

**UCHWAŁA NR XVIII/128/2016
RADY MIEJSKIEJ W WĄGROWCU**

z dnia 28 kwietnia 2016 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Wągrowca na lata 2016-2026”

Na podstawie art.18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r., poz. 446) w związku z art. 9 ust.1 pkt 1 lit a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.¹⁾) Rada Miejska w Wągrowcu uchwała co następuje:

§ 1. Rada Miejska w Wągrowcu przyjmuje „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Wągrowca na lata 2016-2026 stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała Rady Miejskiej w Wągrowcu z dnia 30 września 2010 r. Nr XLVII/315/2010 w sprawie uchwalenia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Wągrowca na lata 2010-2020.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Wągrowca.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

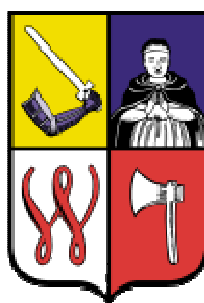
Przewodniczący Rady
Miejskiej w Wągrowcu

Wiesław Zając

¹⁾Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015r. poz. 1045, poz. 1753, poz. 1893 i poz. 1890.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA WĄGROWCA

NA LATA 2016–2026



Spis treści:

Wstęp.....	4
1 Polityka transportowa	5
2 Stan systemu transportowego w Wągrowcu	7
2.1 Informacje ogólne	7
2.1.1 Natężenie ruchu drogowego	8
2.1.2 Struktura pojazdów	10
2.1.3 Struktura ruchu.....	10
2.1.4 Parkingi samochodowe	11
2.1.5 Drogi rowerowe	11
2.2 Układ transportowy miasta	11
2.2.1 Powiązania drogowe	11
2.2.2 Powiązania kolejowe	12
2.2.3 Czynniki wpływające na wielkość potrzeb transportowych w mieście	13
2.3 Rola transportu kolejowego.....	13
2.4 Publiczny transport autobusowy	13
2.5 Prywatny osobowy transport samochodowy i transport autobusowy	13
3 Analiza SWOT dla systemu transportowego.....	14
3.1. Mocne strony	14
3.2. Słabe strony.....	14
3.3. Szanse	14
3.4. Zagrożenia	15
4 Program Rozwoju Transportu w Wągrowcu na lata 2016–2026	15
4.1 Planowane zadania inwestycyjne.....	15
4.2 Zadania inwestycyjne dotyczące Zewnętrznego Układu Komunikacyjnego	16
4.3 Zadania inwestycyjne dotyczące Wewnętrznego Układu Komunikacyjnego.....	16
4.3.1 Utworzenie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego.....	16
4.3.2 Remonty i modernizacje.....	16
4.3.3 Zmiana organizacji ruchu w mieście	16
4.3.4 Parkingi	17
4.3.5 Drogi rowerowe	17
4.3.6 Strefa Ruchu Uspokojonego	18
4.4 Zadania inwestycyjne dotyczące transportu publicznego	18
4.4.1 Zatoki komunikacji miejskiej	18
4.4.2 Wymiana taboru w komunikacji miejskiej	18
4.4.3 Poprawa dostępności i jakości usług komunikacji miejskiej	18
5 Plan rozwoju komunikacji miejskiej dla miasta Wągrowca na lata 2016–2026	19
5.1 Ocena i prognozy przewozowe.....	19
5.1.1 Obowiązujący układ linii komunikacji miejsko-gminnej.....	19
5.1.2 Zmiany organizacyjne	19
5.1.3 Prognozy przewozowe	19
5.1.4 Dostęp dla osób niepełnosprawnych.....	20
5.2 Nowy układ komunikacyjny transportu publicznego	20
5.2.1 Dostępność miejsca	20
5.2.2 Określenie obszarów obsługi pasażerskiej.....	21
5.2.3 Planowany układ linii komunikacji miejsko-gminnej	21
5.3 Środki transportu.....	23
5.4 Operator	23

5.5	Standard usług przewozowych	23
5.6	Dostępność infrastruktury przystankowej	23
5.7	Informacja pasażerska	24
5.8	Kierunki rozwoju transportu publicznego	24
5.9	Harmonogram działań	25
5.10	Zasady finansowania publicznych przewozów zbiorowych	26
5.10.1	Ogólne zasady finansowania	26
5.10.1.1	Formy finansowania.....	26
5.10.1.2	Źródła finansowania.....	26
5.10.2	Koszty realizacji transportu zbiorowego	26
5.11	Instrumenty wdrażania i monitoring	27

Wstęp

Transport publiczny jest ważną dziedziną życia społecznego, gospodarczego i silnie oddziałuje na środowisko. W funkcjonowaniu miasta i powiatu powinien spełniać zarówno rolę społeczną (daje możliwość przemieszczania się osobom nie mającym dostępu do innych form transportu), jak i rolę kształtowania zachowań transportowych w kierunku ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza problemy funkcjonalne i problemy ekologiczne. Organizator transportu publicznego winien wykorzystywać wszelkie możliwości mające na celu przeciwdziałanie zwiększającemu się zatłoczeniu ulic, które powstaje m.in. w wyniku rezygnacji pasażerów z przejazdów środkami komunikacji zbiorowej na rzecz przejazdów samochodami osobowymi. Jedną z takich możliwości jest sprawny i efektywny transport publiczny, którego rozwojem powinno być zainteresowane każde miasto. Powinien on odpowiadać potrzebom społecznym, realizując w ten sposób konstytucyjną zasadę zrównoważonego rozwoju. To właśnie z tych powodów zbiorowy transport publiczny powinien być jednoznacznie unormowany w przepisach prawa, a w szczególności być integralną częścią Strategii Rozwoju zawartej w wieloletnim planie inwestycyjnym opracowanym m.in. w oparciu o plan transportowy.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym w zależności od zasięgu przewozów, jest: burmistrz miasta – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich.

Do zadań organizatora należy:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie sieci komunikacyjnej;
- zarządzanie siecią komunikacyjną.

Plan transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych.

1 Polityka transportowa

Polityka transportowa i mobilność miejska są ważnymi wątkami tematycznymi w 5 celach strategicznych określonych w Krajowej Polityce Miejskiej do roku 2023.

Cele strategiczne polityki miejskiej określają docelową wizję miast.

Miasta mają być:

- sprawne,
- zwarte i zrównoważone,
- spójne,
- konkurencyjne,
- silne.

Przy opracowywaniu planu transportowego uwzględniono:

- wytyczne i ustalenia odpowiednio:
 - koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- wpływ transportu na środowisko;
- strategię rozwoju rynku przewozów pasażerskich;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych.

Polityka transportowa uwzględnia:

- badanie i analizę potrzeb przewozowych, z szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych do transportu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, zwłaszcza w komunikacji miejskiej,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do wyboru przedsiębiorcy, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i zawarcie z nim umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za bilety oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- zadania zbiorowego przewozu osób jako obowiązku użyteczności publicznej,

- zadania organu administracji publicznej zobowiązanego do zapewnienia warunków wykonania tego zadania oraz zapewnienia temu organowi niezbędnych kompetencji do efektywnego zarządzania rynkiem transportu publicznego,
- stworzenie trwałych i stabilnych zasad funkcjonowania transportu zbiorowego.

Opracowany dokument powstał w oparciu o opracowane strategie i plany:

- „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025”, Warszawa 2006;
- „Polityka Spójności 2014–2020”, Luksemburg 2011;
- „Krajowa Polityka Miejska 2023”, Warszawa, październik 2015
- „Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.”. Poznań 2012.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Wielkopolskiego – Poznań 2014;
- Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020. Poznań 2014;
- „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2007-2020”. Poznań 2007;
- Rady Gminy Wągrowiec z dnia 23 października 2013r;
- Uchwała Nr XVI/100/2007 Rady Miejskiej w Wągrowcu z dnia 28 grudnia 2007 r. w sprawie Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wągrowca;
- Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2011–2020;
- Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Wągrowca na lata 2016-2033.
- Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Wągrowca na lata 2013-2020.

Polityka Niskiej emisji

Celem głównym „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Wągrowiec na lata 2015 -2022”, zwanym dalej PGN, jest poprawa jakości życia mieszkańców i rozwój gospodarczy Wągrowca z zachowaniem niskoemisyjności realizowanych działań.

Realizowane działania to:

- Stworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci ciągów pieszo-rowerowych i punktów przesiadkowych,
- Rozbudowa i modernizacja ciągów komunikacyjnych,
- Zastosowanie efektywnych energetycznie i ekonomicznie środków transportu lądowego, jako wynik modernizacji i wymiany na niskoemisyjne,
- Preferowanie w obszarach zwiększonego występowania „niskiej emisji” – działań zwiększających udział ruchu pieszego i rowerowego, a ograniczających udział ruchu pojazdów indywidualnych,
- Wprowadzanie rozwiązań na rzecz poprawy mobilności miejskiej.

Projekty, które zgodnie z celami strategicznymi PGN, wpływają na rozwój transportu niskoemisyjnego:

- Budowa nowych przystanków komunikacji miejskiej i wymiana infrastruktury przystankowej,

- Modernizacja taboru Zakładu Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.,
- Budowa systemu zarządzania i organizacji ruchu (ITS).

2 Stan systemu transportowego w Wągrowcu

2.1 Informacje ogólne

Najważniejszymi, strategicznymi celami rozwoju miasta, przyjętymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wągrowiec, są:

- poprawa warunków życia mieszkańców,
- ochrona środowiska przyrodniczego miasta i okolic,
- rozwój działalności gospodarczej, zgodnie z potrzebami społecznymi i warunkami ochrony środowiska miasta.

Chcąc zrealizować te cele, należy tak przekształcać istniejące zagospodarowanie przestrzenne i planować kształtowanie nowej przestrzeni, aby osiągnąć zrównoważenie w rozwoju i ukształtowanie spójnej struktury przestrzenno-funkcjonalnej. Zasady zagospodarowania przestrzennego starej części miasta w powiązaniu z rozbudową jego nowych obszarów, powinny opierać się na zrównoważonym planowaniu.

Osiągnąć to można poprzez:

- przebudowę układu komunikacyjnego,
- wyznaczenie przestrzeni publicznych kształujących obszar centrum usługowego,
- poprawę standardu technicznego zabudowy, z zachowaniem jego walorów architektonicznych.

Obowiązujące na terenie miasta plany zagospodarowania przestrzennego zostały sporządzone z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań przestrzenno-funkcjonalnych, na podstawie przepisów szczególnych. Aktualnie miasto posiada 16 planów miejscowych (aktów prawa miejscowego), w tym dwa plany sporządzone dla terenów objętych zamierzeniami rewitalizacyjnymi w ramach Lokalnego Programu Rewitalizacji. Obecnie trwa proces sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru całego miasta (uchwała Rady Miejskiej Wągrowca nr 11/2002 z dnia 28 lutego 2002 r.). Na potrzeby tego planu wyznaczono i uzgodniono z wojewódzkim konserwatorem zabytków strefę ochrony konserwatorskiej układu urbanistycznego, strefę ochrony konserwatorskiej zespołu zabytkowego oraz obszar chronionego krajobrazu.

Główne elementy przekształceń układu komunikacyjnego miasta obejmują:

- budowę zamkniętego układu zewnętrznego poprzez przebieg drogi wojewódzkiej nr 241, jako obwodnicy miejskiej w klasie technicznej drogi ruchu przyspieszonego oraz

powiązania z drogą główną w kierunku Piły (przebieg drogi nr 190) i Gniezna, a także drogi nr 196 do Poznania i 241 w kierunku Rogoźna,

- proces przekształcania obszaru „śródmieścia” w strefę ruchu uspokojonego,
- rewitalizację podstawowego układu komunikacyjny miasta dróg głównych i zbiorczych,
- przebudowę układu obsługującego dróg lokalnych i dojazdowych, w tym dróg rowerowych,
- poprawę dostępności i jakości miejskiego transportu publicznego.

Układ transportowy miasta stanowi jeden z najważniejszych układów niezbędnych do funkcjonowania społeczności. Może on być kształtowany, modernizowany i adaptowany do potrzeb bieżących, zgodnych z ewoluującymi oczekiwaniami społecznymi i indywidualnymi mieszkańców Wągrowca oraz możliwościami terenowymi i prawnymi, z uwzględnieniem perspektywicznych planów rozwoju aglomeracji miejskiej.

Wągrowiec posiada połączenia kolejowe do stacji:

- Gołańcz – 4 razy dziennie
- Poznań Główny – 14 razy dziennie
- Wolsztyn przez Poznań – 1 raz dziennie
- Grodzisk Wlkp. przez Poznań – 1 raz dziennie

Połączenia drogowe Wągrowca z województwem realizowane są czterema drogami wojewódzkimi:

- 190 Krajenka – Szamocin – Margonin – Gniezno,
- 196 Poznań – Murowana Goślina – **Wągrowiec**,
- 241 Tuchola – Sępólno Krajeńskie – Więcbork – Nakło nad Notecią – **Wągrowiec** – Rogoźno,
- 251 Kaliska – Żnin – Barcin – Pakość – Inowrocław.

2.1.1 Natężenie ruchu drogowego

Miarą rozwoju motoryzacji jest wielkość wskaźnika motoryzacji. Wielkopolska posiada wysoki wskaźnik motoryzacji, określający liczbę samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców, który wynosi 564 (dane 2013 r.). Dla porównania średni wskaźnik dla kraju wynosi 482. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Wągrowcu to około 26 803 szt. (dane na koniec 2014 r.) ,co kształtuje wskaźnik motoryzacji na poziomie ponad 1000. Zarejestrowane pojazdy generują w mieście ruch. Poniżej podano dane dotyczące liczby pojazdów poruszających się po ulicach Wągrowca w ciągu doby w wybranych ciągach dróg wojewódzkich i powiatowych.

Drogi wojewódzkie

Tabela 1. Zestawienie SDR 2010 wg Wielkopolski zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu

Nr drogi	Przebieg drogi	SDR
196	m. Wągrowiec	5124
197	m. Wągrowiec	3841
196	m. Wągrowiec Skoki	4079
190	m. Wągrowiec Mieścisko	4980
241	m. Wągrowiec obwodnica 11 Listopada	7139
241	m. Wągrowiec – Rogoźno	4807
241	m. Wągrowiec Morakowo	2413

Największy Średni Dobowy Ruch panuje na obwodnicy miejskiej (ul. 11 Listopada) i wynosi 7139 pojazdów samochodowych. 4980 pojazdy samochodowe stanowią średni wskaźnik na kierunku Chodzież – Gniezno droga nr 190. Podobne wielkości ŚDR panują na drodze nr 196 (wylot do Poznania) – 4079 pojazdów samochodowych i drodze nr 241 (wylot do Rogoźna i dalej w kierunku zachodnim) – 4807 pojazdów samochodowych. Wyniki nowych pomiarów, prowadzonych w tym roku będą znane jeszcze przed zakończeniem 2016 r.

Drogi powiatowe

Tabela 2. Zestawienie SDR 2013 wg Powiatowy zarząd Dróg w Wągrowcu

Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa drogi	SDR
1489P	ul. Bartodziejska	Z	1235
1607P	u. Bobrownicka	L	1022
1608P	ul. Rgielska	Z	6285
1609P	ul. Janowiecka	Z	6910
1610P	ul. Jankowska	L	1152
1622P	ul. Grzybowa	L	694
1623P	ul. Klasztorna	L	2413
1626P	ul. Lipowa	Z	2385
1627P	ul. Nad Nielbą	L	1958
1628P	ul. Dworcowa	Z	666
1629P	ul. Reja	Z	7862
1631P	ul. Straszewska	Z	2664

2.1.2 Struktura pojazdów

Tab. 3 Liczba pojazdów w Wągrowcu i powiecie wągrowieckim

Liczba pojazdów zarejestrowanych na terenie powiatu wągrowieckiego na dzień 31.12.2014 r.										
Lp.	Nazwa jednostki terytorialnej	Liczba pojazdów w szt.							Razem	Uwagi
		autobusy	samochody osobowe	samochody ciężarowe	motocykle	motorowery	ciągniki rolnicze	pozost.		
1	Damasławek Gmina	24	6149	885	526	3 49	1123	1497	10553	
2	Gołańcz Miasto i Gmina	26	10084	1056	878	5 96	1081	1390	15111	
3	Wągrowiec Miasto	211	26803	3820	2802	901	355	2155	37047	
4	Mieścisko Gmina	5	8082	765	340	525	698	1026	11441	
5	Skoki Miasto i Gmina	30	10057	1271	741	673	479	1104	14355	
6	Wapno Gmina	6	3443	2 97	348	165	429	477	5165	
7	Wągrowiec Gmina	7	13341	1414	1249	838	1516	2340	20705	
		309	77959	950 8	688 4	4047	5681	9989	114377	

Liczba zarejestrowanych pojazdów wzrosła w: 2014 r. o **7354 szt.**

Z danych Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Wągrowcu wynika, że corocznie przybywa nowo zarejestrowanych pojazdów, co zwiększa natężenie ruchu w mieście, wpływa ujemnie na środowisko i obniża bezpieczeństwo na ulicach.

2.1.3 Struktura ruchu

W układzie komunikacyjnym należy wyróżnić następujące rodzaje ruchów:

- Ruch tranzytowy skierowany na obwodnicę,
- Ruch pojazdów samochodowych generowany przez mieszkańców,
- Ruch pojazdów samochodowych generowany przez przyjezdnych,
- Logistyka miejska,
- Ruch rowerowy,
- Ruch pieszy,
- Ruch związany z wypoczynkiem i rekreacją,
- Ruch związany z transportem publicznym,
- Ruch autobusów przewoźników prywatnych.

2.1.4 Parkingi samochodowe

Parkingi usytuowane przy dworcu są parkingami płatnymi, przeznaczonymi dla podróżnych Kolei Wielkopolskich i pozostałych mieszkańców. Polityka zrównoważonej mobilności miasta Wągrowca zawiera plany budowy nowych miejsc postojowych i rewitalizacji już istniejących. Konsekwencją uspokojenia ruchu samochodowego w centrum będzie rozszerzanie strefy płatnych miejsc postojowych dla pojazdów samochodowych.

2.1.5 Drogi rowerowe

Związek Międzygminny „Puszcza Zielonka” oraz Stowarzyszenie Jednostek Samorządu Terytorialnego „Komunikacja” wspólnie opracowały koncepcję „Cysterskiego Szlaku Rowerowego” (w skrócie CSR) na trasie od Poznania do Łekna przez Wągrowiec. Szlak ten prowadzi przez najważniejsze miejsca związane z Cystersami na terenie północnej Wielkopolski: Owińska, **Wągrowiec**, Tarnowo Pałuckie i Łekno. Trasa „Cysterskiego Szlaku Rowerowego” przebiega przez teren trzech powiatów: poznańskiego, gnieźnieńskiego (zaledwie kilkanaście kilometrów) i wągrowieckiego, ze szczególnym uwzględnieniem gmin: Poznań, Czerwonak, Murowana Goślina, Swarzędz, Kiszkowo, Skoki, **Wągrowiec**, Mieścisko. Ma kształt pętli, liczy 143 km i jest oznakowany oficjalnym logo Szlaku Cysterskiego w Polsce. W celu pozyskania środków finansowych na wykonanie infrastruktury Szlaku, ZMPZ – lider przedsięwzięcia – złożył wniosek do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego i otrzymał dofinansowanie w kwocie 21 tys. zł. Koszt całego zadania wyniósł 35 tys. zł.

Na Szlaku znajdują się trzy miejsca postojowe – nie licząc już istniejących na terenie Puszczy Zielonka (Rejowiec, **Wągrowiec**, Bracholin) oraz 12 stojaków z tablicami informacyjnymi lub mapą (Poznań – parking przy ul. Browarnej, Wierzonka, Owińska, Potasze, Kamińsko, Antoniewo, Lechlin, Budziejewo, Popowo Kościelne, **Wągrowiec**, Łekno, Bracholin).

Polityka mobilności zrównoważonej zawiera elementy układu dróg rowerowych istniejących, w budowie i planowanych.

2.2 Układ transportowy miasta

2.2.1 Powiązania drogowe

Wągrowiec stanowi regionalny węzeł komunikacji drogowej. Drogi krajowe nr 11, 10 i 5 obejmują miasto obwodowo między Poznaniem, Piłą, Bydgoszczą i Gnieznem, umożliwiając miastu powiązania w skali krajowej. W mieście krzyżują się trzy drogi wojewódzkich: nr 190, 196, 241, które biegną ulicami: Kolejową, Opacką, Klasztorną, Farną, Gnieźnieńską, Aleja Jana Pawła II, Wojska Polskiego, tworząc ring. Wymienione drogi wojewódzkie oraz drogi powiatowe nakładają się na podstawowy układ ulic miejskich, tworząc węzeł drogowy wyprowadzający ruch w 11 kierunkach.

Wewnętrzny układ komunikacyjny miasta został ukształtowany w wyniku historycznego rozwoju tkanki miejskiej. Wcinające się od północy w obszar miasta Jez. Durowskie utrudnia komunikację między nowymi osiedlami, a dolina Wełny rozcina skutecznie sieć drogową. Wybudowanie czterech odcinków drogi zbiorczej (tzw. obwodnicy) w zdecydowany sposób wpłynęło na poprawę warunków ruchu drogowego w mieście, gdyż tranzyt został w większości skierowany na obwodnicę zewnętrzną.

Drogi wojewódzkie pełnią ważną funkcję transportową, zapewniając połączenie miasta z innymi ośrodkami. Łączna długość tych dróg na terenie Wągrowca wynosi 15,170 km. Ważną rolę transportową pełnią również drogi powiatowe o łącznej długości 17,225 km. Sieć dróg gminnych i zakładowych rozpięta jest w mieście na długości 45,590 km i służy lokalnym potrzebom transportowym.

W 2000 roku, na zlecenie Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (WZDW), przeprowadzono na wszystkich drogach województwa pomiary natężenia ruchu. Wyniki badań WZDW wskazują, że średnie natężenie ruchu pojazdów samochodowych na odcinkach dróg wojewódzkich wahało się od 2194 pojazdów ogółem/dobę na odcinku Kobylec-Wągrowiec do 2893 poj. og./d na odcinku Wągrowiec-Łaziska na drodze nr 190, a następnie 3048 poj. og./d na odcinku drogi 196 Wągrowiec-Długa Wieś oraz 3643 poj. og./d (Pruście-Wągrowiec) i 11 923 poj. og./d (Wągrowiec-Kaliska) na drodze nr 241.

Większość pojazdów w strukturze ruchu niepieszego stanowiły samochody osobowe (78,1%). Zanotowano również stosunkowo duży, jak na warunki miejskie, udział samochodów ciężarowych (15,2%). Stosunkowo niski udział, jak na warunki małego miasta, miał transport rowerowy (4,4%). Niewielki procent podróży rowerowych jest między innymi rezultatem niedostatku odpowiedniej infrastruktury komunikacji rowerowej. Wskaźnik motoryzacji dla Wągrowca, mierzony liczbą zarejestrowanych w mieście samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, jest stosunkowo bardzo wysoki i wynosi ponad tysiąc.

Jednym z najważniejszych problemów komunikacyjnych, z jakimi boryka się miasto, jest brak miejsc parkingowych w śródmieściu.

Dla mieszkańców śródmieścia istotnym zagrożeniem ich środowiska jest hałas komunikacyjny. Największy stopień degradacji środowiska akustycznego występuje na ulicach: Wojska Polskiego, Gnieźnieńskiej i Szerokiej. Jest to strefa „szczególnej uciążliwości hałasu” (75 dB i więcej).

2.2.2 Powiązania kolejowe

Przez miasto Wągrowiec przebiega linia kolejowa magistralna nr 356 Wolsztyn – Grodzisk Wlkp. – Poznań – Wągrowiec – Gołańcz, obsługująca transport pasażerski i towarowy, należąca do linii o państwowym znaczeniu, pierwszorzędna, jednotorowa. Na tej linii przewozy pasażerskie są realizowane przy użyciu autobusów szynowych Kolei Wielkopolskich. Na terenie miasta zlokalizowana jest stacja pasażerska. Dzienna liczba kursów szynobusów wzrosła z 9 do 18 w roku 2015. Na bazie starego dworca i terenów pokolejowych powstanie Zintegrowane Centrum Komunikacyjne, integrujące transport kolejowy, autobusowy regionalny, transport miejski, indywidualny transport samochodowy i przewozy „TAXI”.

2.2.3 Czynniki wpływające na wielkość potrzeb transportowych w mieście

Czynniki te można podzielić na:

Wewnętrzne:

- Rozwój gospodarczy – powstanie fabryki Polinova,
- Rozwój nowych osiedli i do konieczność dojazdu do szkół i miejsc pracy – potoki podrózne,
- Wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów,
- Działalność aquaparku;

Zewnętrzne:

- Wzrost ŚDR na drogach tranzytowych,
- Dojazdy do pracy poza Wągrowiec,
- Rozwój osiedli podmiejskich Kobylec, Nowa Wieś, Bartodzieje,
- Utworzenie Strefy Gospodarczej w południowej części miasta.

2.3 Rola transportu kolejowego

Połączenie kolejowe Wągrowca z Poznaniem po modernizacji torów skróciło czas przejazdu do 57 min. Pozwoliło to znacznej grupie mieszkańców zrezygnować z dojazdu samochodami osobowymi, co z kolei wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa na drodze samochodowej. Przyjazd samochodem, szczególnie we wczesnych godzinach rannych i pozostawienie go, umożliwiają dwa parkingi powstałe w ramach realizacji zadania inwestycyjnego pn. Rewitalizacja budynku dworca PKP i jego otoczenia oraz budowa parkingów. Ponadto powstały stanowisko postojowe dla samochodów osób podwożonych na dworzec lub odbieranych z niego ułatwia podróżnym dotarcie do kas i peronów kolejowych i autobusowych. Ruch pieszy i rowerowy, to coraz częściej wybierana forma dotarcia do dworca

2.4 Publiczny transport autobusowy

Publiczny transport autobusowy powstał w Wągrowcu w lipcu 1980 roku. Na mocy decyzji MRN powołano w strukturach MPGiK Zakład Komunikacji Miejskiej.

W 2002 r. zakład budżetowy przekształcono w spółkę prawa handlowego Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Wągrowcu. Spółka jest własnością samorządu, który posiada 100% kapitału. Spółka jest operatorem wewnętrznym, który posiada taki status na mocy Rozporządzenia 1370/2007. Porozumienie między miastem Wągrowiec a Gminą Wiejską Wągrowiec umożliwia realizację zadań własnych tj. zbiorowego transportu pasażerskiego tych podmiotów, poprzez własną spółkę Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Wągrowcu.

2.5 Prywatny osobowy transport samochodowy i transport autobusowy

W mieście działa prywatne Zrzeszenie taksówkarzy oraz trzy firmy prywatnego transportu autobusowego realizujące: dowozy mieszkańców Wągrowca do pracy do Poznania i przewozy turystyczne.

3 Analiza SWOT dla systemu transportowego

SWOT – jest jedną z najpopularniejszych heurystycznych technik analitycznych, służących porządkowaniu informacji. Stosowana jest ona we wszystkich obszarach planowania strategicznego, jako uniwersalne narzędzie pierwszego etapu analizy strategicznej.

3.1. Mocne strony

- Położenie miasta na skrzyżowaniu ważnych dróg wojewódzkich i powiatowych oraz przy linii kolejowej, co ułatwia dostęp komunikacyjny do Poznania dla ludności i podmiotów gospodarczych;
- Powstanie nowoczesnego zakładu „Polinova Polska”;
- Gęsta sieć ulic, tworzących układ komunikacyjny miasta zapewniający dostęp do wszystkich jego dzielnic i osiedli;
- Poprawa działania komunikacji miejskiej;
- Zakończenie budowy obwodnicy IV odcinka – wyprowadzenie ruchu ciężkich pojazdów z centrum miasta;
- Realizacja zadania inwestycyjnego pn. Rewitalizacja budynku dworca PKP i jego otoczenia oraz budowa parkingów;
- Modernizacja trasy Wągrowiec – Murowana Goślina i budowa obwodnicy Murowanej Gośliny;
- Reorganizacja ruchu tranzytowego, zaniechanie degradacji substancji miejskiej i środowiska naturalnego;
- Modernizacja linii kolejowej do Poznania i Gołańczy;
- Powstanie połączenia kolejowego przez Rogoźno i Oborniki;
- Wybudowanie aquaparku.

3.2. Słabe strony

- Zły stan nawierzchni ulic: Kościuszki, Kcyńska, Rogozińska, Skocka, Gnieźnieńska,
- Rosnące natężenie ruchu samochodów osobowych, powodujące utrudnienia w komunikacji – wysoki wskaźnik motoryzacji (powyżej 1000);
- Nienowoczesny, uciążliwy dla środowiska park autobusów komunikacji miejskiej,
- Brak ciągów rowerowych w centrum miasta;
- Brak miejsc parkingowych w centrum administracyjno-gospodarczym miasta, ul. Kościuszki, Kolejowa;
- Emisja szkodliwych substancji przez stare samochody osobowe.

3.3. Szanse

- Uchwalenie polityki niskoemisyjnej dla miasta Wągrowca;
- Możliwość pozyskania środków pomocowych w latach 2014–2020;
- Budowa aquaparku zwiększyła atrakcyjność miasta i wpływa na poprawę stanu zdrowia mieszkańców, a zwłaszcza dzieci i młodzieży oraz na lepsze samopoczucie ludzi starszych, mogących korzystać z dobrodziejstw leczniczych wody;

- Możliwość skierowania tranzytu poza centrum miasta;
- Możliwość polepszenia parametrów określających wpływ transportu na środowisko;
- Łatwiejszy dostęp do miasta szansą na rozwój turystyki i wypoczynku wakacyjnego oraz rozwoju i wykorzystania bazy sportowej i sanatoryjnej;
- Modernizacja istniejących ścieżek rowerowych i kampania na rzecz wykorzystania tego środka transportu;
- Utwardzenie dróg na nowych osiedlach;
- Uzyskanie środków na wymianę autobusów dla komunikacji miejskiej;
- Remonty ulic na Osadzie i Berdychowcie.

3.4. Zagrożenia

- Trudności związane z remontem ul. Kościuszki, Kcyńskiej;
- Wzrost natężenia ruchu samochodów osobowych;
- Niechęć do wprowadzenia w mieście płatnych miejsc parkingowych;
- Brak strategicznych inwestorów gospodarczych;
- Poruszanie się po mieście samochodów osobowych transportujących tylko kierowcę;
- Niechęć do korzystania z rowerów jako alternatywnego, polepszającego zdrowie środka transportu.

4 Program Rozwoju Transportu w Wągrowcu na lata 2016–2026

4.1 Planowane zadania inwestycyjne

Integracja, zrównoważenie, rozwój transportu wymagają dokonania zmian organizacyjnych i inwestycyjnych. Zapewnić one muszą powstanie takiego modelu rozwoju transportu, który umożliwi mobilność społeczeństwa miasta, przy minimalnych, negatywnych skutkach z tym związanych. Zasada zrównoważonego rozwoju ma zapewnić takie rozwiązania, które w optymalny sposób zapewnią zaspokojenie potrzeb mieszkańców w dziedzinie mobilności, a w minimalny sposób przyczynią się do degradacji ich przestrzeni życiowej. Degradacja substancji mieszkaniowej i gospodarczej naszego miasta, zanieczyszczenie środowiska – to dziedziny wymagające szybkich działań. Osiągnięcie zadowalających efektów wymaga przyjęcia do realizacji zadań inwestycyjnych. Zaliczyć do nich należy:

- zadania inwestycyjne dotyczące Zewnętrznego Układu Komunikacyjnego,
- zadania inwestycyjne dotyczące Wewnętrznego Układu Komunikacyjnego –Strefa Ruchu Uspokojonego,
- zadania inwestycyjne dotyczące transportu publicznego.

4.2 Zadania inwestycyjne dotyczące Zewnętrznego Układu Komunikacyjnego

Istniejący odcinek zewnętrznej obwodnicy wymaga dowiązania do dwóch dróg wojewódzkich:

- połączenie między ulicami Durowo (droga wojewódzka **190**) i Rondem Kcyńskim (droga wojewódzka 241) – w przygotowaniu organizacyjno-prawnym,
- Dowiązanie nowych odcinków obwodnicy do terenów mieszkaniowych w zachodniej części miasta – droga łącząca ul. Bartodziejską (kierunek Budzyń) z ul. Bobrownicką (kierunek Potulice) z ul. Rogozińską (kierunek Rogoźno).

4.3 Zadania inwestycyjne dotyczące Wewnętrznego Układu Komunikacyjnego

4.3.1 Utworzenie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego

- połączenie dworca z układem drogowym miasta,
- budowa dróg rowerowych, miejsc parkingowych i ciągów pieszych od strony ul. Średniej w kierunku ul. Kościuszki i Kcyńskiej,
- budowa dróg rowerowych, miejsc parkingowych i ciągów pieszych od strony ul. Przemysłowej umożliwiających dojazd i wyjazd z ZCK,
- budowa drogi pieszo-rowerowej łączącej ZCK z Os. Wschód.

4.3.2 Remonty i modernizacje

Modernizacja ul. Kcyńskiej, Kościuszki i Skockiej umożliwi szybkie dotarcie do centrum pieszym, rowerzystom, poprawi jakość przemieszczania się środkami transportu publicznego i zwiększy bezpieczeństwo ruchu.

4.3.3 Zmiana organizacji ruchu w mieście

Opracowanie nowej organizacji ruchu w mieście powinno uwzględniać:

- całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta,
- promowanie podróży ekologicznych,
- planowanie budowy i rewitalizacji dróg rowerowych,
- powiązanie powstającego centrum komunikacyjnego na bazie dworca kolejowego z północną i południową częścią miasta.

Ograniczenie przejazdu samochodów ciężarowych i pozostałych pojazdów samochodowych przez teren centrum umożliwi:

- zorganizowanie Strefy Ruchu Uspokojonego, obejmującej obszar starego miasta;

- umożliwienie prowadzenie założonej polityki komunikacyjnej, opartej na segregacji ruchu z uwzględnieniem warunków zrównoważenia;
- budowę i modernizację istniejących ciągów rowerowych;
- budowę i modernizację istniejących ciągów pieszych;
- wprowadzenie stref parkowania.

4.3.4 Parkingi

Miasto posiada 1394 miejsca parkingowe miejskie, 838 miejsca przy obiektach handlowych . Planowana jest budowa nowych miejsc parkingowych.

Nowe inwestycje poprawiające możliwości parkowania:

- budowa parkingu w centrum w rejonie ul. Wachowiaka, który umożliwi mieszkańcom miasta i powiatu łatwy dostęp do instytucji państwowych i samorządowych,
- budowa miejsc parkingowych przy ul. Średniej w obszarze powstającego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego,
- budowa miejsc parkingowych przy cmentarzu nowofarnym,
- budowa i remonty parkingów buforowych poza centrum – umożliwienie pozostawienia pojazdu na obrzeżach i dojazdu do centrum **pojazdami komunikacji miejskiej**, np. ul. Kościuszki - Stadion Sportowy.

4.3.5 Drogi rowerowe.

Raport „*Problemy transportu na obszarze Wągrowca*” w swych wnioskach końcowych stwierdza, że miasto nie wykorzystuje szansy, jaką stwarza rozwój alternatywnych wobec samochodów środków lokomocji, a zwłaszcza ruchu rowerowego. Brak bezpiecznej infrastruktury (wygodnych i bezpiecznych dróg rowerowych, miejsc parkingowych) przy dużym potencjale tych środków transportu w gospodarstwach domowych powoduje, że samochód nadal jest ulubionym sposobem poruszania się po mieście. Trend jednoosobowego przemieszczania się samochodem jest przyczyną zakorkowania głównych ciągów komunikacyjnych.

Zadania inwestycyjne zaplanowane do realizacji:

- budowa drogi rowerowej łączącej ul. Kościuszki i Przemysłową (wzdłuż ul. Średniej),
- budowa drogi rowerowej łączącej Os. Wschód z Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym,
- budowa drogi rowerowej na ul. Skockiej od mostu w kierunku południowym.

Modernizacja ulicy Kościuszki powinna doprowadzić do budowy szerokiej drogi, dwukierunkowej po jej lewej stronie w kierunku północnym, przy likwidacji niewykorzystanego pasa rowerowego i zastąpieniu go pasem postojowym dla samochodów osobowych po prawej stronie. Szerokość chodnika po lewej stronie umożliwia takie rozwiązanie.

4.3.6 Strefa Ruchu Uspokojonego

Stworzenie Strefy Ruchu Uspokojonego powinno wypromować dominację ruchu rowerowego w tej części miasta. Połączenie tej strefy z zewnętrznymi obszarami o charakterze mieszkalnym wymusza wybudowanie ciągów pieszo-rowerowych, które zapewnią realizację strategii komunikacyjnej miasta dotyczącej promowania zrównoważonej mobilności.

4.4 Zadania inwestycyjne dotyczące transportu publicznego

4.4.1 Zatoki komunikacji miejskiej

- budowa zatok przystankowych w miejscach stwarzających zagrożenie dla ruchu drogowego – ul. Kcyńska przy Zespole Szkół Zawodowych nr 1, ul. Reja przy Szkole Podstawowej Nr 4, ul. Gnieźnieńska przy cmentarzu nowofarnym,
- wyznaczenie 24 nowych miejsc zatrzymania autobusów komunikacji miejskiej w związku z reorganizacją sieci komunikacyjnej,
- wymiana wiat przystankowych w miejscach stanowiących szczególne utrudnienie dla mieszkańców miasta.

4.4.2 Wymiana taboru w komunikacji miejskiej

- wymiana 4 autobusów i zastąpienie ich 3 autobusami 12 m, spełniającymi wymogi norm silników EURO 6 (1 szt.) i silnikami z napędem hybrydowym (2 szt.) oraz elektrycznym minibusem,
- wymiana starych, wyeksploatowanych autobusów marki MAN, niespełniających surowych norm emisji na młodsze pojazdy używane.

4.4.3 Poprawa dostępności i jakości usług komunikacji miejskiej

- zintegrowanie 3 linii miejsko-gminnych z powstającym centrum komunikacyjnym zwanym w skrócie ZCK,
- zastąpienie starych tras, trasami nowymi obsługującymi ZCK i wszystkie dzielnice,
- zwiększenie liczby kursów na liniach w celu dowiezienia i odwiezienia pasażerów do dworca,
- zaspokojenie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej i umożliwienie swobodnego podróżowania,
- zmniejszenie emisji spalin przez wymian starego taboru nowoczesne, niskoemisyjne pojazdy,
- polepszenie warunków podróżowania,
- zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych,
- zwiększenie bezpieczeństwa podróżowania przez zastosowanie rozwiązań zabezpieczających silnik przed pożarem (czujniki i system gaszenia) w komorach silnikowych.

5 Plan rozwoju komunikacji miejskiej dla miasta Wągrowca na lata 2016–2026

5.1 Ocena i prognozy przewozowe

Ocena istniejącego układu

Istniejący układ komunikacyjny realizuje głównie dowozy młodzieży do szkół, a w godzinach międzyszczytowych w ograniczony sposób umożliwia mieszkańcom dotarcie do celów podróży. Mała częstotliwość kursowania związana z przejazdem autobusu przez wszystkie osiedla nie stanowi zachęty do podróżowania komunikacją miejską. Okrężny układ linii „0” i „4” wydłuża czas przejazdu do miejsc niedaleko od siebie oddalonych.

5.1.1 Obowiązujący układ linii komunikacji miejsko-gminnej

Przejazdy w dni nauki szkolnej:

- 3 linie miejsko-gminne „1”, „2” i „Ochodza”,
- 3 linie miejskie dowożące dzieci i młodzież do szkół – linia „5”, „6”, „3”,
- 3 linie miejskie poza szczytem komunikacyjnym – linia „0 okrężna”, „4” i „4 bis”;

Przejazdy w wakacje i ferie świąteczne:

- 2 linie miejskie – „0”, „4”,
- 1 linia miejsko-gminna – „1” tylko w soboty i niedziele do Kobyłca i Kamienicy z możliwością darmowego przewiezienia roweru;

Przejazdy w soboty i niedziele:

- 1 linia miejska – „0”.

5.1.2 Zmiany organizacyjne

Nowe wyzwania związane z polityką zrównoważonej mobilności wymuszają zmiany w organizacji komunikacji miejskiej:

- nowe zasady mobilności,
- rozwój kolei aglomeracyjnej i konieczna integracja rozkładu jazdy komunikacji miejskiej oraz integracja taryfowa,
- wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań IT w zarządzaniu flotą i dynamiczna informacja pasażerska,
- powstanie węzła przesiadkowego w centrum miasta.

5.1.3 Prognozy przewozowe

Uruchomienie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego na bazie dworca kolejowego i autobusowego wpisuje się w realizację założeń polityki mobilności zrównoważonej, której głównym celem jest uporządkowanie i preferowanie określonych pożądaných zachowań komunikacyjnych w mieście. Preferowanie podróżowania komunikacją miejską, rowerami czy pieszo ma być alternatywą dla przejazdów samochodami osobowymi. Zwiększony kolejowy ruch pasażerski zwiększa zapotrzebowanie na sprawny i częsty dojazd do ZCK. Planowana integracja taryfy kolejowej i publicznej miejskiej zwiększy udział podróży komunikacją miejską.

5.1.4 Dostęp dla osób niepełnosprawnych

Podróżowanie osób niepełnosprawnych w naszym mieście zapewnia tabor autobusowy niskopodłogowy i z częściowo niską podłogą.

Integracja rozkładu komunikacji miejskiej w Wągrowcu z kolejowym rozkładem jazdy wymusza zmianę tras kursowania autobusów, co w konsekwencji zdecydowanie skróci czas dojazdu do centrum miasta ze wszystkich dzielnic i umożliwi dotarcie do dworca w czasie odjazdu pociągów Kolei Wielkopolskich.

5.2 Nowy układ komunikacyjny transportu publicznego

Uwzględnienie dostępności obiektów użyteczności publicznej. Integracja rozkładu komunikacji miejskiej w Wągrowcu z kolejowym rozkładem jazdy wymusza zmianę tras kursowania autobusów, co w konsekwencji zdecydowanie skróci czas dojazdu do centrum miasta ze wszystkich dzielnic i umożliwi dotarcie do dworca w czasie przyjazdu i odjazdu pociągów Kolei Wielkopolskich.

5.2.1 Dostępność miejsca

Obiekty użyteczności publicznej i mieszkaniowej, których dostępność powinna uwzględnić modernizacja komunikacji miejskiej:

- Szkoły podstawowe nr 2, 3 i 4,
- Gimnazjum Miejskie nr 1, Gimnazjum Gminne nr 1,
- Szkoły gminne: Szkoła Podstawowa w Łaziskach,
- Szkoły Ponadgimnazjalne: Liceum Ogólnokształcące, ZSP nr 1, ZSP nr 2,
- Kościoły,
- Nekropolie,
- Urząd Miejski,
- Starostwo Powiatowe,
- Sąd Rejonowy,
- Banki,
- Szpital Powiatowy i przychodnie rejonowe,
- Dworzec jako centrum komunikacyjne,
- OSiR,
- Dom Kultury,

- Pływalnia,
- Osiedla mieszkaniowe,

5.2.2 Określenie obszarów obsługi pasażerskiej

Obszarom przypisano optymalne trasy autobusowe. Centrum miasta będzie dostępne w ciągu kilku lub kilkunastu minut. Nowe trasy obsłużą następujące części miasta, łącząc je z ZCK w godzinach odjazdów i przyjazdów szynobusów Kolei Wielkopolskich:

- dzielnica domków jednorodzinnych w obrębie ulic Mikołajczyka, Bonowskiego i domów wielorodzinnych nazwana Os. Wschód oraz zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna obszaru Polna, Straszewska, Piaskowa obsługiwana będzie obsługiwana linią nr „3”. Wydłużone kursy linii „3” umożliwią dotarcie do położonej przy obwodnicy miejskiej Fabryki „Polinowa”. Dane techniczne trasy przedstawia *Tabela nr 4*,
- dzielnica Osada obsługiwana będzie linią nr „4” ,
- Modrzejewo (ul. Rogozińska) i Osada linią nr „5”,
- dzielnica Berdychowo wraz z przyległymi cmentarzami będzie połączona trasą nr „6”, która wspomniany obszar połączy z ZCK,
- linie „7” i „8” będą przemiennie kursowały w obrębie ulic Kościuszki, Słowackiego, Lipowa Reja, Kcyńska do ZCK,
- linia nr „9” przypisana będzie kierunkowi północnemu dla obsługi osiedli Kochanowskiego, Świerkowa i Orzeszkowej,
- nowo powstające osiedle domków jednorodzinnych w rejonie ul. Orzeszkowej, istniejące osiedla domków w okolicach ulic Kochanowskiego, Reja i Osiedla Świerkowa, Bukowska z ZCK połączy linia „10”.

5.2.3 Planowany układ linii komunikacji miejsko-gminnej

Przejazdy w dni nauki szkolnej

- 3 linie miejsko-gminne nr „1”, „2” i „11” (dawniej Ochodza),
- 8 linii miejskich.

Tabela 4. Planowane linie komunikacji miejskiej na terenie Wągrowca na bazie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego (ZCK)

Lp	Numer linii	Trasa	Liczba przystanków	Liczba nowych przystanków
1	3	ZCK – Janowiecka – Straszewska – Nożyńskiego(Brico) – Janowiecka – Rieczna – Bukowieckiego – Mikołajczyka – Bukowieckiego - Rieczna – Janowiecka – Rondo – Straszewska – Janowiecka – Kolejowa – ZCK	17	6
2	4	ZCK – Kolejowa – Cysterska – Bartdziejska – Grzybowa – Leśna		

		(Osada) – Bobrownicka – Rogozińska – Opacka – Klasztorna – Gnieźnieńska – (Targowa) – Rynek – ZCK	15	1
3	5	ZCK – Kolejowa – Cysterska – Rogozińska – Modrzejewo – Rogozińska – Bartodziejska – Bobrownicka – Dębińska – Leśna – Grzybowa – Bartodziejska – Rogozińska – Klasztorna – Gnieźnieńska – (Targowa) – Rynek ZCK	25	11
4	6	ZCK – Cm. Komunalny – Berdychowo – Cmentarz Nowofarny – Berdychowo – Cm. Komunalny – ZCK	27	3
5	7	ZCK – Kościuszki – Szpital – Reja – Kcyńska – Lipowa – Słowackiego – Kościuszki – ZCK	15	3
6	8	ZCK – Janowiecka – Pałucka – Kcyńska – Reja – Szpital Kościuszki – Mickiewicza – Słowackiego – Lipowa – Pałucka – Janowiecka – Kolejowa – ZCK	14	1
7	9	ZCK – Janowiecka – Pałucka – Kcyńska – Świerkowa – Rgielska – Nad Nielbą – Rieczna – Bonowskiego – Mikołajczyka – Bonowskiego – Rieczna – Nad Nielbą – Rgielska – Bukowa – Kcyńska – Pałucka – Janowiecka – Kolejowa – ZCK	21	8
8	10	ZCK – Janowiecka – Pałucka – Kcyńska – Rgielska – Bukowa – Kcyńska – rondo Kaliskie – Kcyńska – Pałucka – Janowiecka – Kolejowa – ZCK	13	2

Przejazdy w wakacje i ferie świąteczne:

- 1 linia miejsko-gminna nr 1 – tylko w soboty i niedziele do Kobylca i Kamienicy z możliwością darmowego przewiezienia roweru,
- połączenie linii „6”, „7”, „8” w jedną linię o kierunku północ-południe,
- połączenie linii „3”, „4”, „5” w kierunku wschodnio-zachodnim;

Przejazdy w soboty i niedziele

- połączenie linii „6”, „7”, „8” w jedną linię o kierunku północ-południe,
- połączenie linii „3”, „4”, „5” w kierunku wschodnio-zachodnim.

5.3 Środki transportu

Dla realizacji zadania przewozowego wymagane są autobusy wyposażone w:

- niską lub częściowo niską podłogę,
- zabezpieczenia dla podróżnych niepełnosprawnych,
- informację pasażerską wizualną i głosową,
- monitoring,
- klimatyzację.

5.4 Operator

Organizator transportu zlecił realizację transportu publicznego własnej spółce komunalnej będącej podmiotem wewnętrznym. Podpisane porozumienie z Gminą Wiejską Wągrowiec umożliwia realizację zadań transportowych także poza granicami administracyjnymi Wągrowca.

5.5 Standard usług przewozowych

Świadczenie usług transportu publicznego związane jest ściśle z polityką zrównoważonego rozwoju i polityką mobilności miejskiej. Ochrona środowiska, swobodny dostęp osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych i osób niepełnosprawnych oraz odpowiednia infrastruktura przystankowa to determinanty realizacji planowania transportu publicznego:

- ochrona środowiska naturalnego jest podstawowym wymogiem przy określaniu rodzaju napędów w planowanych zakupach środków transportowych – zakup autobusów niskoemisyjnych spełniających normy emisji musi uwzględniać Euro 6 i hybrydowych,
- dostęp osób niepełnosprawnych – autobusy z częściowo niską podłogą i niskopodłogowe oraz miejsca wyznaczone do przewozu wózków inwalidzkich zapewniają swobodę i bezpieczeństwo podróżowania.

5.6 Dostępność infrastruktury przystankowej

Operator korzysta z infrastruktury przystankowej istniejącej na ulicach będących w jurysdykcji trzech samorządów:

- Przystanki na ulicach będących własnością Gminy Miejskiej Wągrowiec – obowiązuje uchwała o określeniu i warunkach korzystania z przystanków,

- Przystanki na ulicach będących własnością samorządu powiatowego – przekazane zostaną na podstawie porozumienia między samorządami: powiatowym i miasta Wągrowca w zarządzanie na podstawie zapisów ustawy o PTZ,
- Przystanki na ulicach będących własnością samorządu wojewódzkiego – brak uchwały lub porozumienia między samorządami o przekazaniu w zarząd administrowania nimi.

Przejęcie przez organizatora wszystkich przystanków umożliwi określenie jednakowych warunków korzystania z infrastruktury przystankowej jej oznakowania.

5.7 Informacja pasażerska

- Godziny przyjazdu i odjazdu – rozkłady przystankowe, rozkład jazdy na stronie internetowej operatora, aplikacja do sprawdzania aktualnego położenia autobusu, dynamiczna informacja dla pasażerów na przystankach przesiadkowych, końcowych i ZCK;
- Opłaty za przejazdy – elastyczna taryfa wyliczona na podstawie kosztów w przewozach indywidualnych samochodowych. Jeden rodzaj biletu miesięcznego, bilet jednorazowy czasowy umożliwiające podróżowanie bez konieczności kasowania biletu w każdym pojeździe;
- Uprawnienia do ulg lub bezpłatnych przejazdów;
- Planowany „Bilet Wągrowiecki” emitowany przez Koleje Wielkopolskie umożliwi w cenie biletu miesięcznego kolejowego bezpłatne podróżowanie komunikacją miejską w Wągrowcu;
- Węzeł przesiadkowy – ZCK jest miejscem integracji różnych form podróżowania, zapewnienie sprawnego połączenia wymaga określenia przystanków przesiadkowych i dostosowania godzin odjazdu do specyfiki linii;
- Koordynacja różnych środków transportu – koordynacja godzin przyjazdu autobusów komunikacji miejskiej na dworzec z godzinami odjazdu pociągów zapewni sprawne podróżowanie. Dotarcie pieszo i rowerem jest alternatywą do jazdy samochodem, który wymaga parkowania w okolicach dworca;
- Regulamin przewozu osób – określa zasady i warunki podróżowania.

5.8 Kierunki rozwoju transportu publicznego

Realizacja założeń polityki zrównoważonej mobilności to cel nadrzędny, którego realizacja będzie stymulować rozwój transportu publicznego jako podstawowej formy przemieszczania się po mieście. Poruszanie się pieszo i korzystanie z roweru jest uzależnione od pogody, infrastruktury pieszo-rowerowej i działań miękkich propagujących te formy podróżowania. Środki transportowe komunikacji miejskiej powinny spełniać normy niskiej emisji. W pierwszej fazie, do 2018 r., stare stumiejscowe autobusy zostaną zastąpione dwoma autobusami o napędzie hybrydowym i jednym o napędzie konwencjonalnym, spełniającym wymagania norm emisji EUR 6. Do roku 2026 połowa taboru powinna posiadać napędy alternatywne.

5.9 Harmonogram działań

Tabela 5. Harmonogram działań

Lp.	Zadanie	Zadanie dla Organizatora	Termin realizacji	Zadanie dla operatora	Termin realizacji
1	Opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania flotą			ZKM Wągrowiec	2020
2	Wyposażenie pojazdów w system nawigacji, tablic i monitoring w pojazdach			ZKM Wągrowiec	do 2017
3	Opracowanie i wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej			ZKM Wągrowiec	2020
4	Propagowanie mobilności zrównoważonej	UM Wągrowca		ZKM Wągrowiec	Działania ciągłe
5	Wprowadzenie nowego rozkładu wakacyjnego			ZKM Wągrowiec	2016-2017
6	Wprowadzenie nowego rozkładu dla nowych linii autobusowych			ZKM Wągrowiec	1 wrzesień 2016
7	Zakup 2 autobusów niskoemisyjnych i 1 EUR 6			ZKM Wągrowiec	do 2018
8	Planowanie sieci dróg rowerowych	UM Wągrowca			2016-2020
9	Budowa drogi rowerowej łączącej ZCK z Os. Wschód	UM Wągrowca			do 2017
10	Budowa nowych przystanków komunikacji miejskiej i wymiana infrastr. przystankowej	UM Wągrowca		ZKM Wągrowiec	do 2018

11	Budowa systemu zarządzania i organizacji ruchu	UM Wągrowca		ZKM Wągrowiec	do 2018
----	--	-------------	--	---------------	---------

5.10 Zasady finansowania publicznych przewozów zbiorowych

5.10.1 Ogólne zasady finansowania

5.10.1.1 Formy finansowania

W ramach rekompensaty, w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, operatorowi przysługuje zwrot kosztów pomniejszony o wpływ z biletów oraz rozsądny zysk. Sposób wyznaczenia rozsądnego zysku określono w załączniku do Rozporządzenia WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zgodnie z tym rozporządzeniem przez rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego, ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Według wytycznych Komisji Europejskiej, poziom rozsądnego zysku można ustalić, porównując marżę zysku, jakiej zażądałoby typowe, dobrze zarządzające przedsiębiorstwo, prowadzące działalność. Projekt rozporządzenia Ministerstwa Finansów zakłada stopę zwrotu w wysokości 6%, jednak rozstrzygające decyzje w tym zakresie nie zapadły. Rozsądny zysk nie przysługuje operatorowi, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych ma formę koncesji na usługi oraz jeżeli operator jest samorządowym zakładem budżetowym.

5.10.1.2 Źródła finansowania

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą być finansowane, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z dwóch źródeł, do których należą:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem przewozów,
- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy – Prawo przewozowe.

Oprócz finansowania usług przewozowych, ważnym aspektem związanym z jakością funkcjonowania transportu publicznego są inwestycje, w szczególności zakup taboru.

Inwestycje mogą być finansowane z następujących źródeł:

- funduszy i dotacji – dotacje otrzymane z samorządowych funduszy,
- funduszy unijnych – w tym środków pochodzących z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przekazywanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2014-2020.

5.10.2 Koszty realizacji transportu zbiorowego

Zakres finansowania zadań własnych związanych z realizacją usług przewozowych w zbiorowym transporcie publicznym wynika z założeń przyjętych w budżecie miasta Wągrowca na 2016 rok oraz z prognoz finansowych na kolejne lata.

5.11 Instrumenty wdrażania i monitoring

Instrumentami wdrażania polityki transportowej będą:

- Podstawy prawne – wynikające z nich kompetencje organów administracji samorządowej, takie jak: podział zadań, organizacja, koordynacja, mają w przypadku istnienia przesłanek o braku możliwości racjonalnego funkcjonowania mechanizmów rynkowych, optymalizować zachowanie osób i podmiotów gospodarczych;
- Planowanie zrównoważonego rozwoju – dalekosiężne planowanie strategiczne oparte na podstawie pogłębionych analiz efektywności ekonomiczno-społecznej;
- Planowanie finansowania – uwzględnienie w wieloletnich planach inwestycyjnych możliwości finansowych i priorytetów przy realizacji strategii, w oparciu o środki własne oraz środki unijne, zwiększanie wpływów i przekazywanie ich na cele rozwojowe, od środków transportowych generujących koszty zewnętrzne;
- Monitorowanie – okresowe analizy stopnia osiągnięcia celów i dokonywania ewentualnych ich modyfikacji, ocena zgodności realizacji celów z uchwaloną polityką szczebla samorządowego.

Dokumenty źródłowe i opracowania

1. Wytyczne w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020 Warszawa, 28 maja 2015 r.
2. Uchwała Nr XVI/100/2007 Rady Miejskiej w Wągrowcu z dnia 28 grudnia 2007 r. w sprawie Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wągrowca.
3. Rozporządzenie UE nr 1370.
4. Ustawa o Publicznym transporcie zbiorowym.
5. „Polityka Spójności 2014-2020”, Luksemburg 2011.
6. „Krajowa Polityka Miejska 2023”, Warszawa, październik 2015.
7. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”. Warszawa 2006.
8. Krajowy Plan Transportowy.
9. „Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r.”. Poznań 2005.
10. Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020. Poznań 2012.
11. Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2015
12. „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2007-2020”. Poznań 2007.
13. DIAGNOZA TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM 2015
Opracowanie: Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne Departament Polityki Regionalnej
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.
14. Plan Niskiej Emisji, Wągrowiec 2015.
15. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miejskiej Wągrowiec
Ujednolicony tekst Studium - Załącznik nr 3A do uchwały nr XL/340/2013 Rady Gminy Wągrowiec
z dnia 23 października 2013 r.
16. Strategia Rozwoju Miasta Wągrowca do 2020 roku, Wągrowiec, czerwiec 2011.
17. Wieloletni Plan Inwestycyjny miasta Wągrowca na lata 2011-2020.
18. Wieloletni Plan Finansowy miasta Wągrowca na lata 2008 – 2020.

Uzasadnienie

Ustawa o Publicznym Transporcie Zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010, nakłada na jednostki samorządu terytorialnego obowiązek opracowania, w mieście liczącym ponad 50 000 mieszkańców, „planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „planem transportowym”. Miasto Wągrowiec ma zorganizowany transport publiczny i mimo mniejszej liczby mieszkańców, posiada „Zintegrowanego Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Wągrowca na lata 2010-2020”.

Integracja wojewódzkiego transportu kolejowego z komunikacją miejską w naszym mieście wymusza wprowadzenie istotnych zmian w organizacji transportu publicznego. Zmiany te zawarte są w załączniku do uchwały.

Także w związku z ubieganiem się przez Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Wągrowcu o dofinansowanie zakupu nowoczesnych niskoemisyjnych autobusów, zachodzi konieczność podjęcia uchwały o przyjęciu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Wągrowca” na lata 2016-2026.

Przewodniczący Rady Miejskiej w Wągrowcu

Wiesław Zając