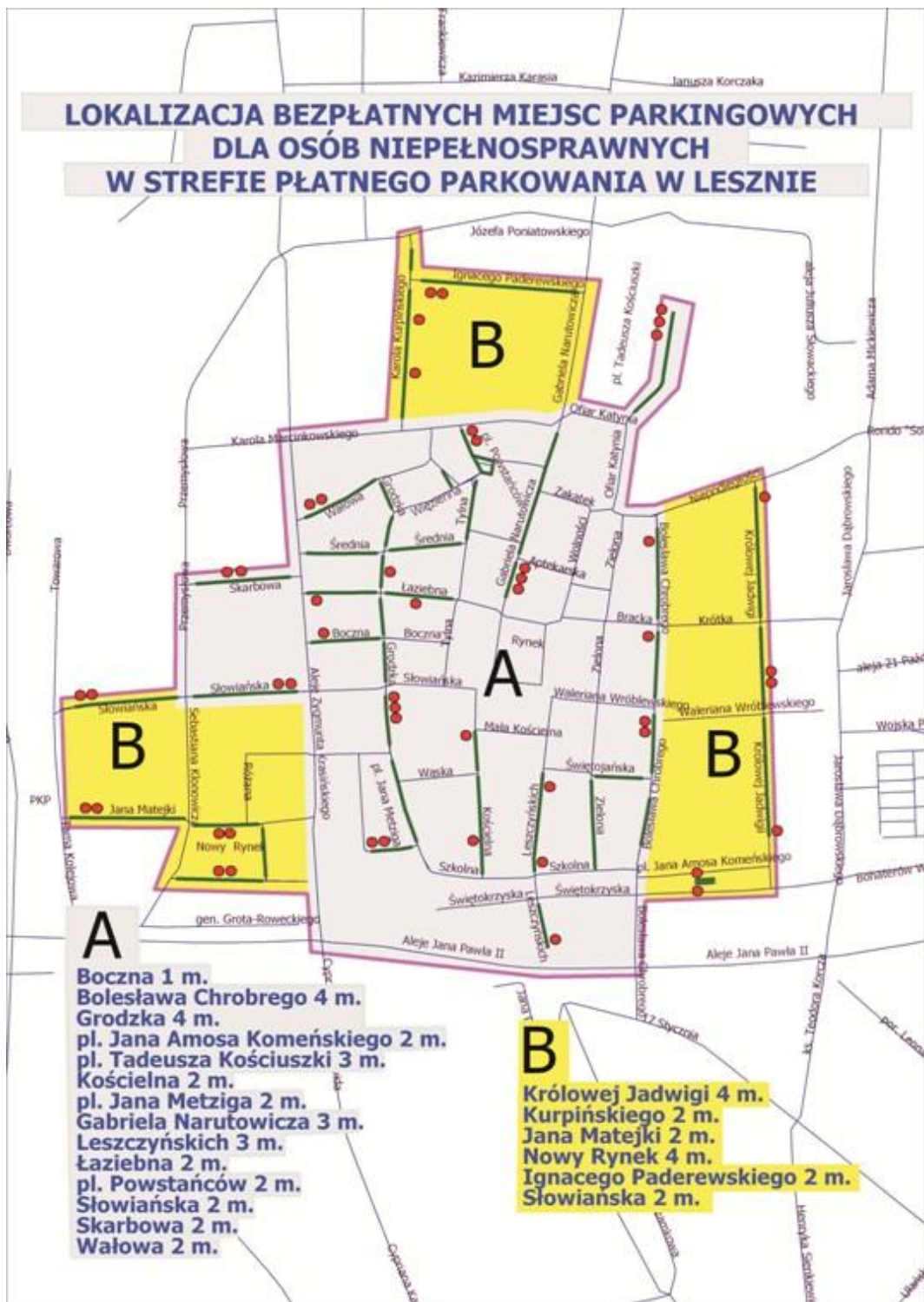
Struktura zagospodarowania przestrzennego Leszna nie ułatwia planowania oferty przewozowej komunikacji miejskiej. Zabudowa wielorodzinna skupiona jest we wschodniej części miasta, w osiedlach po obydwu stronach przecinających ją południkowo Al. Konstytucji 3 Maja. Zachodnia część miasta to głównie zabudowa jednorodzinna, skoncentrowana na Zatorzu i w rejonie ul. Szybowników.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Na podstawie zapisów w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Leszna poprawa funkcjonowania i przygotowanie do przyszłych zadań układu podstawowego sieci drogowo-ulicznej miasta dokonana zostanie przede wszystkim przez:

- 1) Budowę obwodnicy klasy ekspresowej (S) na kierunku Poznań - Wrocław, z uwzględnieniem:
  - ochrony obiektów specjalnie chronionych (szpital i zabudowa mieszkaniowa), oraz stref ujęcia wody,
  - ochrony terenów leśnych (co wymaga pozostawienia stosunkowo szerokiego pasa tych terenów po zachodniej stronie projektowanej obwodnicy),
  - swobodnego dojścia z terenów miasta do terenów leśnych położonych poza obwodnicą, stanowiących miejskie tereny rekreacyjno-sportowe częstego użytkowania,
- 2) Modernizację trasy W-Z w centrum miasta (budowa ulicy dwuprzestrzennej w ciągu ulicy Jana Pawła II).
- 3) Budowę dwóch przejazdów bezkolizyjnych przez tory kolejowe (północny i południowy),
- 4) Budowę bezkolizyjnego (podziemnego lub kładki) przejścia pomiędzy dworcem PKS a Dworcem PKP (tzw. przejście bezpośrednie),
- 5) Uporządkowanie układu ulic lokalnych na terenach peryferyjnych, przede wszystkim mieszkaniowych (np. Zatorze) poszerzanie, dobudowa chodników, ulepszanie nawierzchni.

Ważnym aspektem polityki komunikacyjnej miasta jest funkcjonująca strefa parkowania w centrum miasta. Leszczyńska strefa płatnego parkowania (SPP) dzieli się na 2 podstrefy: podstrefę A i podstrefę B. Lokalizacja obu stref i nazwy ulic nimi objętych znajdują się na poniższym rysunku.



Rysunek 13 Lokalizacja stref płatnego parkowania na terenie miasta Leszna [źródło: leszno-bip.pl]

Wysokość opłat parkingowych powinna być ustalana w powiązaniu z cenami biletów jednorazowych komunikacji miejskiej w Lesznie - w taki sposób, aby zachęcać użytkowników samochodów osobowych w większym stopniu do korzystania z transportu publicznego.

Zgodnie ze stanem na koniec lutego 2016r. W podstrefie cenowej A - czerwonej: za pierwsze 30 minut: 1,20 zł za pierwszą godzinę : 2,40 zł za drugą godzinę : 3,00 zł za trzecią godzinę : 3,60 zł za czwartą i każdą następną godzinę : 2,40 zł.

W podstrefie cenowej B - żółtej: za pierwsze 30 minut: 0,60 zł za pierwszą godzinę: 1,20 zł za drugą godzinę: 1,50 zł za trzecią godzinę : 1,80 zł za czwartą i każdą następną godzinę: 1,20 zł. Od maja 2016 r. planowana jest podwyżka opłat parkingowych w podstrefie A. Ceny będą kształtować się

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

następująco: pierwsze 30 min: 1,40 zł za pierwszą godzinę: 2,80 zł za drugą godzinę: 3,30 zł za trzecią 3,90 zł za czwartą i każdą następną: 2,80 zł  
 Generalnie zróżnicowanie cen w strefie A i strefie B ma na celu odciążenie ruchu kołowego w ścisłym centrum.

### TRANSPORT ZBIOROWY

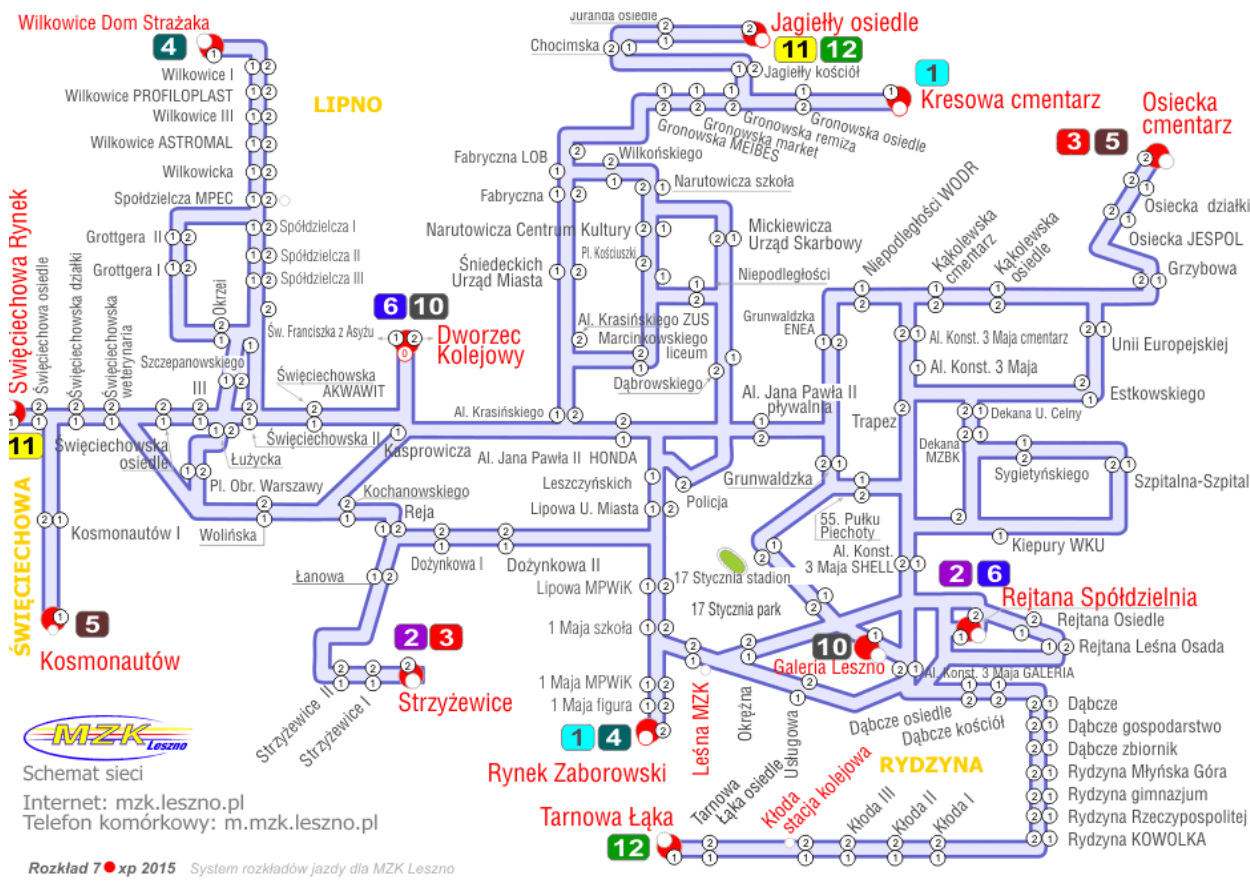
Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji wśród mieszkańców transport miejski jest drugim co do popularności środkiem komunikacji (po samochodach prywatnych) wśród mieszkańców podróżujących od 3 km do 5 km (20,1% udziału) oraz powyżej 5 km (19% udziału).

Sieć transportu miejskiego na obszarze Leszna i gmin ościennych tworzą linie komunikacji autobusowej organizowanej przez Urząd Miasta Leszna oraz linię prywatną nr 13 obsługiwana przez firmę Usługi Transportowo-Warsztatowe Artur Maćkowiak. W dni robocze MZK wykonuje 280 kursów, w soboty 108 kursów, w niedziele i święta 67 kursów. Firma Usługi Transportowo-Warsztatowe Artur Maćkowiak w dni robocze obsługuje 27 kursów, w soboty 14 kursów, natomiast w niedziele i święta 8 kursów.

Wg stanu na 29 lutego 2016 r. sieć transportu miejskiego obejmowała 9 linii autobusowych.

Są to następujące linie autobusowe:

- Linia nr 1 - KRESOWA Cmentarz - RYNEK ZABOROWSKI
- Linia nr 2 - STRZYŻEWICE - REJTANA Spółdzielnia
- Linia nr 3 - STRZYŻEWICE - OSIECKA Cmentarz
- Linia nr 4 - WILKOWICE - RYNEK ZABOROWSKI
- Linia nr 5 - KOSMONAUTÓW - OSIECKA Cmentarz
- Linia nr 6 - DWORZEC KOLEJOWY - REJTANA Spółdzielnia
- Linia nr 10 - DWORZEC KOLEJOWY - GALERIA Leszno
- Linia nr 11 - JAGIEŁŁY Osiedle - ŚWIĘCIECHOWA
- Linia nr 12 - TARNOWY ŁĄKA - JAGIEŁŁY Osiedle
- Linia nr 13 - OSIECZNA Rynek - FABRYCZNA LOB



Rysunek 14 Schemat sieci autobusowej MZK Leszno [źródło: www.mzk.leszno.pl]

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Przewozy realizowało dwóch operatorów - Miejski Zakład Komunikacji w Lesznie (zakład budżetowy Miasta Leszno) oraz operator prywatny - Usługi Transportowo-Warsztatowe Artur Maćkowiak (linia nr 13).

MZK dysponuje 22 autobusami w tym: 17 szt. autobusów o wieku o 10 lat, 4 szt. autobusów pomiędzy 10 - 15 lat oraz 1 autobus powyżej 15 lat. Wszystkie autobusy zasilane są olejem napędowym.

W roku 2015 zużyto 381 788 litrów oleju napędowego i wykonano pracę przewozową w wysokości 1 104 893 km.

W przypadku firmy Usługi Transportowo-Warsztatowe Artur Maćkowiak zużycie paliwa w 2015 r. wyniosło 15 000 litrów oleju napędowego, natomiast pokonany przebieg to 54 000 km.

W drugim półroczu 2015 r. został wykonany pomiar liczby korzystających z komunikacji miejskiej. Pomiar został przeprowadzony na wszystkich liniach komunikacyjnych z uwzględnieniem biletów elektronicznych skasowanych z Leszczyńskiej Karty Miejskiej, biletów papierowych skasowanych w kasowniku oraz biletów zakupionych u kierowcy z kasy fiskalnej.

Na podstawie ww. pomiaru liczba pasażerów na poszczególnych liniach była następująca:

Linia nr 1 - 30 604 pasażerów

Linia nr 2 - 7 785 pasażerów

Linia nr 3 - 41 204 pasażerów

Linia nr 4 - 33 618 pasażerów

Linia nr 5 - 7 624 pasażerów

Linia nr 6 - 69 354 pasażerów

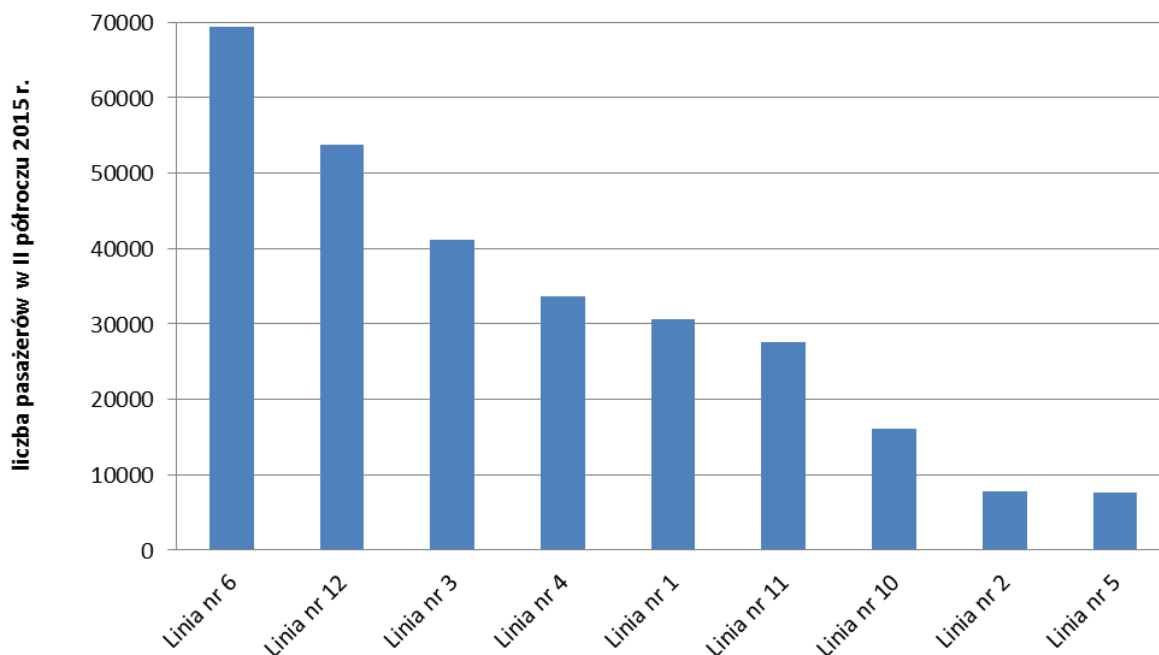
Linia nr 10 - 16 115 pasażerów

Linia nr 11 - 27 567 pasażerów

Linia nr 12 - 53 756 pasażerów

Linia nr 13 - brak danych za półrocze (17 500 pasażerów w całym 2015 r.)

Poniższy wykres przedstawia liczbę pasażerów MZK w II półroczu 2015r. w podziale na poszczególne linie autobusowe.

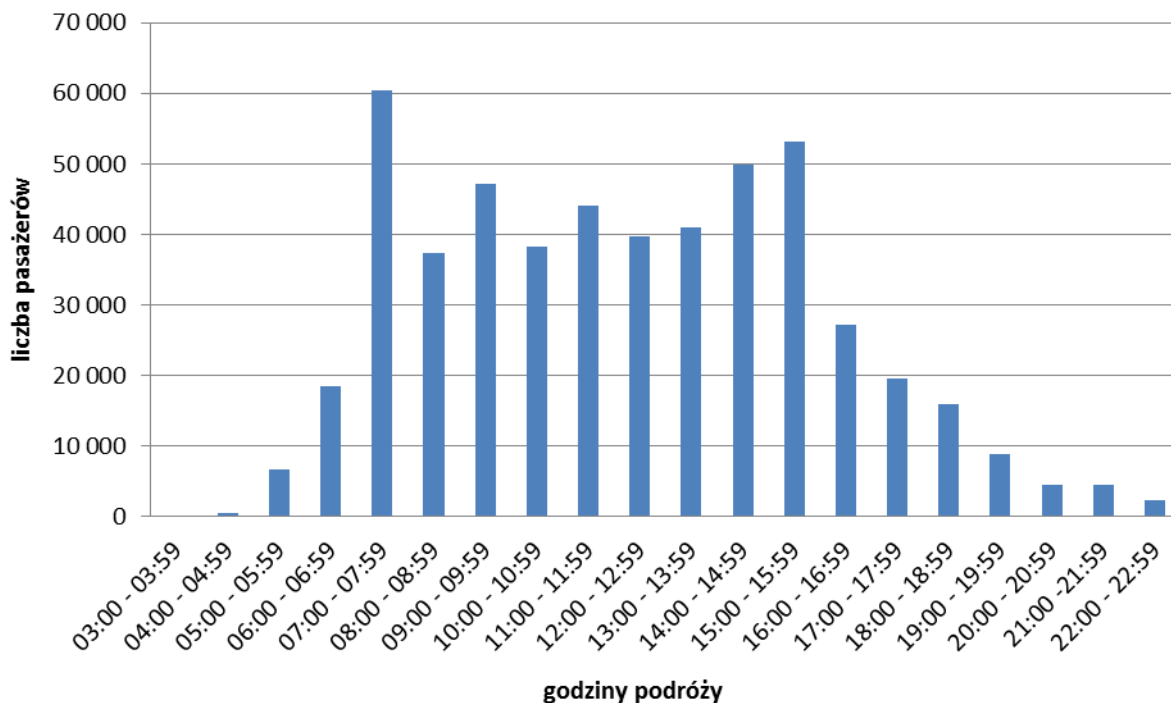


Rysunek 15 Liczba pasażerów MZK w II półroczu 2015r.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Tabela 2 Liczba pasażerów MZK w II półroczu 2015r. z wyszczególnieniem godzin pomiaru

Godzina pomiaru	Liczba pasażerów
03:00 - 03:59	153
04:00 - 04:59	454
05:00 - 05:59	6 687
06:00 - 06:59	18 531
07:00 - 07:59	60 376
08:00 - 08:59	37 284
09:00 - 09:59	47 160
10:00 - 10:59	38 333
11:00 - 11:59	44 061
12:00 - 12:59	39 642
13:00 - 13:59	41 045
14:00 - 14:59	49 896
15:00 - 15:59	53 120
16:00 - 16:59	27 137
17:00 - 17:59	19 649
18:00 - 18:59	15 991
19:00 - 19:59	8 854
20:00 - 20:59	4 435
21:00 - 21:59	4 439
22:00 - 22:59	2 404



Rysunek 16 Liczba pasażerów MZK w II półroczu 2015r. z wyszczególnieniem godzin pomiaru

Na podstawie powyższego wykresu widoczna jest zwiększona liczba pasażerów korzystających w godzinach ich dojazdu do pracy (godz. 7-8 oraz 15-17).

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

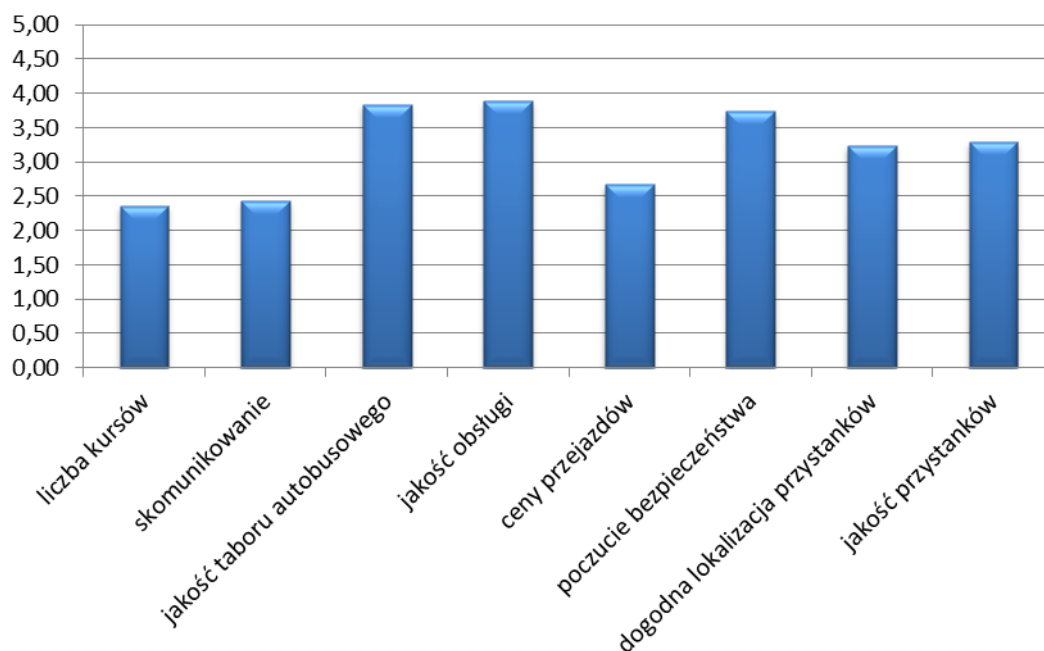
W ramach ankietyzacji mieszkańców Leszna przeprowadzono ocenę jakości komunikacji publicznej. Generalnie transport publiczny oceniono pozytywnie, a zwłaszcza jakość taboru autobusowego, jakość obsługi oraz poczucie bezpieczeństwa.

Zgodnie z informacją MZK dobra ocena wynika z dbałości o właściwy dobór kadr. W obowiązkach każdego kierowcy autobusu leży zapewnienie poczucie bezpieczeństwa przewożonych osób z uwzględnieniem faktu, że ma on do dyspozycji bezpieczny, sprawny i nowoczesny autobus.

Dobrze oceniono również dogodną lokalizację przystanków. Standardem jest lokalizacja przystanków co 400 - 500 metrów. W Lesznie te odległości są znacznie krótsze, dlatego też zapewne ocena jest pozytywna.

Nieco gorzej oceniono liczbę kursów, skomunikowanie oraz ceny przejazdów.

Obecny układ tras autobusowych i ilości kursów na poszczególnych liniach w Lesznie został ukształtowany ewolucyjnie na przestrzeni ostatnich lat z uwzględnieniem składanych do MZK wniosków mieszkańców, możliwości budżetowych i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Leszna. Konieczność uzyskania akceptacji społecznej proponowanych zmian, przesądza o zasadności utrzymywania w Lesznie rozbudowanego systemu połączeń bezpośrednich i uniemożliwia daleko idące uproszczenie układu linii w celu osiągnięcia wyższych częstotliwości kursowania autobusów na każdej z nich. Firma MZK wykonująca badania popytu i podaży w leszczyńskiej komunikacji miejskiej zwróciła także uwagę na niewielkie zainteresowanie komunikacją miejską w dni robocze po godzinie 18:00 oraz w soboty, niedziele i święta. Z ekonomicznego punktu widzenia nie ma uzasadnienia utrzymywania obecnej częstotliwości kursów, ale ze społecznego punktu widzenia tak drastycznych zmian nie należy wdrażać pochopnie. Obecny rozkład jazdy jest więc kompromisem pomiędzy podażą, a popytem. Stąd też ilości kursów i skomunikowanie nie wypadają korzystnie w przeprowadzonej ankiecie.

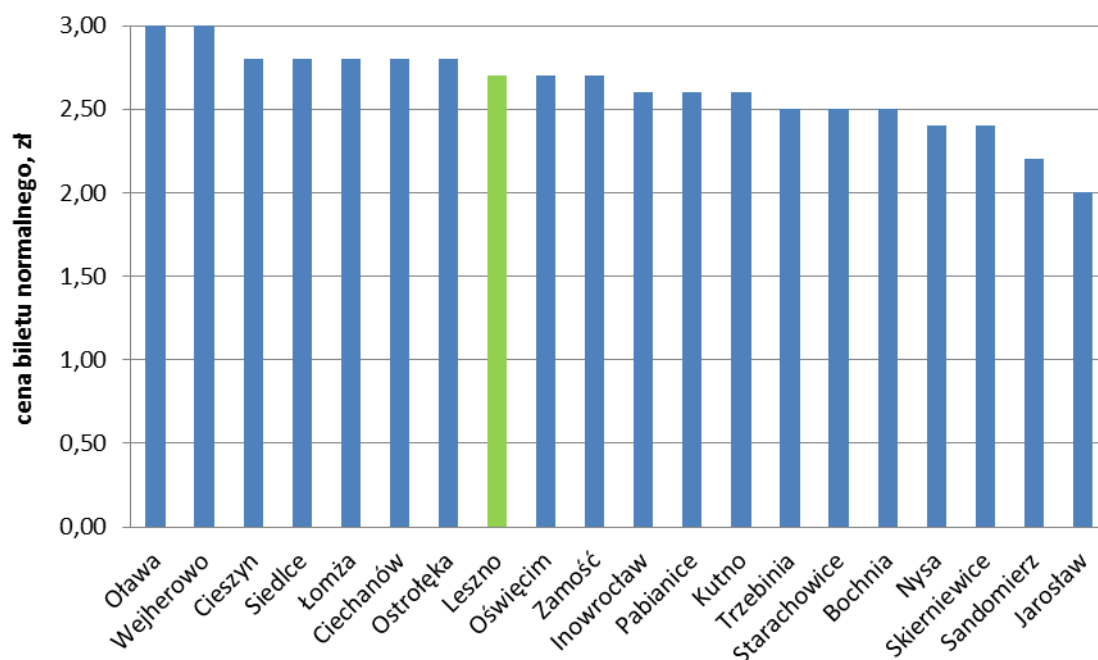


Rysunek 17 Ocena poszczególnych cech komunikacji publicznej na terenie Leszna [źródło: ankietyzacja, analizy własne]

Na podstawie powyższego wykresu mieszkańcy ocenili dość krytycznie ceny biletów w komunikacji miejskiej.

Ceny biletów normalnych w wybranych miastach porównywalnych pod względem powierzchni i liczby mieszkańców przedstawia poniższy wykres.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna



Rysunek 18 Porównanie cen biletów normalnych w wybranych miastach [źródło: cenniki przedsiębiorstw komunikacyjnych, analizy własne]

Na podstawie powyższego wykresu miasto Leszno lokuje się w średniej miast pod względem cen biletów normalnych komunikacji miejskiej.

Na cenę biletu ma wpływ konieczność dotrzymania standardów jakościowych świadczonych usług przez MZK (punktualność, komfort przejazdu związany z funkcjonującym obecnie taborem, zastosowanymi środkami podnoszącymi bezpieczeństwo przejazdu w autobusach, utrzymywanie w dobrej kondycji sieci przestanków).

Układ komunalnej komunikacji autobusowej uzupełniają autobusowe połączenia regionalne wykonywane przez PKS Leszno Sp. z o.o. oraz połączenia realizowane przez dwóch przewoźników prywatnych spoza grupy PKS - firmę „Marko-Bus” Marek Obuchowicz z Głogowa oraz Przewozy Pasażerskie „Leonidas” s. c. Stanisław Matczak, Urszula Matczak - ze Sławy.

### POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Leszno stanowi ważny węzeł kolejowy - zarówno dla przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Wg stanu na koniec lutego 2016 r., leszczyński węzeł kolejowy tworzyły:

- linia kolejowa nr 271 - dwutorowa, zelektryfikowana: Wrocław Główny - Oborniki Śląskie - Rawicz - Leszno - Poznań Główny - obsługiwana przez spółkę Intercity oraz Przewozy Regionalne;
- linia kolejowa nr 14 - w większości dwutorowa: Łódź Kaliska - Forst (zelektryfikowana na odcinku: Łódź Kaliska - Durzyn) - obsługiwana przez Koleje Wielkopolskie;
- linia kolejowa nr 359 - jednotorowa niezelektryfikowana linia Leszno - Zbąszyń - obsługiwana przez Koleje Wielkopolskie;
- stacja kolejowa Leszno i przystanek kolejowy Leszno Grzybowo.

Linia kolejowa nr 271, obsługująca Leszno, została włączona do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Zgodnie z ustaleniami Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, celem funkcjonowania sieci TEN-T jest zapewnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału oraz zmniejszenie dysproporcji w poziomie rozwoju różnych regionów.

W Planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego - międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Leszno scharakteryzowano jako kolejowy punkt handlowy, w którym występują powiązania transportu kolejowego z innymi formami transportu i który może w związku z tym pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego. W planie tym wskazano jedno połączenie międzywojewódzkie do realizacji w ramach publicznego transportu



## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

kolejowego, a mianowicie Wrocław Główny - Poznań Główny (14,176 par pociągów na dobę, wykorzystanie przepustowości linii 19-62%, czas przejazdu 2:53-3:05 godz.).

Wg stanu na koniec lutego 2016 r. Leszno posiadało bezpośrednie połączenia kolejowe m. in. z: Białymstokiem, Bydgoszczą, Gdańskiem, Gdynią, Jelenią Górą, Katowicami, Kołobrzegiem, Krakowem, Olsztynem, Poznaniem, Toruniem, Wałbrzychem, Warszawą i Wrocławiem.

Na linii Wrocław Główny - Poznań Główny w obszarze działania leszczyńskiej komunikacji miejskiej wyznaczono dwie stacje: Leszno (kilometr linii 95,798) i Rydzyna (km 85,640). Na linii Łódź Kaliska - Forst, w obszarze działania leszczyńskiej komunikacji miejskiej także wyznaczono dwie stacje: Leszno (kilometr linii 235,868) i Leszno Grzybowa (km 229,120).

W obszarze działania leszczyńskiej komunikacji miejskiej, na linii kolejowej Leszno - Zbąszyń funkcjonowały: stanowiąca początek linii stacja Leszno i przystanek kolejowy Wilkowice (km 5,084).

Linia kolejowa 271 relacji Wrocław Główny - Oborniki Śląskie - Rawicz - Leszno - Poznań Główny jest obsługiwana jest m. in. przez Przewozy Regionalne Spółka z o.o. Oddział Wielkopolski z siedzibą w Poznaniu. Przejazdy pasażerskie są obsługiwane przez:

- 64 zespoły trakcyjne EN57 o roku produkcji 1964 do 1991,
- 2 zespoły trakcyjne ED72 z 1995 i 1996 roku,
- 2 lokomotywy elektryczne EP07 o roku produkcji 1968 do 1974 roku,
- 2 lokomotywy elektryczne EU07 o roku produkcji 1970 do 1973 roku.

Opisywana linia kolejowa pokrywa się częściowo z trasą linii 12 MZK w Lesznie. Oferowana liczba pociągów i niższy od 10 minut czas jazdy pociągu z Rydzyny do Leszna (przy około 30 minutach czasu jazdy autobusu), mogłyby stanowić poważną konkurencję dla leszczyńskiej komunikacji miejskiej, gdyby nie peryferyjne względem zabudowy usytuowanie stacji kolejowej Rydzyna - na skraju miejscowości Kłoda.

Czas przejazdu z Leszna Grzybowa do Leszna wynosił 7 min i był bardzo konkurencyjny w stosunku do czasu jazdy oferowanego przez połączenia komunikacji miejskiej (linia 3 - 22 min). Ofertę Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o. w tej relacji można więc uznać za dość atrakcyjną w stosunku do oferty komunikacji miejskiej. Na słabe wykorzystanie pociągów w przewozach wewnątrzmijskich ma jednak wpływ brak intensywnej zabudowy w sąsiedztwie stacji Leszno Grzybowa.

W obszarze działania leszczyńskiej komunikacji miejskiej, na linii kolejowej Leszno - Zbąszyń funkcjonowały: stanowiąca początek linii stacja Leszno i przystanek kolejowy Wilkowice (km 5,084).

Pociągi na tej linii (359) obsługiwane były przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.

Czas przejazdu ze stacji Wilkowice do stacji Leszno wynosił 6 min i również był dość konkurencyjny w stosunku do czasu jazdy oferowanego przez połączenie komunikacji miejskiej (linia 4 - 14 min). Kolejowy rozkład jazdy na tej linii także odpowiadał potrzebom przewozowym, gdyż umożliwiał przyjazd do centrum Leszna na godz. 8 i powrót w dogodnych, szczególnie dla uczniów.

Dworzec kolejowy Leszno położony jest przy ul. Dworcowej i oddalony od centrum miasta o około 1 km. W bliskiej okolicy dworca PKP znajduje się Dworzec PKS.

Intensywny ruch pociągów na dworcu Leszno determinuje jedną z funkcji leszczyńskiej komunikacji miejskiej, jaką jest komplementarność w stosunku do przewozów kolejowych, w szczególności regionalnych (realizowanych w obrębie województwa wielkopolskiego).

Poniższy rysunek przedstawia maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych w okolicach miasta Leszna.



Rysunek 19 Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych w okolicach miasta Leszna  
[źródło: <http://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/mapy/>]

Legenda:

**maksymalne prędkości rozkładowe  
na eksploatowanych liniach kolejowych**

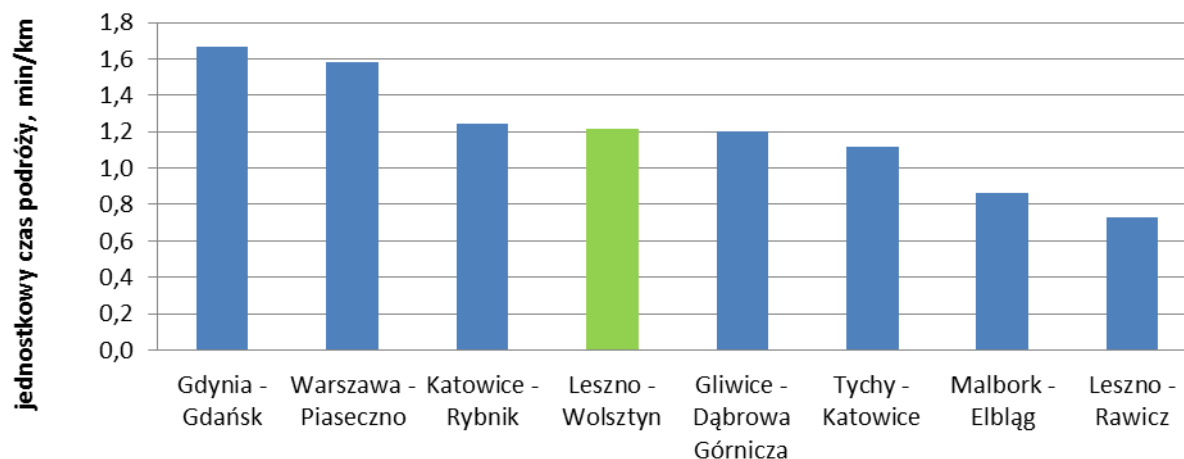
(stan na 15.12.2015 r.):

- V = 200 km/h
- V = 160 km/h
- $120 \leq V < 160$  km/h
- $80 \leq V < 120$  km/h
- $40 \leq V < 80$  km/h
- $0 < V < 40$  km/h
- V = 0 km/h

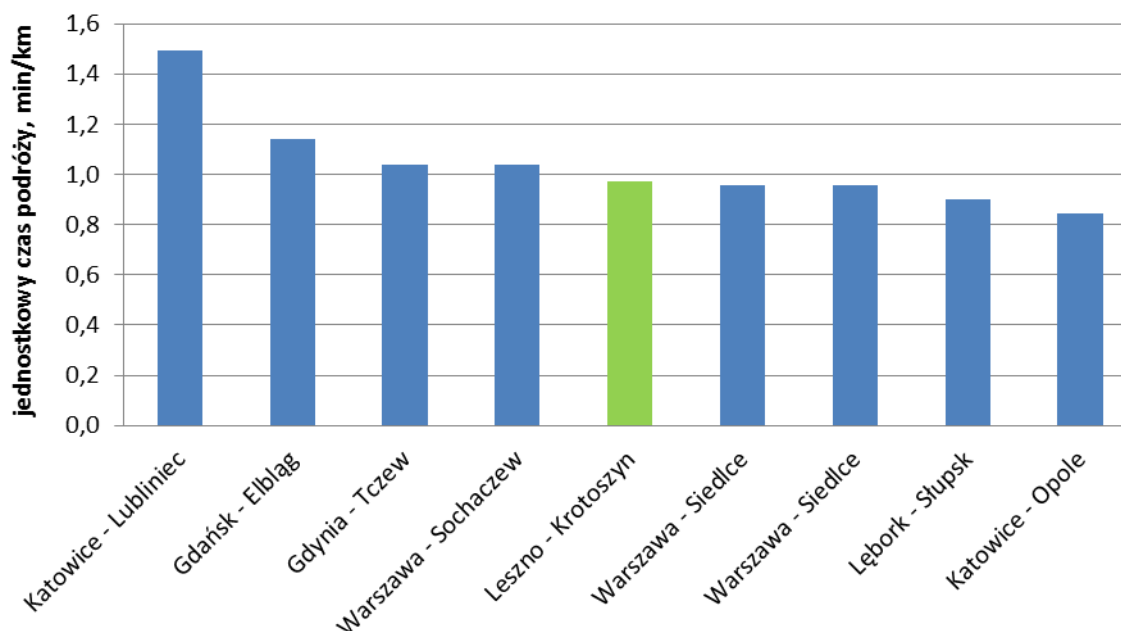
## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Biorąc pod uwagę lokalizację miasta Leszna najwyższe prędkości są osiągnięte na linii kolejowej 271 (do 160 km/h) oraz linii kolejowej 14 - w kierunku do Ostrowa Wielkopolskiego (do 120 km/h). Niższe wartości są notowane na linii kolejowej nr 359 oraz na linii kolejowej 14 w kierunku Głogowa (do 80 km/h).

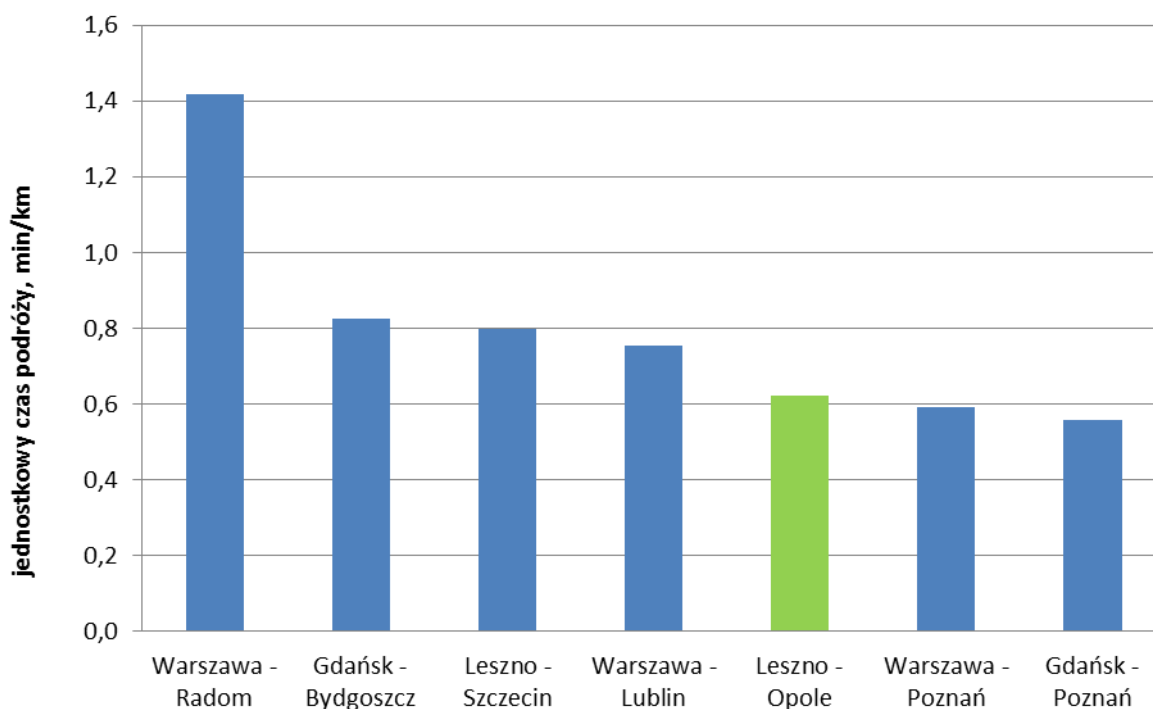
Poniższe wykresy przedstawiają jednostkowe czasy podróży przykładowych relacji na dystansach krótkich, średnich oraz długich.



Rysunek 20 Jednostkowy czas podróży min/km na krótkich dystansach [źródło: www.pkp.pl]



Rysunek 21 Jednostkowy czas podróży min/km na średnich dystansach [źródło: www.pkp.pl]



Rysunek 22 Jednostkowy czas podróży min/km na długich dystansach [źródło: www.pkp.pl]

Na tle prezentowanych relacji przejazdu z Leszna do Wolsztyna, Krotoszyna oraz Opola nie odbiegają znacznie od średniej krajowej.

### ŚCIEŻKI ROWEROWE

Na podstawie przeprowadzonej ankietyzacji wśród mieszkańców transport rowerowy jest trzecim co do popularności środkiem komunikacji (po samochodach prywatnych) wśród mieszkańców podróżujących do 3 km (18,8%), od 3 km do 5 km (19,6% udziału) oraz powyżej 5 km (14,4% udziału).

Transport rowerowy może być dobrą alternatywą w dojazdach do pracy, do sklepu itp. Nie do przecenienia jest korzystny wpływ na kondycję fizyczną tego środka transportu. Dodatkowo ścieżki rowerowe służą do uprawiania aktywnych form wypoczynku.

Na terenie miasta Leszna istnieją wytyczone ścieżki rowerowe. Wyszczególnione poniżej ścieżki rowerowe przebiegają zarówno przy drogach publicznych, jak i leśnymi duktami czy drogami polnymi. Poniższe ścieżki rowerowe pełnią funkcję lokalnych produktów turystyczno-rekreacyjnych.

Są to następujące ścieżki przechodzące przez miasto Leszno:

- **Szlak dookoła Leszna** (25 km) - szlak poprowadzony w całości ulicami Leszna;
- **Wśród pól do Lipna** (25 km) (szlak przechodzący przez Miasto Leszno, Gminę Święciechowa oraz Gminę Lipno) Leszno - Święciechowa - Wilkowice - Mórkowo - Leśniczówka;
- **W stronę bukowego jaru** (23 km) (szlak przechodzący przez Miasto Leszno oraz Gminę Lipno) Leszno (Gronowo) - Wilkowice - Mórkowo - Leśniczówka;
- **Szlak powiatowy** (24,5 km) (szlak przechodzący przez Miasto Leszno, gminę Lipno, Gminę Włoszakowice) Leszno - Wilkowice - Krzycko Wielkie - Włoszakowice - Grotniki - Boszkowo;
- **Szlak Leszno-Dominice** (15,6 km) (szlak przechodzący przez Miasto Leszno, Gminę Święciechowa oraz Gminę Włoszakowice) Leszno - Strzyżewice - Ogrody - Trzebiny - Niechtód - Zbarzewo.

Część z ww. szlaków częściowo przebiega tą samą ścieżką - ze względu na bogate walory obszaru niektóre ścieżki zostały połączone.

Rozbudowywany jest układ dróg rowerowych i podsystemu rowerowego z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Na podstawie danych GUS z 2014 r. łączna długość ścieżek rowerowych wynosiła 40,5 km.

### **CELE PLANU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA LESZNA**

Celem generalnym w Planie Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna jest stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywnie ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości dla środowiska.

Poniżej przedstawiono główne cele Planu mobilności miejskiej dla miasta Leszna.

Cel 1. Rozwój przepustowości dróg i skrzyżowań w odpowiedzi na wzrastającą liczbę mieszkańców miasta (oraz pojazdów).

Cel 2. Zwiększenie udziału transportu publicznego wśród sposobów przemieszczania się ludzi w obrębie miasta, zwłaszcza w godzinach szczytu.

Cel 3. Intensyfikacja wykorzystania transportu rowerowego jako środka do przemieszczania się.

Cel 4. Dostosowanie liczby miejsc parkingowych do potrzeb .

Cel 5. Zwiększenie atrakcyjności oraz promocja ruchu pieszego w obrębie miasta.

Cel 6. Minimalizacja negatywnych skutków ruchu samochodowego.

Cel 7. Zwiększenie stopnia akceptacji systemu transportowego miasta ze strony społeczności lokalnej - poczucie bezpieczeństwa.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Cel 1. Rozwój przepustowości dróg i skrzyżowań w odpowiedzi na wzrastającą liczbę mieszkańców miasta (oraz pojazdów)	
Obecna sytuacja	Obecna struktura drogowa na terenie miasta pozwala na płynne poruszanie się z wyjątkiem godzin wzmożonego natężenia ruchu. Należy zwrócić uwagę, że miasto podejmuje działania mające utrzymać wysoką przepustowość dróg i skrzyżowań. Mimo to wskaźniki demograficzne wskazują, iż w najbliższych latach może nastąpić przyrost liczby mieszkańców, powodując wystąpienie problemów komunikacyjnych. Istotne jest podejmowanie działań przeciwdziałających z odpowiednim wyprzedzeniem.
Spodziewane rezultaty działań	Rozwój sieci drogowej na terenie miasta ma umożliwić sprawne poruszanie się w jego obrębie niezależnie od wybranego środka transportu (samochód, komunikacja publiczna czy np. rower). Głównym rezultatem powinien być brak korków w godzinach szczytu co pozwoli na płynną i efektywną podróż.
Środki do osiągnięcia celu	Modernizacja infrastruktury drogowej, utrzymanie stanu technicznego dróg i skrzyżowań na dobrym poziomie. Rozwój sieci drogowej na terenie miasta z uwzględnieniem przyrostu liczby pojazdów poruszających się w obrębie miasta. Wzmacnianie stopnia atrakcyjności i wykorzystania różnych modeli transportowych. Działania powinny obejmować w dużym stopniu miejsca, rejony najbardziej narażone na wystąpienie korków, i uwzględniać przedsięwzięcia związane z różnymi formami transportu, tak aby je w maksymalnym stopniu wykorzystać. Istotne mogą być także działania promujące alternatywne formy transportu (np. transport rowerowy).
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Duża elastyczność w wykorzystaniu samochodu powoduje, że jest to obecnie podstawowy środek transportu na terenie miasta. Powoduje to problemy zarówno komunikacyjne jak również ekologiczne. Wzrost liczby samochodów poruszających się w obrębie miasta, zwłaszcza w godzinach szczytu może doprowadzić do powstania mniej lub bardziej uciążliwych korków. Bez odpowiedniego modelu transportowego uwzględniającego dziedziny takie jak przepustowość dróg i skrzyżowań czy atrakcyjność różnych form transportu ruch w obrębie miasta może być coraz bardziej uciążliwy.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Miejski Zarząd Dróg i Inwestycji Miasta Leszna, Wydział Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Cel 2. Zwiększenie udziału transportu publicznego wśród sposobów przemieszczania się ludzi w obrębie miasta, zwłaszcza w godzinach szczytu	
Obecna sytuacja	Problem wzmożonego wykorzystania samochodów dotyczy obecnie całego kraju. Obecne działania miasta powinny skupiać się na działaniach umożliwiających swobodne przemieszczanie się w obrębie miasta przy pomocy różnych form transportu. Dywersyfikacja sposobów podróżowania jest jednym z podstawowych problemów ówczesnych miast i jednocześnie ważnym środkiem do realizacji wizji zrównoważonego rozwoju.
Spodziewane rezultaty działań	Siatka połączeń komunikacyjnych systemu transportu publicznego z wykorzystaniem autobusów oraz połączeń kolejowych, tworząca atrakcyjny i pewny środek transportu, zmniejszy stopień wykorzystania transportu indywidualnego na rzecz zbiorowej komunikacji publicznej.
Środki do osiągnięcia celu	Zmniejszanie oraz dotrzymanie czasów przejazdu pomiędzy przystankami. Dostosowanie rozkładu do aktualnych potrzeb podróżujących. Synchronizacja rozkładu jazdy różnych form transportu (kolej, autobusy). Odpowiednia Infrastruktura umożliwiająca płynną zmianę środka transportu (np. systemy typu Park&Ride, Kiss&Ride czy Bike&Ride, centrum przesiadkowe). Promocja transportu publicznego.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Bez odpowiednich działań promujących / wspierających transport publiczny liczba pojazdów osobowych będzie wzrastać (na co wskazuje analiza przedstawiona w Planie gospodarki niskoemisyjnej). Większa liczba pojazdów wydłuży czas podróży pomiędzy punktami zlokalizowanym na terenie miasta. Tego typu problemy komunikacyjne mogą być przyczyną negatywnych skutków ekologicznych, ekonomicznych i społecznych.
Podmioty konieczne do zaangażowania	MZK Leszno, Miejski Zarząd Dróg i Inwestycji Miasta Leszna

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Cel 3. Intensyfikacja wykorzystania transportu rowerowego jako środka do przemieszczania się	
Obecna sytuacja	Obecnie rower często traktowany jest jako narzędzie rekreacyjne, w mniejszym stopniu przeznaczonym do podróżowania. Zwraca jednak uwagę duży potencjał transportu rowerowego w zakresie przemieszczania się w innych celach stanowiąca alternatywę dla innych środków transportu. Obecnie na terenie miasta funkcjonuje rozwinięta sieć ścieżek i tras rowerowych. Dzięki temu jest to bardzo często wybierana forma transportu w ramach odbywania krótkich podróży (do 3 km).
Spodziewane rezultaty działań	Ważne, aby transport rowerowy był pewną, bezpieczną, tanią i ekologiczną alternatywą dla transportu samochodowego, współtworzącą spójny system komunikacyjny miasta. Wybór pomiędzy rowerem, komunikacją publiczną czy samochodem powinien być możliwy i w mniejszym stopniu uwarunkowany ograniczeniami związanymi z brakiem odpowiedniej infrastruktury.
Środki do osiągnięcia celu	<p>Umożliwienie swobodnego przemieszczania się rowerem w obrębie miasta z uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ścieżek, dróg, pasów dla rowerów,</li> <li>- punktów Bike&amp;Ride,</li> <li>- stacji do samodzielnej naprawy rowerów,</li> <li>- przestrzeni parkingowej dla rowerów.</li> </ul> <p>Znoszenie barier architektonicznych utrudniających komunikację rowerową.            Tworzenie dedykowanych stref dla pieszych i rowerów.            Nacisk na bezpieczeństwo rowerzystów także z uwzględnieniem działań dotyczących ruchu samochodowego występującego razem z ruchem rowerowym, w tym zmniejszenie dozwolonej prędkości pojazdów poruszających się w centrum miasta.            Działania edukacyjne popularyzujące transport rowerowy.</p>
Co się stanie jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Brak wsparcia komunikacji rowerowej spowoduje mniejszą atrakcyjność tej formy transportu. Utrudnienia w przemieszczaniu się rowerem spowodują dalszy wzmożony stopień wykorzystywania pojazdów samochodowych, co będzie skutkowało wzmożonym ruchem i wydłużeniem czasu przejazdu przez teren miasta.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Miejski Zarząd Dróg i Inwestycji Miasta Leszna



## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Cel 4. Dostosowanie liczby miejsc parkingowych do potrzeb	
Obecna sytuacja	Relatywna atrakcyjność transportu publicznego w miastach jest kształtowana poprzez wzrost atrakcyjności oferty tego transportu oraz tworzenie barier dla nieograniczonego rozwoju motoryzacji indywidualnej, poprzez obniżanie swobody użytkowania samochodów osobowych i dostępu przez użytkowników samochodów do infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim do miejsc parkingowych. W Lesznie obowiązuje system płatnych miejsc postojowych w centralnym obszarze miasta przy czym wyższe opłaty dotyczą parkowania w centrum (strefa A), a niższe na jego obrzeżach (strefa B).
Spodziewane rezultaty działań	Dostępność miejsc parkingowych jest jednym z najważniejszych aspektów systemu komunikacji samochodowej. Podstawowym zagadnieniem dla kierowcy jest to, czy znajdzie miejsce parkingowe, gdy już osiągnie cel swojej podróży. Duża ilość miejsc parkingowych pozytywnie wpływa na dostępność do miejsc docelowych (handlowych, administracyjnych, kulturalnych czy sportowych), jednocześnie krótszy czas spędzony na poszukiwaniu miejsca do parkowania oznacza mniejszy ruch pojazdów, mniejsze zużycie paliwa, mniejsze obciążenie środowiska i większe bezpieczeństwo.
Środki do osiągnięcia celu	Dostosowanie liczby miejsc parkingowych do aktualnych potrzeb. Wyznaczanie stref płatnego parkowania o zróżnicowanych cenach w zależności od odległości od ścisłego centrum miasta. W miejscach o największym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe uwzględnianie projektów piętrowych lub podziemnych parkingów.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Niedostosowanie liczby miejsc parkingowych (czy całego systemu parkingowego miasta) może spowodować zwiększone obciążenie ruchem centrum miasta. Kierowcy, którzy nie mogą znaleźć miejsca na parkingach często parkują w obrębie ulic co obniża przepustowość dróg. Jednocześnie w takiej sytuacji wzrasta liczba błędnie zaparkowanych samochodów, co powoduje szereg problemów z bezpieczeństwem, czy utrzymaniem infrastruktury na odpowiednim poziomie (np. oczyszczaniem czy odśnieżaniem).
Podmioty konieczne do zaangażowania	Miejski Zarząd Dróg i Inwestycji Miasta Leszna

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Cel 5. Zwiększenie atrakcyjności oraz promocja ruchu pieszego w obrębie miasta	
Obecna sytuacja	Obecnie najbardziej popularnym środkiem służącym się do przemieszczania się w obrębie miasta jest samochód. Forma piesza wybierana jest w ramach bardzo krótkich dystansów (do 3 km).
Spodziewane rezultaty działań	Łatwy dostęp do usług świadczonych na terenie miasta powinien obejmować w dużym stopniu możliwość dotarcia do celu pieszo. Jednocześnie poruszanie się w obrębie miasta powinno być możliwie krótkie i spełniać oczekiwania mieszkańców. Wybór pieszego poruszania się powinien być naturalny w przypadku krótkich tras, na co wpływ będzie miała przyjazna przestrzeń umożliwiająca przyjazny i przyjemny spacer. Jednocześnie dostawcy usług zlokalizowani w obrębie ulic gdzie ruch pieszego jest intensywny z pewnością będą mogli rozwinąć swoją działalność docierając ze swoją ofertą do większej liczby klientów (przechodniów).
Środki do osiągnięcia celu	Zwiększanie powierzchni przeznaczonej dla pieszych w ciągach komunikacyjnych. Stosowanie ułatwień dla pieszych takich jak sygnalizacja świetlna ze zwiększonym priorytetem dla ruchu pieszego. Redukcja prędkości pojazdów w strefach o dużym natężeniu ruchu pieszego zwiększając bezpieczeństwo i wygodę pieszych. Ograniczenie ruchu samochodowego w obszarach miasta o walorach turystycznych na rzecz ruchu pieszego (i rowerowego). Zwiększenie atrakcyjności przestrzennej samych ulic, które mogą stać się nie tylko miejscem w którym odbywa się transport lecz również miejscem o funkcji społecznej czy kulturalnej.
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	Zmniejszenie ruchu pieszego na rzecz innych środków komunikacji (w tym komunikacji samochodowej) spowoduje większe obciążenie układu komunikacyjnego miasta. Będzie to miało wpływ na bezpieczeństwo czy stan środowiska. Jednocześnie właściciele firm (sklepów, restauracji) zlokalizowanych w obrębie ulic będą mieli mniejsze szanse na zysk co może negatywnie wpłynąć na lokalną gospodarkę.
Podmioty konieczne do zaangażowania	Miejski Zarządu Dróg i Inwestycji Miasta Leszna

Cel 6. Minimalizacja negatywnych skutków ruchu samochodowego	
Obecna sytuacja	<p>Ruch samochodowy przyczynia się do występowania zanieczyszczeń na terenie miasta (transport odpowiada za 10% emisji zanieczyszczeń). Nadmierna ekspozycja na zanieczyszczenia powstające poprzez spalanie w silnikach spalinowych może negatywnie oddziaływać na zdrowie i samopoczucie ludzi.</p> <p>Innym problemem jest hałas związany z ruchem pojazdów (którego źródłem są w dużym stopniu silniki oraz opony poruszających się samochodów) występujący nadmiernie zwłaszcza przy głównych ulicach miasta.</p> <p>Jednocześnie wzmożony ruch powoduje problemy z bezpieczeństwem wszystkich uczestników ruchu.</p>
Spodziewane rezultaty działań	<p>Bezpieczeństwo jest jedną z podstawowych wartości zrównoważonego rozwoju. System transportowy powinien być tak ukształtowany, by w maksymalnym stopniu umożliwić bezpieczne poruszanie się, niezależnie od wybranego środka transportu.</p> <p>Zmniejszenie liczby kolizji i wypadków z udziałem pojazdów oraz pieszych to główne rezultaty jakie powinny zostać osiągnięte.</p> <p>Ponadto system transportowy powinien w jak najmniejszym stopniu oddziaływać na środowisko.</p>
Środki do osiągnięcia celu	<p>Należy podejmować działania informacyjno-edukacyjne dla mieszkańców związane z ekologicznym i bezpiecznym transportem.</p> <p>Miasto powinno pełnić rolę wzorca wykorzystując i promując transport ekologiczny, odpowiednio zaplanowany i zarządzany.</p> <p>Transport publiczny powinien być tak rozwinięty i dostosowany do potrzeb, by stał się jednym z podstawowych środków służących do przemieszczania się obrębem miasta.</p> <p>Ruch tranzytowy powinien być przeniesiony możliwie daleko od centrum miasta, odciążając ulice i skrzyżowania.</p> <p>Istotne są również działania wspierające transport rowerowy i pieszy poprzez działania inwestycyjne i promocyjne</p> <p>Jednocześnie odpowiednie działania i współpraca pomiędzy poszczególnymi służbami miasta (np. policją, strażą miejską, Urzędem Miejskim) wpłynę na bezpieczeństwo ruchu.</p>
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	<p>Brak możliwości bezpiecznego poruszania się w obrębem miasta powoduje występowanie zagrożeń dla zdrowia lub życia uczestników ruchu.</p> <p>Jednocześnie coraz bardziej intensywny ruch wiąże się z pojawieniem negatywnych efektów takich jak: zanieczyszczenie powietrza, nadmierny hałas czy obniżenie bezpieczeństwa ruchu.</p>
Podmioty konieczne do zaangażowania	Miejski Zarządu Dróg i Inwestycji Miasta Leszna

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Cel 7. Zwiększenie stopnia akceptacji systemu transportowego miasta ze strony społeczności lokalnej - poczucie bezpieczeństwa	
Obecna sytuacja	<p>Do kluczowych kwestii związanych z potrzebami mieszkańców należą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Możliwość sprawnego i szybkiego przemieszczania się w obrębie miasta</li> <li>• Możliwość wyboru różnych form transportu umożliwiających dotarcie do celu</li> <li>• Infrastruktura na odpowiednim do zaakceptowania poziomie</li> <li>• Rozwinięty system komunikacji miejskiej dostosowany do potrzeb zarówno w zakresie infrastruktury jak również dostępności ekonomicznej</li> <li>• Bezpieczeństwo</li> </ul>
Spodziewane rezultaty działań	<p>Miasto zapewni wysoką jakość życia, także w postaci dobrze zaplanowanego systemu transportowego, który zapewni poczucie bezpieczeństwa, a także jest zgodny oczekiwaniami w zakresie dostępności, możliwości i elastyczności.</p>
Środki do osiągnięcia celu	<p>Działania planistyczne dotyczące systemu transportowego miasta.  Dostosowywanie działań do potrzeb mieszkańców w zakresie transportu publicznego i indywidualnego.  Stosowanie systemów zarządzania ruchem pojazdów.  Odpowiednia jakość transportu publicznego.  Utrzymanie infrastruktury drogowej na wysokim poziomie.  Monitoring części miasta narażonych na występowanie sytuacji niebezpiecznych.  Odpowiednia koordynacja służb miasta (np. policji, straży miejskiej, Urzędu Miejskiego, straży pożarnej).  Współpraca z mieszkańcami którzy pełnią zarówno funkcje uczestników ruchu (w różnej postaci) jak również „beneficjentów” wszystkich - pozytywnych i negatywnych - skutków funkcjonowania systemu transportowego.</p>
Co się stanie, jeśli cel nie zostanie osiągnięty	<p>Brak akceptacji systemów transportowych spowoduje postrzeganie miasta jako mniej atrakcyjnego miejsca do życia czy działalności gospodarczej. Jednocześnie funkcje społeczne ulic mogą zostać ograniczone (mieszkańcy nie będą widzieli sensu przebywania na świeżym powietrzu bez wyraźnej potrzeby).</p>
Podmioty konieczne do zaangażowania	<p>Miejski Zarząd Dróg i Inwestycji Miasta Leszna</p>

## ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA TERENIE MIASTA LESZNA

Poniżej zaprezentowana została analiza SWOT systemu transportowego Miasta Leszna. Zapisy w niej zawarte wynikają zarówno z analizy istniejącej infrastruktury transportowej, jak i badań ankietowych przeprowadzonych w ramach projektu.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wysoka gęstość dróg kołowych;</li> <li>➤ Nieprzekroczona przepustowość ulic i skrzyżowań;</li> <li>➤ Magistralna linia kolejowa Wrocław-Poznań;</li> <li>➤ Zmodernizowany tabor autobusowy (duży udział autobusów niskopodłogowych oraz klimatyzowanych);</li> <li>➤ Potencjał wynikający z rozwiniętej sieci kolejowej: duża przepustowość, infrastruktura;</li> <li>➤ Rosnąca świadomość społeczna w zakresie ekologicznych środków transportu;</li> <li>➤ Ścieżki rowerowe oraz zwiększenie „mody” na rower;</li> <li>➤ Dobre oceny osób korzystających z komunikacji publicznej w zakresie bezpieczeństwa, jakości taboru autobusowego oraz infrastruktury towarzyszącej;</li> <li>➤ Działalność stowarzyszeń promujących ruch rowerowy;</li> <li>➤ Potencjał karty LKM (Leszczyńska Karta Miejska).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Niezadawalający stan techniczny infrastruktury drogowej (brak dostosowania miejsc postojowych do parametrów wymaganych dla miejsc postojowych, braki w oznakowaniu np. stref widoczności, zły lub bardzo zły stan nawierzchni jezdni i chodników, brak infrastruktury uzupełniającej np. parkingów rowerowych, nieskuteczne doświetlenie pasa drogowego);</li> <li>➤ Niewystarczające bezpieczeństwo poruszania się po drogach rowerowych;</li> <li>➤ Duże natężenie ruchu w godzinach szczytu;</li> <li>➤ Bardzo słaba dostępność powierzchni parkingowych, szczególnie w centrum;</li> <li>➤ Niedopasowana siatka połączeń komunikacji publicznej;</li> <li>➤ Niewystarczająca liczba przystanków komunikacji publicznej;</li> <li>➤ Wzmożone utrudnienia drogowe w dni targowe;</li> <li>➤ Koszt biletów komunikacji publicznej;</li> <li>➤ Brak ograniczeń w zakresie wjazdu do centrum;</li> <li>➤ Mała liczba pociągów na liniach lokalnych;</li> <li>➤ Zły stan taboru autobusowego PKS Leszno;</li> <li>➤ Brak wspólnych biletów MZK i PKS, MZK i kolej lub PKS i kolej;</li> </ul>

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rozwój rozwiązań z zakresu mobilności miejskiej w oparciu o możliwość otrzymania dofinansowania w ramach perspektywy finansowej 2014-2020;</li> <li>➤ Obwodnica utrzymująca ruch towarowy poza centrum miasta;</li> <li>➤ Udział mieszkańców i grup interesariuszy w procesie planowania polityki transportowej regionu;</li> <li>➤ Zwiększenie rotacji na dostępnej powierzchni parkingowej;</li> <li>➤ Doskonalenie komunikacji publicznej przez dostosowanie siatki połączeń i częstotliwości kursowania do realnych potrzeb podróżnych (w tym z uwzględnieniem połączeń przesiadkowych);</li> <li>➤ Struktura miejska pozwalająca na budowę nowych dróg rowerowych;</li> <li>➤ Edukacja społeczna w zakresie zmian zachowań komunikacyjnych;</li> <li>➤ Możliwość wykorzystania dostępnej infrastruktury kolejowej;</li> <li>➤ Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym - efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu;</li> <li>➤ Wzrost świadomości ekologicznej;</li> <li>➤ Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji publicznej na liniach lokalnych;</li> <li>➤ Ograniczenia w kursowaniu kolei;</li> <li>➤ Rosnący problem kierowców parkujących niezgodnie z przepisami;</li> <li>➤ Zwiększające się uzależnienie od samochodu;</li> <li>➤ Niewystarczające rozwiązania dla obsługi ruchu turystycznego;</li> <li>➤ Rozwiązania drogowe niespełniające odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników pasa drogowego;</li> <li>➤ Dominacja użytkowników pojazdów indywidualnych;</li> <li>➤ Zabudowa o charakterze staromiejskim, ograniczająca przestrzeń gotową do zagospodarowania;</li> <li>➤ Rosnąca liczba samochodów (ruch miejski i tranzytowy);</li> <li>➤ Słaby stan techniczny samochodów;</li> <li>➤ Brak koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządowymi;</li> <li>➤ Rozbity system zarządzania drogami.</li> </ul>

*źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy istniejącej infrastruktury transportowej oraz przeprowadzonych badań ankietowych*

## DZIAŁANIA GŁÓWNE

Celom wskazanym w ramach poprzedniego podrozdziału przyporządkowane zostały działania, których realizacja przyczyni się zarówno do spełnienia celów podstawowych, jak i celu generalnego. Działania główne uwzględniono w zasadniczej części PGN.

### 1. Zakup nowoczesnego taboru autobusowego przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lesznie aktualnie posiada 32 autobusy mające ponad 15 lat. W latach 2015-2020 przedsiębiorstwo planuje wymienić 20 z nich. Nowsze autobusy spełniać będą surowsze standardy emisji spalin, a z uwagi na ich duże roczne przebiegi będzie to miało realny wpływ na ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> oraz innych substancji zanieczyszczających.

Ponadto zakup autobusów powinien wpłynąć korzystnie na ceny biletów, jak również podniesie komfort korzystania z komunikacji miejskiej.

Realizacja celu: 2, 6, 7

### 2. Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko - zakup niskoemisyjnych autobusów komunikacji miejskiej

Miejski Zakład Komunikacji planuje zakupić 11 autobusów niskoemisyjnych bądź zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w szczególności: wyposażenie zajezdni autobusowej w ładowarki do autobusów elektrycznych, budowa pętli autobusowych przy ul. Juranda i Rejtana, instalacja urządzeń z zakresu telematyki, budowa systemów zarządzania i organizacji ruchu, budowa automatycznej myjni dla pojazdów przemysłowych, przebudowa z rozbudową budynku Centrum Nadzoru Ruch.

Zakup autobusów powinien wpłynąć korzystnie na ceny biletów, na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, jak również podniesie komfort korzystania z komunikacji miejskiej.

Realizacja celu: 2, 6, 7

### 3. Ulgi w cenach biletów dla osób, które w komunikacji miejskiej okażą dowód rejestracyjny samochodu

Nie jest prowadzona ewidencja osób, które skorzystały z ulgi do tej pory. Zadanie zwiększa atrakcyjność transportu publicznego dla mieszkańców. Przyjęto, że wspomniane działania spowodują przesiadkę 3% użytkowników transportu indywidualnego na transport zbiorowy.

Realizacja celu: 2, 6, 7

### 4. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla mieszkańców poprzez usprawnienie systemu obsługi i informacji pasażerów

Przedsięwzięcie polegać będzie na instalacji 2 tablic przystankowych w systemie dynamicznej informacji pasażerskiej. Działania te podniosą wygodę korzystania z komunikacji miejskiej i mają na celu zachęcić jak najwięcej osób do przesiadki z transportu indywidualnego.

Realizacja celu: 2, 6, 7

### 5. Rozwój systemu dróg rowerowych

Projekt zakłada budowę ścieżek rowerowych na terenie miasta. Ścieżki będą przebiegać przy następujących ulicach: Dekana, Kiepury, Strzelecka, Lipowa, Obrońców Lwowa, C. K. Norwida, Krasieńskiego, Śniadeckich, Fabryczna, Grunwaldzka, 55 Pułku Piechoty, Święciechowska, Wolińska, Myśliwska łącznik od S5 do Wilkowickiej oraz ul. Wilkowicka od projektowanego ronda do granicy miasta, łącznik Alei Konstytucji 3 Maja z ul. Gronowską, w ciągu DK nr 12, Wróblewskiego, Słowiańska, Osiecka, strefa inwestycyjna IDEA - etap II i III. Udoskonalanie tego typu infrastruktury pomaga zachęcić mieszkańców do wykorzystywania rowerów jako alternatywnego środka transportu.

Stworzenie odpowiednich warunków dla ruchu rowerowego wymaga przede wszystkim utworzenia spójnego systemu ciągów rowerowych o układzie wynikającym z rozkładu potencjalnego ruchu. Należy tutaj dążyć do minimalizacji wydłużenia tras przejazdu, ponieważ rowerzyści, podobnie jak piesi, niechętnie korzystają z dróg rowerowych wymagających znacznego nadłożenia drogi. Sprawnie funkcjonująca sieć dróg rowerowych opiera się na trzech poziomach:

- trasy główne, obsługujące ruch międzydzielnicowy,
- trasy zbiorcze i łącznikowe, łączące osiedla i inne ważne punkty z trasami głównymi oraz trasy główne między sobą,
- trasy lokalne (dojazdowe) - wszystkie pozostałe użytkowe trasy rowerowe. Sieć tras użytkowych uzupełniają trasy rekreacyjne.

Szczegółowe rozwiązania podsystemu dróg rowerowych powinny także uwzględniać bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz - ekonomicznie uzasadniony i społecznie akceptowany - poziom komfortu jazdy. Jednocześnie, w planach winien zostać uwzględniony fakt, iż mieszkańcy praktycznie wszystkich dzielnic wskazywali na potrzebę i konieczność rozwoju infrastruktury rowerowej - przede wszystkim z centrum, ale także w układzie poszczególnych rejonów miasta.

Realizacja celu: 3, 6

### 6. Promowanie cyklizmu jako alternatywnego środka transportu (m. in. poprzez organizowanie rajdów rowerowych, przygotowanie ulotek tematycznych)

Zadanie zawiera w sobie szereg przedsięwzięć mających na celu promowanie cyklizmu t.j.:

- organizowanie corocznych rajdów rowerowych (2015 - 2020 r.),
- odnowienie oznakowania szlaków rowerowych,
- stworzenie ulotek informacyjnych o ścieżkach rowerowych na terenie miasta (około 2000 sztuk).

Wszystkie te działania powinny przyczynić się do upowszechnienia korzystania z transportu rowerowego, co z kolei powinno przyczynić się do zmniejszenia ruchu w mieście.

Realizacja celu: 3, 6



## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

### DZIAŁANIA UZUPEŁNIAJĄCE

Oprócz działań głównych przedstawionych powyżej ważnym elementem poprawy mobilności na obszarze miasta jest wdrażanie równoległe działań uzupełniających przedstawionych w poniższej tabeli. Działania tych nie uwzględniono w zasadniczej części PGN (do uwzględnienia w przypadku podjęcia decyzji co do ich realizacji).

Wyszczególnienie	Nazwa działania	Opis
Działanie uzupełniające 1 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7	Przebudowa drogi krajowej nr 12 w granicach miasta Leszna	Zakłada się, że inwestycja będzie swym zakresem obejmowała następujące części: I. Rozbudowa ulicy Szybowników od granicy miasta do skrzyżowania z ul. Wolińską - poszerzenie jezdni do trzech pasów ruchu (po jednym w każdym kierunku i środkowy pas jako pas włączenia i wyłączenia), budowa dróg serwisowych obsługujących przylegające do drogi krajowej posesje, budowa ciągów pieszo-rowerowych, przebudowa oświetlenia ulicznego, budowa kolektora deszczowego, budowa zbiornika retencyjnego, przebudowa mostu na przepust na Rowie Strzyżewickim, II. Remont nawierzchni na wiadukcie im. generała Grota Roweckiego wraz z wymianą opraw oświetleniowych i barier bezpieczeństwa, III. Rozbudowa Al. Jana Pawła II wraz z remontem przejścia podziemnego przy Szkole Podstawowej nr 7 IV. Remont nawierzchni ul. Ewarysta Estkowskiego V. Remont nawierzchni ul. Unii Europejskiej VI. Rozbudowa ul. Kąkolewskiej - poszerzenie jezdni do trzech pasów ruchu (po jednym w każdym kierunku i środkowy pas jako pas włączenia i wyłączenia), budowa ciągów pieszo-rowerowych, przebudowa oświetlenia ulicznego, budowa kolektora deszczowego.
Działanie uzupełniające 2 Realizacja celu: 1, 5, 6, 7	Przebudowa ulicy Jana Kiepury i ulicy Jana Dekana w Lesznie	W ramach przedmiotowego zadania planuje się przebudowę ulicy Jana Dekana na odcinku od ulicy Ewarysta Estkowskiego (DK 12) do ulicy Jana Kiepury oraz ulicę Jana Kiepury na odcinku od ulicy Jana Dekana do Al. Konstytucji 3 Maja (DK 5). W ramach inwestycji zostanie przebudowane 853 m drogi. Zostanie również przebudowane Skrzyżowanie ulicy Jana Kiepury, Jana Dekana i Ludwika Zamenhofa na skrzyżowanie typu małe rondo.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

<p>Działanie uzupełniające 3 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7</p>	<p>Budowa nowej drogi łączącej drogę S5 Węzeł Świąciechowa z wiaduktem drogowym w ciągu ulicy Wilkowickiej w Lesznie nad linią kolejową Poznań - Wrocław i dalej z Rondem Gronowo</p>	<p>W wyniku realizacji inwestycji ma powstać droga o długości ok. 2,5 km o parametrach drogi klasy „Z”, a więc jezdnia o szerokości 7 m, obciążenie ruchem KR-5 z jednostronnym ciągiem pieszo-rowerowym, wyposażona w kanalizację deszczową i oświetlenie. Przedmiotowa droga zlokalizowana jest na terenie Miasta Leszna, Gminy Lipno i Gminy Świąciechowa.</p>
<p>Działanie uzupełniające 4 Realizacja celu: 3, 5, 6, 7</p>	<p>Uzbrojenie strefy inwestycyjnej I.D.E.A. w Lesznie - Etap III</p>	<p>W ramach inwestycji planuje się uzbrojenie następujących ulic: ul. Budowlanych (odcinek od ul. Geodetów do ul. Architektów), ul. Usługowa (odcinek od ul. Geodetów do ul. Architektów), ul. Architektów (odcinek od ul. Usługowej do ul. Budowlanych) i droga nr 5. Zakres uzbrojenia w infrastrukturę techniczną obejmuje budowę: jezdni, chodników i ścieżek rowerowych, kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego. Ponadto planuje się budowę kolektora deszczowego w ul. Budowlanych i ul. Architektów oraz zbiornika retencyjno-infiltracyjnego przy ul. Usługowej. Budowa kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej zrealizowana zostanie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o. o. w Lesznie.</p>
<p>Działanie uzupełniające 5 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7</p>	<p>Budowa nowej drogi łączącej Al. Konstytucji 3 Maja ul. Gronowską wraz z remontem odcinka ul. Gronowskiej (połączenie z DK5) w Lesznie</p>	<p>W ramach inwestycji planuje się wybudowanie nowej drogi łączącej Rondo Antoniny z ul. Gronowską. W ramach zadania zostanie również wybudowany ciąg pieszo-rowerowy oraz oświetlenia uliczne.</p>
<p>Działanie uzupełniające 6 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7</p>	<p>Rozbudowa ulicy Osieckiej - drogi wojewódzkiej nr 432 w granicach miasta Leszna</p>	<p>W ramach inwestycji planuje się budowę jezdni o szerokości 7,0 m, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz budowę kanalizacji deszczowej. Planowana jest również przebudowa oświetlenia na energooszczędne</p>
<p>Działanie uzupełniające 7 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7</p>	<p>Przebudowa ciągu ulic łączących drogę wojewódzką nr 323 z drogą krajową nr 12 i z drogą krajową nr 5</p>	<p>W ramach inwestycji planuje się przebudowę jezdni, geometrii skrzyżowań, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudowę infrastruktury technicznej. Planowana jest również przebudowa oświetlenia na energooszczędne. Inwestycja dotyczy ciągu ulic: Strzelecka, Lipowa, Obrońców Lwowa, Al. Zygmunta Krasińskiego, Śniadeckich i Fabryczna.</p>
<p>Działanie uzupełniające 8 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7</p>	<p>Przebudowa ciągu komunikacyjnego ulic 55 Pułku Piechoty i Grunwaldzka (połączenie dróg krajowych nr 5 i 12)</p>	<p>W ramach inwestycji planuje się przebudowę jezdni, geometrii skrzyżowań, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudowę infrastruktury technicznej.</p>

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Działanie uzupełniające 9 Realizacja celu: 1, 3, 5, 6, 7	Przebudowa ciągu komunikacyjnego ulic Kasprowicza, Dworcowa i Święciechowska	W ramach inwestycji planuje się przebudowę jezdni, geometrii skrzyżowań, budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudowę infrastruktury technicznej.
Działanie uzupełniające 10 Realizacja celu: 1, 3, 4, 5, 6, 7	Transformacja centrum miasta	Koncepcja rozwiązań transportowych wspierających rewitalizację obszaru śródmieścia w Lesznie - Etap 1
Działanie uzupełniające 11 Realizacja celu: 6	Rozbudowa strefy "TEMPO 30": uspokojenie ruchu w centrum Leszna	W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbudowę strefy "TEMPO 30" (uspokojenie ruchu w centrum Leszna).
Działanie uzupełniające 12 Realizacja celu: 2, 3, 4, 5, 6, 7	Budowa centrów przesiadkowych	Przewiduje się budowę centrów przesiadkowych dla mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej (np. budowa parkingów „park and ride”, „park and bike”, „kiss and ride” itp.)
Działanie uzupełniające 13 Realizacja celu: 7	Prowadzenie kampanii promującej wykorzystywania komunikacji publicznej	Na obszarze miasta należy promować publiczny transport zbiorowy poprzez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą np.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,</li> <li>• organizacji spotkań, konferencji i seminariów,</li> <li>• wspierania akcji społecznych promujących transport zbiorowy.</li> </ul> Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, należy realizować programy edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków, urzędników oraz młodzieży.

Źródło: Urząd Miasta Leszna

### MONITORING I EWALUACJA

Wdrażanie założeń Planu Mobilności Miejskiej monitorowane będzie poprzez sporządzanie trzyletnich raportów okresowych oraz zbiorczego raportu na koniec okresu wdrażania Planu. Sporządzenie raportów powierza się Zespołowi powołanemu do monitoringu Planu Mobilności Miejskiej, który składać się powinien z przedstawicieli samorządu i ekspertów. Raporty obejmować będą ogólną ocenę realizacji założeń Planu, ocenę przy wykorzystaniu sugerowanych wskaźników oraz identyfikację napotykaných problemów.

## Załącznik 5 Plan Mobilności Miejskiej dla miasta Leszna

Dzięki temu raporty przedstawiać będą zarówno ilościowy, jak i jakościowy wymiar realizacji Planu. Identyfikacja napotykanego problemów pozwoli dodatkowo na wskazanie ich przyczyn i zaproponowanie rozwiązań.

Sugerowane wskaźniki podzielić należy na dwie grupy: dotyczące raportów trzyletnich oraz raportu zbiorczego, przeprowadzonego na koniec okresu wdrażania Planu.

Sugerowane wskaźniki w ramach raportów okresowych:

- Liczba pasażerów korzystających z transportu publicznego w ciągu roku,
- Długość ścieżek rowerowych,
- Długość ciągów pieszych / łączna długość dróg i ulic w mieście,
- Liczba pojazdów mijających ustalony punkt w ciągu roku/miesiąca,
- Całkowite zużycie energii przez pojazdy wchodzące w skład taboru gminnego,
- Całkowite zużycie energii odnawialnej przez pojazdy wchodzące w skład taboru publicznego,
- Liczba zakupionych autobusów spełniających najnowsze normy emisji spalania,
- Ilość paliw i biopaliw zużytych na realizację celów transportu miejskiego.

Ocenę uszczegółowić należy o opinie interesariuszy (MZK, PKP Intercity, Koleje Wielkopolskie, Przewozy Regionalne) oraz opis inwestycji / działań poczynionych w ramach realizacji Planu, mających wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.