

Mapa nr 22. Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów (komunikacja międzywojewódzka)

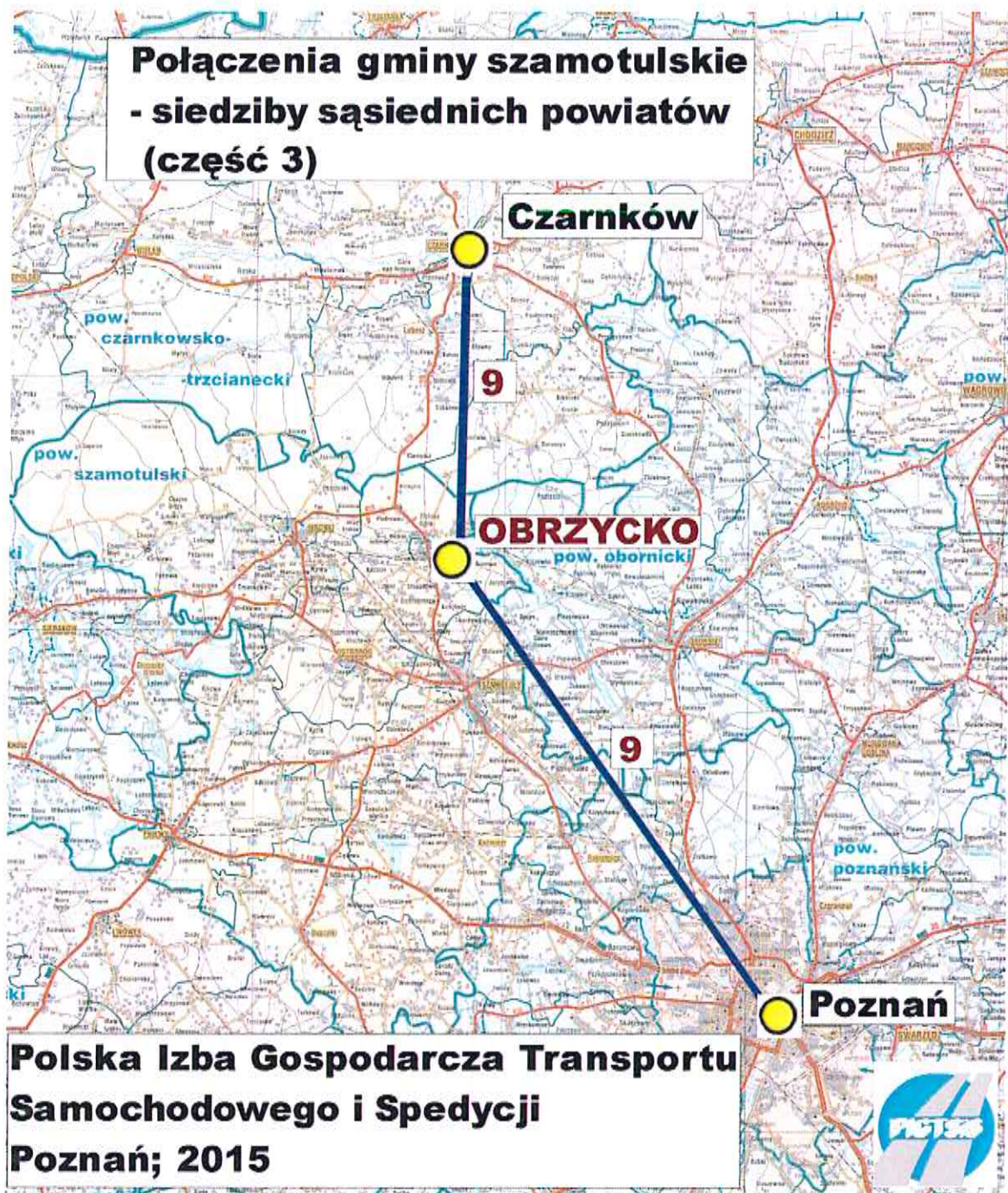
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Połączenia gminy szamotulskie - siedziby sąsiednich powiatów (część 2)



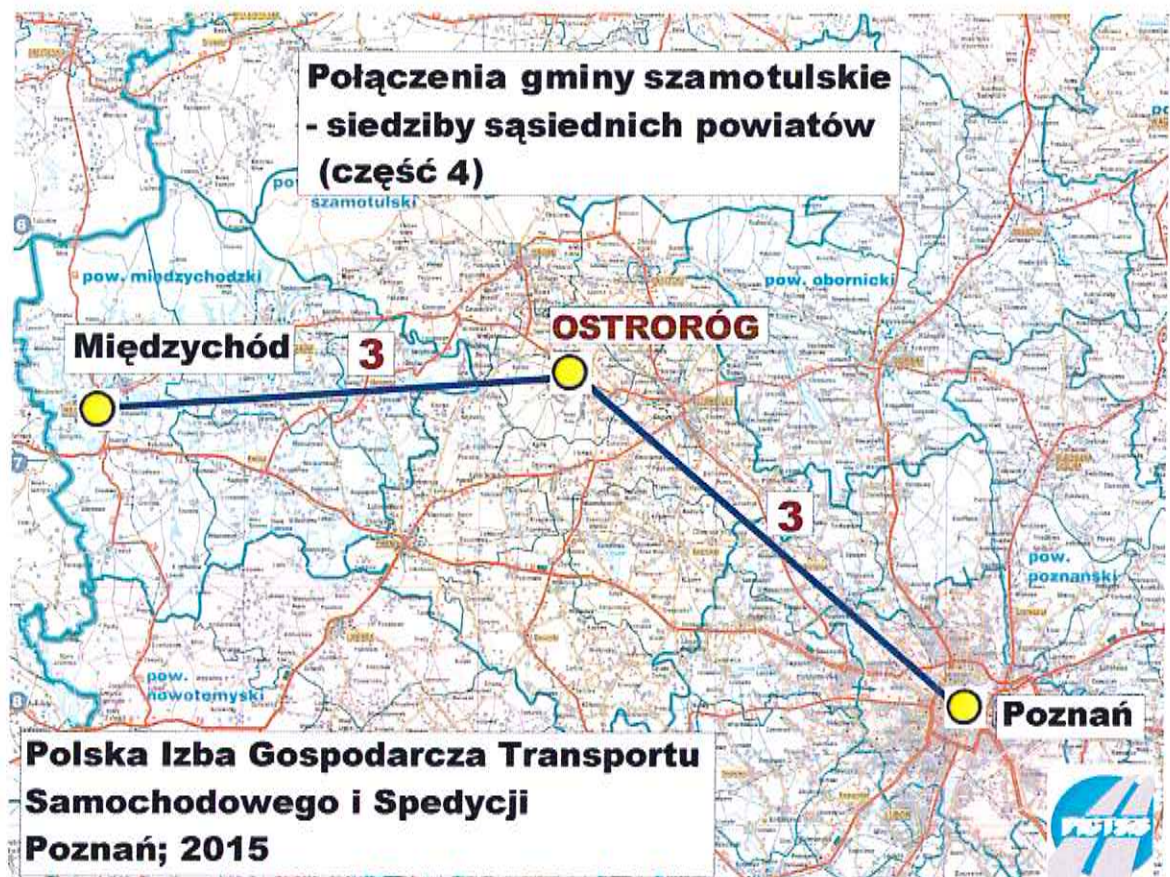
Mapa nr 23. Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów
(komunikacja międzywojewódzka)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla
pasażerów



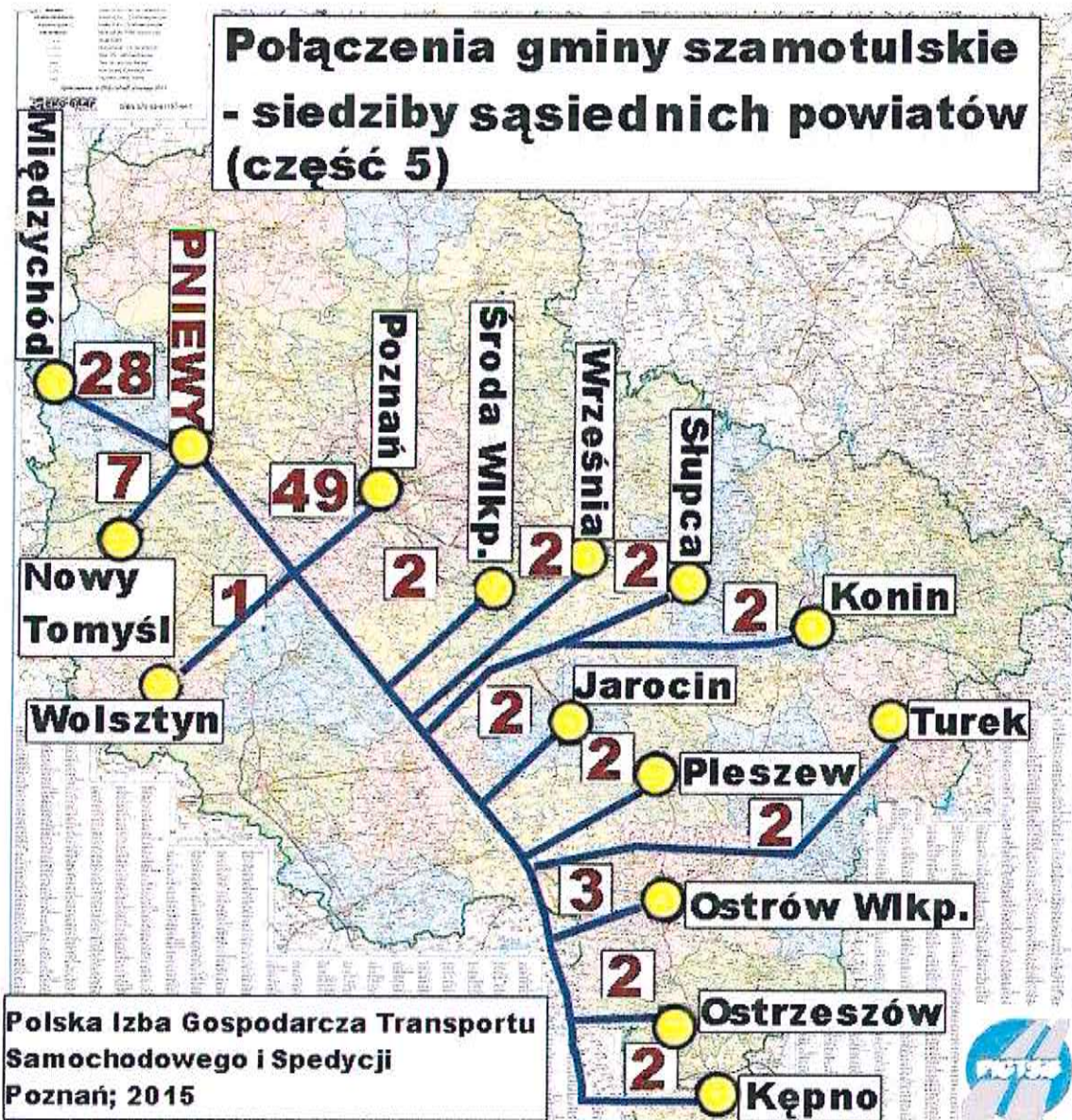
Mapa nr 24. Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów
(komunikacja międzywojewódzka)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla
pasażerów



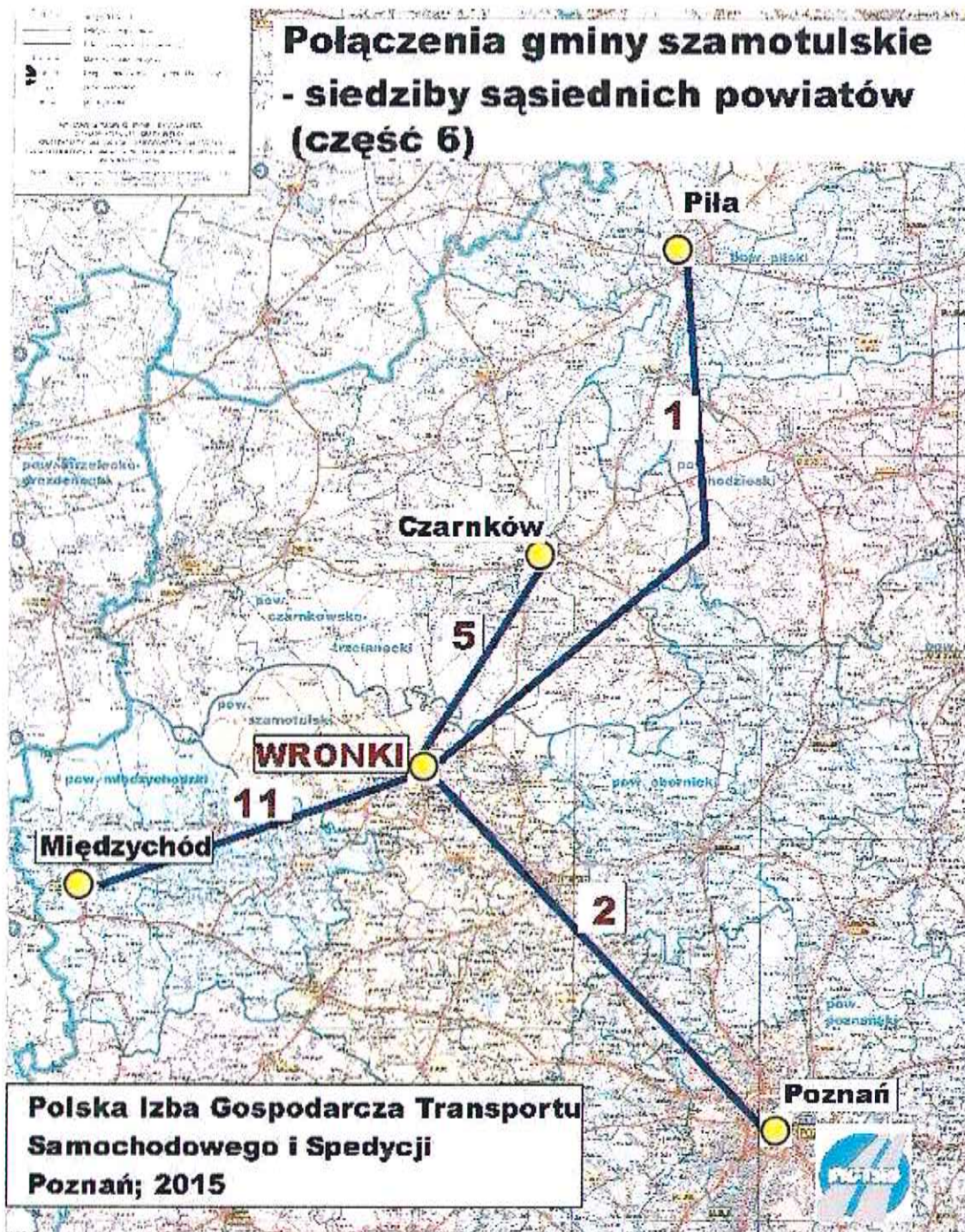
Mapa nr 25. Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów
(komunikacja międzywojewódzka)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla
pasażerów



Mapa nr 26. Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów (komunikacja międzywojewódzka)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów



Mapa nr 27. Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów (komunikacja międzywojewódzka)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Wnioski:

1. Na podstawie realizowanych przez przewoźników rozkładów jazdy, spostrzeżono, że występuje duża ilość połączeń do sąsiednich gmin położonych w innych powiatach.

2. Najwięcej połączeń realizowanych jest w relacji Pniewy – Poznań z uwagi na realizowane po drodze krajowej połączenia dalekobieżne., dlatego też gmina ta posiada najwięcej połączeń z siedzibami powiatów w województwie.
3. Gminy z terenu powiatu posiadają również połączenia do Nowego Tomysła, Czarnkowa, Międzychodu

3.2.6. Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica powiatu – siedziby innych województw”

Analizując rozkłady jazdy realizowane przez przewoźników stwierdzono, że siedziba Powiatu Szamotulskiego nie posiada autobusowych połączeń dalekobieżnych łączących stolicę powiatu z innymi powiatami w kraju. Występują natomiast kolejowe połączenia dalekobieżne z Szamotuł do Szczecina czy też Krakowa, Wrocławia, Lublina.

3.3. Przewoźnicy autobusowi

Publiczny transport autobusowy komunikacji regularnej na terenie powiatu szamotulskiego na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust, 1, pkt.1, lit. e Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia wydaje Starosta Powiatu, realizowany jest obecnie przez trzech przewoźników:

1. PKS w Poznaniu S.A., ul. St. Matyi 1, 61-586 Poznań
2. MATMICH-BUS Przewóz Osób Mateusz Michalak, ul. Długa 24, 64-500 Szamotuły
3. „JAN-BUS” s. c. W. Ossowska, K. Ossowski, J. Augustyn, ul. Leśna 6, 64-530 Kaźmierz

Ponadto na terenie powiatu prowadzona jest komunikacja międzyregionalna: międzypowiatowa i międzywojewódzka realizowana przez następujących przewoźników mających siedzibę na terenie innych powiatów:

Lp.	Nazwa Przewoźnika	Adres	
		Ulica	Miejscowość
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o.	ul. Podmiejska 20	66-400 Gorzów Wlkp.
2	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wałczu Sp. z o.o.	ul. Wojska Polskiego 54	78-600 Wałcz
3	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Myśliborzu Sp. z o.o.	ul. Królewiecka 45	74-300 Myślibórz
4	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o.o.	ul. L. Heyki 4	70-631 Szczecin

5	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gryficach Sp. z o.o.	ul. Trzygłowska 32	72-300 Gryfice
6	INTERTRANS Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głogowie S.A.	ul. Piastowska 5	67-200 Głogów
7	Komunikacja Gminy Tarnowo Podgórne TPBUS Sp. z o.o.	ul. Rokietnicka 33	62-080 Tarnowo Podgórne
8	Przewóz Osób Lokalna Komunikacja Mikrobuserowa Stanisław Baran	Kurnatowice 52/2	64-420 Kwilcz
9	EURO-BUS Anna Banaszczyk	ul. Leśna 4	64-530 Kaźmierz
10	Zakład Usług Komunikacyjnych ROKBUS Sp. z o.o.	ul. Rolna 39	62-090 Rokietnica
11	P.P.H.U. Michał Mielniczek	ul. Dworcowa 12	64-400 Międzychód
12	P.H.U. GRZEŚ Handel -Naprawa-Transport Grzegorz Janicki	Torzeniec 108	63-505 Doruchów
13	Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe "TRANSHAND" Sp. z o.o. Słubice	os. Przemysłowe 16	69-100 Słubice
14	F.H.U. EKO "STAMAR" Stanisław Marczak	ul. Zachodnia 19	26-200 Końskie

Tabela nr 27. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie powiatu szamotulskiego

Przewozy na terenie powiatu wspomaga ponadto komunikacja prowadzona przez innych przewoźników mających siedzibę poza województwem wielkopolskim prowadzących kursy o charakterze dalekobieżnym pospiesznym z ograniczoną liczbą przystanków.

3.3.1. Linie komunikacyjne działające w oparciu o zezwolenia wydane przez Starostę Szamotulskiego

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. e Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku / Dz. U. z 2013 r., poz. 1414/ pozostają w kompetencji wydawania zezwoleń przez Starostę Powiatu Szamotulskiego */stan na 01.10.2015 rok/*. Komunikacja na niżej wymienionych liniach komunikacyjnych może funkcjonować do dnia 31 grudnia 2016 r.

MATMICH-BUS Przewóz Osób Mateusz Michalak - 3 linie

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	001	Piotrowo - Szamotuły	Obrzycko, Kobylniki	292	13.03.2013	02.09.2017
2	002	Szamotuły - Binino	Ostroróg	291	23.09.2014	31.12.2016
3	003	Pniewy - Szamotuły	Zajączkowo, Koźle	293	13.03.2013	30.09.2017

PKS w Poznaniu S.A.- 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	159	Duszniki - Szamotuły	Otorowo	295	16.11.2012	15.11.2017

JAN-BUS S.c. W. Ossowska, K. Ossowski, J. Augustyn - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	010	Kaźmierz - Szamotuły	Przyborowo	296	26.05.2014	31.12.2016

Graficzny przebieg linii komunikacyjnych działających w oparciu o zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym osób wydane przez Starostę Szamotulskiego przedstawiono na poniższej mapie.



Mapa nr 28. Przebieg linii komunikacyjnych wykonywanych na mocy zezwoleń wydanych przez Starostę Szamotulskiego

3.3.2. Linie komunikacyjne działające w oparciu o zezwolenia wydane przez inne organy samorządu terytorialnego

Na terenie powiatu przebiegają także linie, na które ze względu na przebieg linii, zezwolenia wydają inne organy samorządowe. Wykaz linii ze względu na organ, który wydaje zezwolenia na ich obsługę przedstawiono w poniższych zestawieniach:

A. Marszałek Województwa Wielkopolskiego – 42 linie

PKS w Poznaniu S.A. - 22 linie

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	008	Poznań - Gorzów Wlkp.	Bytyń, Pniewy	2961/1	20.04.2015	31.12.2016
2	022	Poznań - Pniewy	Bytyń	3189	15.07.2015	31.12.2016
3	027	Poznań - Pniewy	Bytyń, Pólko	3118	20.01.2015	31.12.2016
4	032	Poznań - Lwówek	Bytyń, Pniewy	3137	03.02.2015	31.12.2016
5	033	Poznań - Nowy Tomyśl	Pniewy, Lwówek	3108/1	28.07.2015	31.12.2016
6	036	Poznań - Mierzyn	Kwilcz, Sieraków	2986/1	20.04.2015	31.12.2016
7	041	Poznań - Międzychód	Pniewy, Sieraków	2985	14.07.2014	31.12.2016
8	044	Poznań - Szamotuły	Buk, Duszniki Wlkp.	2958/1	04.08.2014	31.12.2016
9	051	Poznań - Duszniki Wlkp.	Brzoza, Buk	3113	12.01.2015	31.12.2016
10	052	Poznań - Niewierz	Buk, Duszniki Wlkp.	3103	19.12.2014	31.12.2016
11	054	Niewierz - Poznań	Bytyń	3142	09.02.2015	31.12.2016
12	055	Poznań - Szamotuły	Brzoza, Duszniki Wlkp.	3125	23.01.2015	31.12.2016
13	057	Poznań - Niewierz	Buk, Duszniki Wlkp.	3112/1	15.05.2015	31.12.2016
14	060	Lwówek - Poznań	Pniewy, Bytyń	2577/2	21.08.2015	20.09.2016
15	076	Poznań - Grodzisk Wlkp.	Buk, Opalenica	2903	01.04.2014	31.12.2016
16	084	Nowy Tomyśl - Duszniki Wlkp.	Kuślin, Śliwno	3109	08.01.2015	31.12.2016
17	088	Szamotuły - Międzychód	Otorowo, Pniewy	2696	02.01.2013	31.12.2016
18	100	Lwówek - Pniewy	Konin	2621	22.03.2012	31.12.2016
19	102	Poznań - Duszniki Wlkp.	Pniewy, Lwówek	2684/3	01.06.2015	31.12.2016
20	108	Pniewy - Nowy Tomyśl	Pakosław, Lwówek	2987	17.07.2014	31.12.2016
21	167	Nowy Tomyśl - Pniewy	Lwówek	2913	08.04.2014	31.12.2016
22	190	Poznań - Nowy Tomyśl	Pniewy, Lwówek	2768	07.01.2014	31.12.2016

PKS w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. - 8 linii

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	146128	Międzychód - Pniewy	Sieraków	2605	24.01.2012	31.12.2016
2	146139	Pniewy - Międzychód	Sieraków	2821	18.02.2014	31.12.2016
3	146146	Międzychód - Wronki	Sieraków	3201	27.08.2015	31.12.2016
4	146164	Mierzyn - Poznań	Sieraków	3183	25.06.2015	31.12.2016

5	146165	Międzychód - Poznań	Sieraków	2689	27.11.2012	31.12.2016
6	146169	Międzychód - Poznań	Wronki	2604	24.01.2012	31.12.2016
7	146179	Międzychód - Poznań	Pniewy	2782	20.01.2014	31.12.2016
8	149181	Poznań - Międzychód	Wronki	2863	10.03.2014	31.12.2016

PKS w Walczu Sp. z o.o. - 2 linie

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	68165	Wronki - Piła	Czarnków, Trzcianka	3041	18.09.2014	31.12.2016
2	68178	Piła - Czarnków - Wronki	Czarnków	2995/2	24.07.2015	31.12.2016

Komunikacja Gminy Tarnowo Podgórne TPBUS Sp. z o.o. - 4 linie

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	006	Tarnowo Podgórne - Kaźmierz	Młodasko	2725/1	24.09.2015	31.07.2016
2	008	Tarnowo Podgórne - Kaźmierz	Brzeźno	2726	19.08.2013	31.12.2016
3	1D	Grzebienisko - Ceradz Kościelny	Ceradz Dolny	3145	17.02.2015	31.12.2016
4	1501	Góra - Kaźmierz	Brzeźno	3060	31.10.2014	31.12.2016

Przewóz Osób Lokalna Komunikacja Mikrobusowa Stanisław Baran - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	1	Kwilcz - Pniewy	Lubosz	2665	01.07.2014	31.12.2016

JAN-BUS s.c. W. Ossowska, K. Ossowski, J. Augustyn - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	0002	Szamotuły - Poznań	Kąsinowo	2922	17.04.2014	31.12.2016

EURO-BUS Anna Banaszczyk - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	001	Poznań - Kaźmierz	Tarnowo Podgórne	2664/1	23.09.2015	31.12.2016

Zakład Usług Komunikacyjnych ROKBUS Sp. z o.o. - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	853	Przeclaw - Poznań	Rokietnica	2717	29.05.2013	31.12.2016

P.P.H.U. Michał Mielniczek - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	001	Międzychód - Poznań	Kwilcz, Pniewy	2499	02.03.2014	01.03.2016

P.H.U. GRZEŚ Handel – Naprawa - Transport Grzegorz Janicki - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	003	Zakopane - Kołobrzeg	Poznań	3042	22.09.2014	31.12.2016

B. Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego – 6 linii**PKS w Walczu Sp. z o.o. - 2 linie**

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	68175	Walcz - Poznań	Czarnków, Szamotuły	1456	12.08.2014	31.12.2016
2	68380	Walcz - Poznań	Szamotuły	1457	12.08.2014	31.12.2016

PKS w Myśliborzu Sp. z o.o. - 2 linie

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	147001	Dębno Lubuskie - Poznań	Gorzów Wlkp.	979	01.07.2012	19.09.2016
2	147002	Myślibórz - Poznań	Gorzów Wlkp.	963/1	20.06.2011	19.06.2016

PKS w Szczecinie Sp. z o.o. - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	141304	Szczecin - Kielce	Poznań, Łódź	b/d	b/d	b/d

PKS w Gryficach Sp. z o.o. - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	294	Pobierowo - Zakopane	Poznań, Częstochowa	b/d	b/d	b/d

C. Marszałek Województwa Lubuskiego – 2 linie

P.T.H. "TRANSHAND" Sp. z o.o. Słubice - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	141254	Poznań - Słubice	Pniewy, Międzyrzecz	b/d	b/d	b/d

PKS w Gorzowie Wlkp. Sp. z o.o. - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	146581	Gorzów Wlkp. - Poznań	Kwilcz	b/d	b/d	b/d

D. Marszałek Województwa Dolnośląskiego – 1 linia

"INTERTRANS" PKS w Głogowie S.A. - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	176016	Głogów - Kołobrzeg	Białogard	b/d	b/d	b/d

E. Marszałek Województwa Świętokrzyskiego – 1 linia

F.H.U. EKO "STAMAR" Stanisław Marczak w Końskich - 1 linia

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	przez:	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1		Kielce - Szczecin	Łódź, Turek, Poznań	b/d	b/d	b/d

Przebieg wszystkich linii komunikacji regularnej funkcjonujących na terenie Powiatu Szamotulskiego przedstawiono na mapie w formacie A3 stanowiącej załącznik nr 10.3. do niniejszego opracowania.

3.4. Praca przewozowa wykonywana na terenie powiatu

Przewoźnik	Oferowana praca przewozowa		
	Ogółem	Na liniach powiatowych	Na pozostałych liniach
Matmich-Bus	215 547	215 547	
Jan-Bus" s. c.	33 064	17 884	15 180
PKS w Poznaniu S.A.	401 395	14 910	386 485
Pozostali przewoźnicy	319 740		319 740
RAZEM	969 746	248 341	721 405

Tabela nr 28. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. linii

Źródło: opracowanie własne

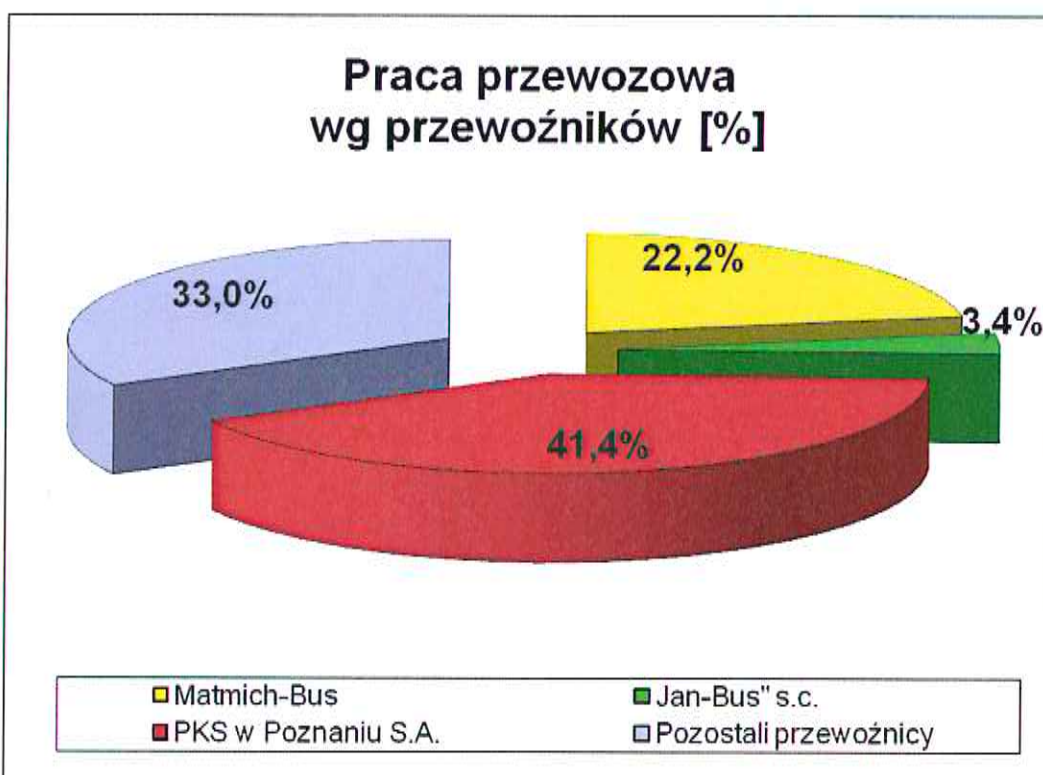
Z powyższego zestawienia wynika, iż ogólna praca przewozowa wykonywana na terenie powiatu szamotulskiego wynosi 969.746 km/rok z czego 248.341 km/rok wykonywanych jest na podstawie zezwoleń uzyskanych od Starosty Powiatu Szamotulskiego co stanowi 25,6% komunikacji realizowanej na obszarze powiatu.

Z ogólnej liczby, 401.395 km/rok wykonywanych jest przez przewoźnika PKS w Poznaniu S.A. co stanowi 41,4% komunikacji na terenie powiatu. Statystycznie oferowana przez przewoźników praca przewozowa wygląda następująco:

Przewoźnik	Praca przewozowa [%]
Matmich-Bus	22,2
Jan-Bus" s.c.	3,4
PKS w Poznaniu S.A.	41,4
Pozostali przewoźnicy	33,0
RAZEM	100,0

Tabela nr 29. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników

Źródło: opracowanie własne



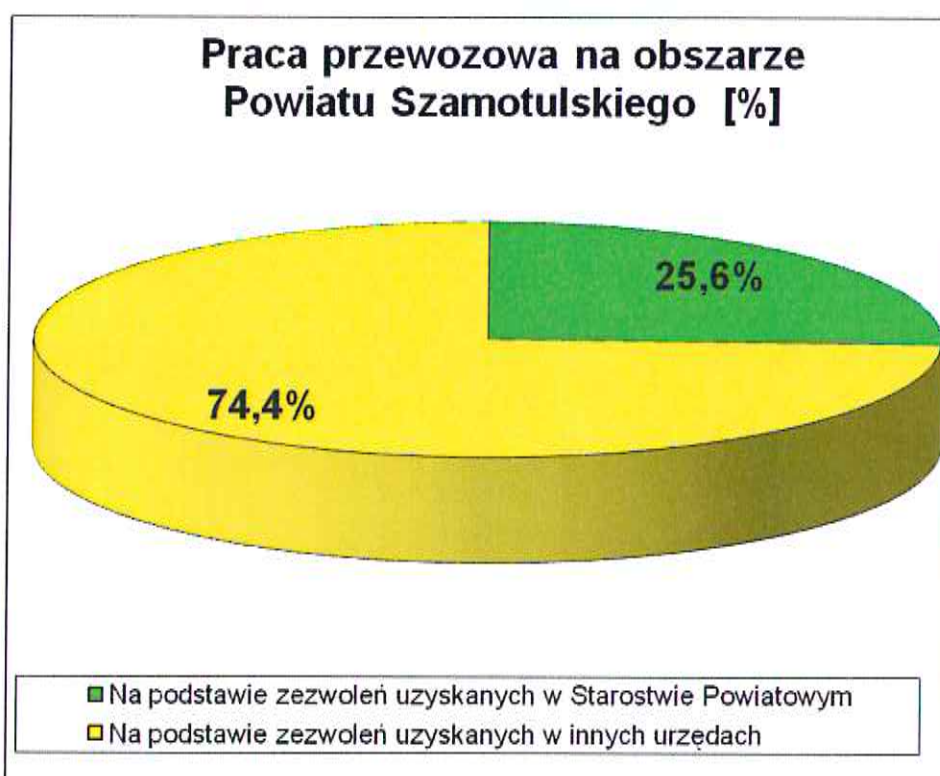
Wykres nr 8. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników

Źródło: opracowanie własne

Praca przewozowa na obszarze Powiatu Szamotulskiego [%]	
Na podstawie zezwoleń uzyskanych w Starostwie Powiatowym	25,6
Na podstawie zezwoleń uzyskanych w innych urzędach	74,4

Tabela nr 30. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych

Źródło: opracowanie własne



Wykres nr 9. Praca przewozowa na terenie powiatu wg. zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych

Źródło: opracowanie własne

Komunikacja prowadzona w granicach administracyjnych powiatu w większości jest realizowana na podstawie zezwoleń uzyskanych w innych urzędach, co kształtuje sytuację komunikacyjną połączeń autobusowych w powiecie realizowaną głównymi ciągami komunikacyjnymi. Komunikacja realizowana na podstawie zezwoleń uzyskanych w Starostwie Powiatowym stanowi tylko 25,6%.

3.5. Infrastruktura transportowa.

Na terenie powiatu na chwilę sporządzenia opracowania, nie ma przystanku autobusowego, który pełniłby funkcję dworca autobusowego. Zgodnie z definicją „dworzec autobusowy to miejsce, w którym powinny znajdować się: budynek dworca zawierający infrastrukturę służącą podróżnym i pracownikom firmy transportowej (dyżurny ruchu, poczekalnia, punkt sprzedaży biletów, informacja, toalety) oraz obszar na którym oczekiwać mogą pojazdy przewoźników - definicja ustawowa dworca zawarta w art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o Publicznym transporcie zbiorowym”.

W Pniewach znajduje się mniejszy obiekt tzw. przystanek dworcowy, którego wyposażenie oraz standardy wyposażenia znacznie odbiegają od dworca autobusowego. Przystanek ten posiada perony. W miejscu przystanku dworcowego nie funkcjonuje na dzień dzisiejszy kasa biletowa, nie ma też węzłów sanitarnych dla pasażerów czy kierowców.

Przystanki w większych miejscowościach zwłaszcza węzłowe, w przyszłości powinny zostać przebudowane do obiektów o charakterze pętli autobusowej z dwoma – trzema stanowiskami do obsługi komunikacji o charakterze użyteczności publicznej oraz komunikacji wykonywanej przez przewoźników na ich własne ryzyko gospodarcze. Obiekt taki powinien zapewniać minimum wygód dla pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Szczególnie powinien być wyposażony w wiaty przystankowe, miejsca sanitarne oraz miejsce na zamontowanie automatów z biletami.

W oparciu o aktualnie realizowane rozkłady jazdy przez przewoźników przeprowadzono inwentaryzację przystanków autobusowych na terenie powiatu szamotulskiego.

Inwentaryzacja przystanków polegała na określeniu nazwy miejscowości wg. rejestru terytorialnego GUS, określenia miejsca usytuowania przystanku oraz numeru przystanku (parzysty lub nieparzysty w zależności od tego po której stronie drogi się znajduje, po prawej czy po lewej) zgodnie z Rozporządzeniem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10.04.2012 r. (Dz. U z 2012 poz. 451). Określono również kategorię i numer drogi przy której usytuowane są przystanki oraz ich położenie zgodnie z danymi GPS. W inwentaryzacji przystanków określono również czy przystanek posiada znak D15, wiatę czy zatokę autobusową.

W wyniku tej inwentaryzacji stwierdzono, że na terenie Powiatu Szamotulskiego znajduje się 424 przystanków, zlokalizowanych w poszczególnych Gminach.

Lp	Gmina	Przystanki	
		Ogółem	%
1	2	3	4
1	Duszniki	82	19,3%
2	Kaźmierz	53	12,5%
3	Obrzycko	30	7,1%
4	Obrzycko - miasto	3	0,7%
5	Ostroróg	27	6,4%
6	Pniewy	56	13,2%
7	Szamotuły	106	25,0%
8	Wronki	67	15,8%
RAZEM		424	100,0%

Tabela nr 31. Ilość przystanków na terenach poszczególnych gmin

Źródło: opracowanie własne wg wykonanej inwentaryzacji.

Spośród 424 przystanków zlokalizowanych na terenie powiatu najwięcej znajduje się w gminach: Szamotuły (106), Duszniki (82) oraz Wronki (67). Najmniejszą liczbę przystanków stwierdzono w mieście Obrzycko (3). Ponieważ ilość przystanków zależy jest od wielkości gminy a w szczególności ilości miejscowości jaka w danej gminie się znajduje dla porównania podano zestawienie ilości przystanków w gminie z ilością miejscowości.

W załączeniu – Zestawienie „Miejscowości objęte komunikacją”:

Miejscowości i przystanki objęte komunikacją							
Lp	Gmina	Miejscowości			Przystanki		
		Ogółem	Objęte komunikacją	4/3 %	Ogółem	Objęte komunikacją	7/6 %
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Duszniki	20	19	95,0%	40	36	90,0%
2	Kaźmierz	29	19	65,5%	34	34	100,0%
3	Obrzycko	22	6	27,3%	17	10	58,8%
4	Obrzycko - miasto	1	1	100,0%	4	4	100,0%
5	Ostroróg	16	7	43,8%	14	10	71,4%
6	Pniewy	35	12	34,3%	35	20	57,1%
7	Szamotuły	35	22	62,9%	51	41	80,4%
8	Wronki	48	16	33,3%	39	25	64,1%
RAZEM		206	102	49,5%	234	180	76,9%

Tabela nr 32. Miejscowości powiatu szamotulskiego objęte komunikacją regularną

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ogólnopolskiego Systemu Informacji dla Pasażerów

Podana w tabeli nr 32 ilość 234 przystanków, wynika z naszego systemu informatycznego, gdzie wprowadzone są linie komunikacyjne, w których przewoźnicy obecnie jeszcze stosują jeden przystanek, zamiast dwóch po lewej i prawej stronie drogi.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji w terenie, stwierdzono że ogółem na terenie powiatu występują 424 przystanki autobusowe, w tym tylko 284 przystanki są wyposażone w znaki D-15, co stanowi 66,9% wszystkich przystanków, oraz nadal 140 z nich nie posiada wymaganego znaku drogowego D-15 określającego przystanek komunikacyjny. Sytuacja na poszczególnych gminach została przedstawiona w poniższej tabeli.

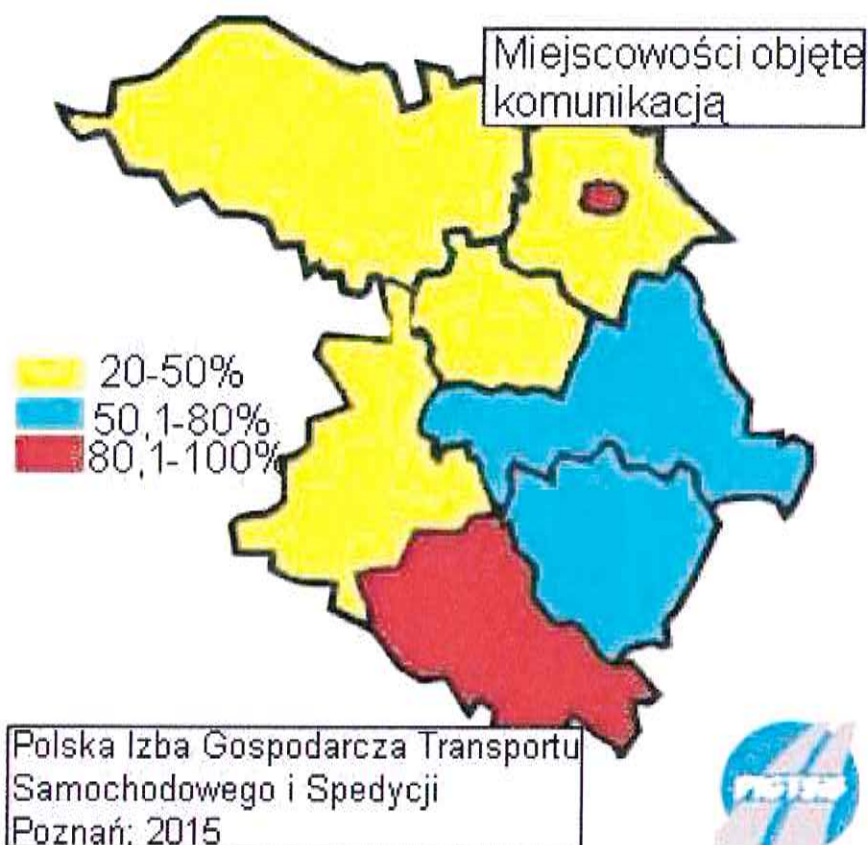
Lp	Gminy Powiatu Szamotulskiego	Przystanki ogółem	w ogółem:		
			Znak D-15	Wiata	Zatoka autobusowa
1	Duszniki	82	53	55	30
2	Kaźmierz	53	43	31	24
3	Obrzycko	30	12	27	16
4	Obrzycko - miasto	3	1	2	2
5	Ostroróg	27	10	23	5
6	Pniewy	56	24	45	27
7	Szamotuły	106	100	70	53
8	Wronki	67	41	49	18
Razem:		424	284	302	175

Tabela nr 33. Infrastruktura przystankowa na terenach poszczególnych gmin

Źródło: opracowanie własne wg wykonanej inwentaryzacji.

Duża część przystanków nadal nie jest oznaczona znakiem D-15. Bardzo częstym zjawiskiem jest fakt iż oznaczenie przystanku nie występuje po obu stronach jezdni. Brak właściwego oznakowania przystanków powoduje naruszenie przez przewoźników, a po udzieleniu zamówienia na wykonywanie usług o charakterze użyteczności publicznej – przez operatorów, prawa o ruchu drogowym oraz zasad wykonywania komunikacji publicznej, które to zabraniają przedsiębiorcy realizującemu komunikację publiczną, zatrzymywania się poza przystankami. Stanowi to także zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Uniemożliwiają także spełnienie obowiązków wynikających z kilku ustaw dotyczących zamieszczania rozkładu jazdy na przystankach, pozbawiając pasażerów prawa do informacji o komunikacji publicznej.



Mapa nr 29. Pokrycie miejscowości regularną komunikacją autobusową

Źródło: Opracowanie własne

Wnioski:

1. Spośród **206** miejscowości na terenie powiatu, komunikacją objętych jest **102** co stanowi jedynie **49,5%**.
2. Najwyższe pokrycie komunikacją zaobserwowano w gminie: Duszniki – **95%** na 20 występujących miejscowości 19 z nich posiada przystanki autobusowe.
3. Najniższe zaś pokrycie komunikacją autobusową zaobserwowano w gminie Obrzycko – **27,3%**, w gminie Wronki - **33,3%** oraz w gminie Pniewy – **34,3%**.
4. Średnie pokrycie miejscowości komunikacją w województwie wielkopolskim wynosi 61,6% a więc komunikacja na terenie powiatu w porównaniu do całego województwa jest rozwinięta w stopniu słabym.

3.6. Tabor autobusowy

W roku 2014 na terenie powiatu, przewoźnicy wykonujący komunikację regularną transportu pasażerskiego dysponowali ogółem **123** autobusami. Spośród całkowitej ilości wszystkich autobusów zarejestrowanych na terenie województwa wielkopolskiego (7648) podana ilość stanowi jedynie **1,60%** (dane GUS na dzień 31 XII 2013 r.).

Wyszczególnienie	PKS w Poznaniu S.A.	Matmich-Bus	Jan-Bus s.c.	RAZEM
Aktualny stan taboru ogółem	105	15	3	123
W tym ilość autobusów w wieku do 5 lat	0	0	0	0
W tym ilość autobusów w obsłudze komunikacji na terenie powiatu	1	6	3	10
Całkowita ilość autobusów zarejestrowanych na terenie województwa	7648			

Tabela nr 34. Ilość autobusów w obsłudze komunikacji na terenie powiatu szamotulskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od przewoźnika oraz danych GUS*

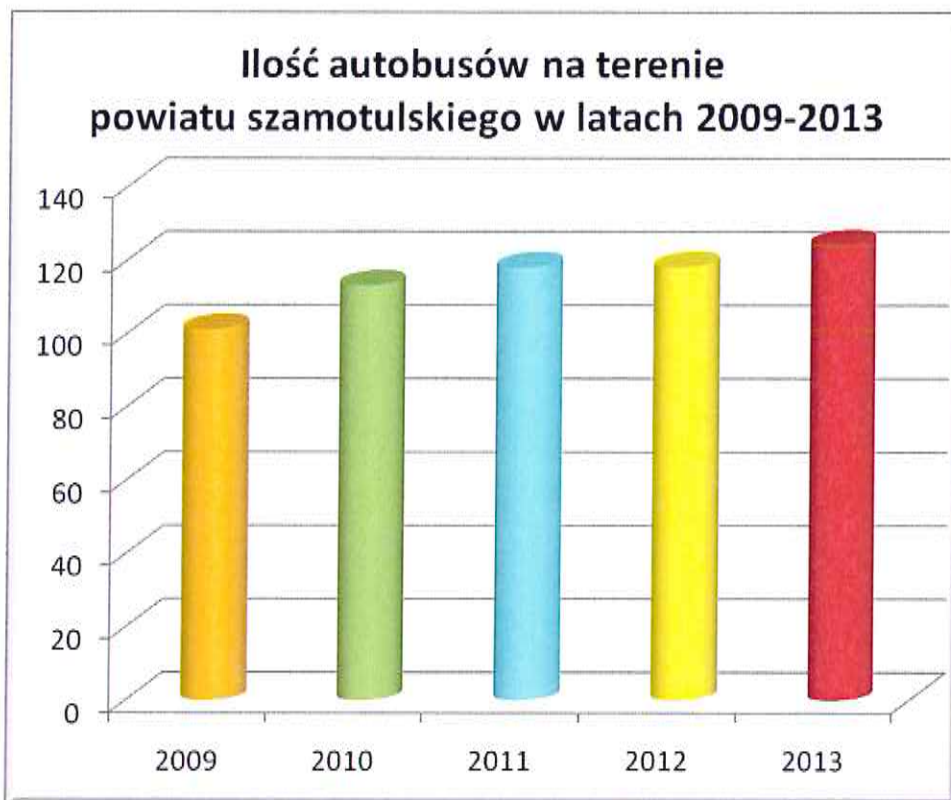
Na przestrzeni ostatnich pięciu lat tzn. 2009-2013 zaobserwowano wzrost ilości zarejestrowanych na terenie powiatu autobusów o 22% przyjmując rok 2009 jako wyjściowy 100%.

Ilość autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu szamotulskiego				
2009	2010	2011	2012	2013
101	113	118	118	124

Tabela nr 35. Ilość autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu szamotulskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ilość pojazdów autobusowych w celu zobrazowania sytuacji w taborze autobusowym w powiecie w poszczególnych latach przedstawiono także na poniższym wykresie.



Wykres 10. Ilość autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu szamotulskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przewoźnicy wykonujący regularną powiatową komunikację na terenie powiatu szamotulskiego angażują w obsługę komunikacji na terenie powiatu ok. 8,1% posiadanego taboru tj. 10 pojazdów. Spośród 123 autobusów jakimi dysponują przewoźnicy żaden z nich nie stanowi nowego taboru.

Wyszczególnienie	PKS w Poznaniu S.A.	Matmich-Bus	Jan-Bus s.c.	RAZEM
Aktualny stan taboru ogółem	105	15	3	123
W tym ilość autobusów w wieku do 5 lat	0	0	0	0
W tym ilość autobusów w obsłudze komunikacji na terenie powiatu	1	6	3	10
Całkowita ilość autobusów zarejestrowanych na terenie województwa	7648			

Tabela nr 36. Ilość autobusów w obsłudze komunikacji na terenie powiatu szamotulskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od przewoźników

Ilościowo, w roku 2014 na terenie powiatu szamotulskiego przewoźnicy realizujący regularną komunikację autobusową przewieźli ok. 317 tys. pasażerów rocznie. Najwięcej pasażerów skorzystało z przewozów na podstawie biletów jednorazowych ponad 200 tys., natomiast za biletami miesięcznymi 115 tys. osób.

m-ce 2014 roku	PKS w Poznaniu S.A.		Matmich-Bus		Jan-Bus s.c.		Razem		OGÓLEM
	bilety jednorazowe	bilety miesięczne	bilety jednorazowe	bilety miesięczne	bilety jednorazowe	bilety miesięczne	bilety jednorazowe	bilety miesięczne	
styczeń	11 801	12 507	3 785	787	1 000		16 586	13 294	29 880
luty	13 958	4 750	4 132	770	900		18 990	5 520	24 510
marzec	14 812	10 581	4 059	816	1 000		19 871	11 397	31 268
kwiecień	12 784	9 301	4 206	789	1 100		18 090	10 090	28 180
maj	13 252	9 284	3 624	804	1 500		18 376	10 088	28 464
czerwiec	12 283	7 488	3 532	793	1 000		16 815	8 281	25 096
lipiec	9 530	3 659	1 928	33	800		12 258	3 692	15 950
sierpień	9 079	2 976	1 798	38	800		11 677	3 014	14 691
wrzesień	12 197	14 445	3 369	827	1 000		16 566	15 272	31 838
październik	15 434	12 691	2 941	851	1 100		19 475	13 542	33 017
listopad	13 258	9 776	4 033	846	1 100		18 391	10 622	29 013
grudzień	10 484	10 028	3 242	867	1 200		14 926	10 895	25 821
RAZEM	148 872	107 486	40 649	8 221	12 500	0	202 021	115 707	317 728

Tabela nr 37. Ilość pasażerów przewożonych w powiecie szamotulskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS

Zapotrzebowanie oraz ilość osób korzystających z transportu zbiorowego jest główną podstawową przyczyną prowadzenia działalności transportowej w komunikacji regularnej.

Dane GUS z ostatnich lat wskazują na systematyczny spadek ilości osób, które skorzystały z komunikacji regularnej. Na taki stan rzeczy ma wpływ bardzo dużo czynników. Do najważniejszych zaliczyć należy:

- systematyczny wzrost ilości samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie powiatu,
- rosnące koszty obsługi linii komunikacyjnych skutkujące zmniejszaniem ilości oferowanych połączeń przez co rozkład jazdy staje się nieatrakcyjny z uwagi na niewystarczającą liczbę połączeń,
- niedofinansowanie połączeń komunikacyjnych ze strony samorządów właściwych ze względu na przebieg linii komunikacyjnych skutkujące zamykaniem części połączeń,
- konkurencja przewozów kolejowych,

	PKS w Poznaniu S.A.	Matmich-Bus	Jan-Bus s.c.	SUMA
Aktualny stan taboru ogółem	105	15	3	123
Stan taboru w komunikacji powiatowej	1	6	3	10
Tabor do lat 5	0	0	0	0
Średnia dzienna ilość wykonywanych kursów ogółem	2	29	12	43
Średni przebieg dzienny [km]	60	890	130	1 080
Średni dzienny przewóz pasażerów				
<u>Bilety jednorazowe</u>	<u>408</u>	<u>204</u>	<u>45</u>	657
Bilety miesięczne:	295	1 370	0	1 665
- szkolnymi	205	1 346		1 551
- pracowniczymi	90	24		114
	703	1 574	45	2 322

Tabela nr 38. Średnia dzienna ilość pasażerów przewożonych przez przewoźników

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od przewoźników

Jak wynika z zestawienia sytuacja w przewozach komunikacji zbiorowej na terenie powiatu wskazuje, że przewoźnicy wykonujący komunikację regularną na terenie powiatu średnio dziennie przewożą ponad 2.000 osób.

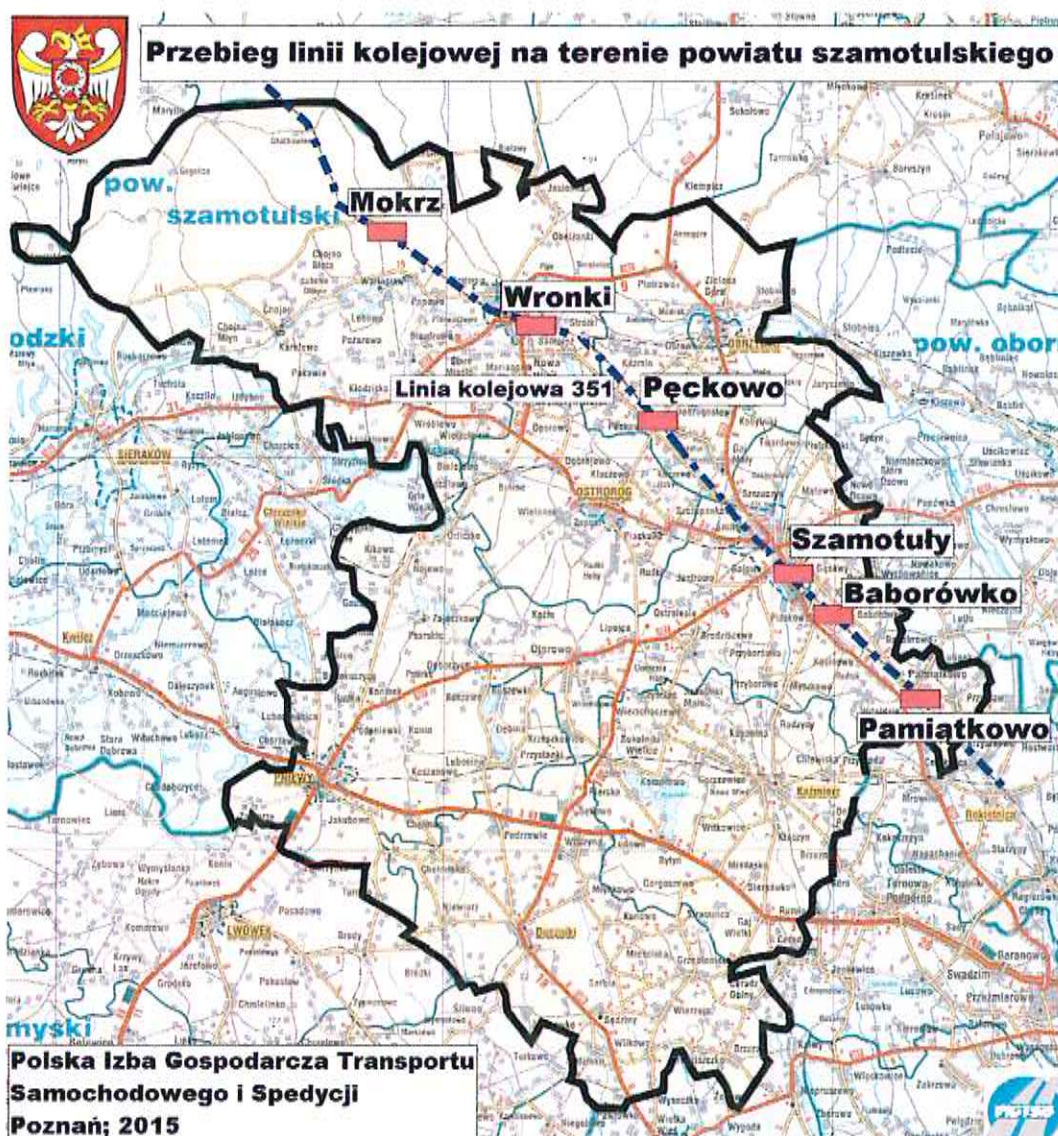
3.7. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

3.7.1. Przewoźnicy kolejowi

Infrastruktura kolejowa stanowi ważny element układu komunikacyjnego powiatu szamotulskiego. Kolejowe przewozy pasażerskie na terenie powiatu realizowane są w skali regionalnej oraz międzywojewódzkiej i po jednej linii kolejowej:

- 351 Poznań, Główny – Szamotuły – Choszczno – Stargard – Szczecin, Główny

Linia kolejowa umożliwia funkcjonowanie osobowego a także towarowego transportu kolejowego. Aktualnie, stacje Pamiątkowo, Szamotuły oraz Wronki prowadzą czynności związane z obsługą podróżnych. Powiatową sieć kolejową przedstawiono na poniższym rysunku:



Mapa nr 30. Przebieg linii kolejowej na terenie powiatu szamotulskiego

Źródło: opracowanie własne

W pozostałych miejscowościach czyli Baborówku, Pęcckowie i Mokrze występują jedynie przystanki kolejowe a pasażerowie nabywają bilety u obsługi pociągów. Zgodnie z kolejowym rozkładem jazdy ze strony www.pkp.pl poniżej przedstawiamy godziny i relację połączeń kolejowych ze stacji kolejowej w Szamotułach.

W zestawieniach przyjęto jako najważniejsze kursy obsługujące połączenia kolejowe przez największą ilość dni w roku. Ponadto występują również połączenia w soboty i niedziele oraz w okresie letnich wakacji szkolnych.

Godziny odjazdów pociągów w ujęciu relacyjnym:

Zestawienie godzin odjazdów ze stacji SZAMOTUŁY do innych stacji kolejowych na terenie powiatu szamotulskiego POŁĄCZENIA POWIATOWE			Zestawienie godzin przyjazdów do stacji SZAMOTUŁY z innych stacji kolejowych na terenie powiatu szamotulskiego POŁĄCZENIA POWIATOWE					
Odjazdy z Szamotuł		Miejscowość			Przyjazdy do Szamotuł		Miejscowość	
Godz.	IC/TLK/R				Godz.	IC/TLK/R		
4.07	TLK		Wronki		0.50	TLK		Wronki
4.34	R	Baborówko	Pamiątkowo		4.33	R	Pęckowo	Wronki
5.26	R	Baborówko	Pamiątkowo		5.25	R	Pęckowo	Wronki
5.56	TLK		Wronki		6.26	R	Pęckowo	Wronki
6.27	R	Baborówko	Pamiątkowo		6.42	R	Baborówko	Pamiątkowo
6.43	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	7.07	R	Pęckowo	Wronki
7.07	R	Baborówko	Pamiątkowo		7.46	TLK		Wronki
7.56	R	Baborówko	Pamiątkowo		7.55	R	Pęckowo	Wronki
8.54	IC		Wronki		8.09	IC		Wronki
8.57	R	Baborówko	Pamiątkowo		8.57	R	Pęckowo	Wronki
9.24	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	9.15	TLK		Wronki
10.30	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	9.23	R	Baborówko	Pamiątkowo
11.35	TLK		Wronki		9.56	IC		Wronki
11.42	R	Baborówko	Pamiątkowo		10.30	R	Baborówko	Pamiątkowo
12.38	R	Baborówko	Pamiątkowo		11.01	TLK		Wronki
12.54	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	11.41	R	Pęckowo	Wronki
13.00	TLK		Wronki		11.56	IC		Wronki
13.40	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	12.38	R	Pęckowo	Wronki
14.29	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	12.54	R	Baborówko	Pamiątkowo
14.39	IC		Wronki		13.40	R	Baborówko	Pamiątkowo
14.49	R	Baborówko	Pamiątkowo		14.05	TLK		Wronki
14.59	TLK		Wronki		14.29	R	Baborówko	Pamiątkowo

15.22	R	Pęckowo	Wronki		14.48	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz
15.43	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	15.02	TLK		Wronki	
16.21	R	Baborówko	Pamiątkowo		15.21	R	Baborówko	Pamiątkowo	
16.24	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	15.42	R	Baborówko	Pamiątkowo	
16.34	TLK		Wronki		16.00	TLK		Wronki	
16.48	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	16.20	R	Pęckowo	Wronki	
16.56	TLK		Wronki		16.24	R	Baborówko	Pamiątkowo	
16.59	R	Baborówko	Pamiątkowo		16.47	R	Baborówko	Pamiątkowo	
17.33	R	Baborówko	Pamiątkowo		16.59	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz
17.56	TLK		Wronki		17.22	R	Baborówko	Pamiątkowo	
18.15	R	Baborówko	Pamiątkowo		18.00	IC		Wronki	
18.19	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	18.15	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz
18.22	R	Baborówko	Pamiątkowo		18.18	R	Baborówko	Pamiątkowo	
19.16	TLK		Wronki		18.22	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz
19.23	IC		Wronki		19.26	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz
19.27	R	Baborówko	Pamiątkowo		19.36	TLK		Wronki	
19.41	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	19.41	R	Baborówko	Pamiątkowo	
20.53	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	20.53	R	Baborówko	Pamiątkowo	
21.01	IC		Wronki		21.04	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz
21.04	R	Baborówko	Pamiątkowo		21.44	R	Baborówko	Pamiątkowo	
21.44	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	22.07	TLK		Wronki	
23.25	R	Pęckowo	Wronki	Mokrz	23.25	R	Baborówko	Pamiątkowo	
IC - PKP InterCity									
TLK - PKP InterCity									
R - Regio Przewozy Regionalne Sp. z o.o.									

Tabela nr 39. Godziny kursowania pociągów w „komunikacji powiatowej”

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.pkp.pl

Ilość połączeń w komunikacji kolejowej "powiatowej"			
Miejscowość	Średniodzienna ilość połączeń		
	z Szamotuł	do Szamotuł	RAZEM
Baborówko	16	16	32
Pamiątkowo	16	16	32
Pęckowo	15	15	30
Wronki	28	28	56
Mokrz	14	14	28

Tabela nr 40. Ilość połączeń kolejowych w „komunikacji powiatowej”

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.pkp.pl

Komunikacja kolejowa realizowana na terenie powiatu umożliwia połączenia z następującymi gminami powiatu szamotulskiego: Szamotuły, Obrzycko i Wronki. Najwięcej połączeń występuje do Wronek 28 par kursów, ponieważ Przewozy Regionalne zasilane są przez dalekobieżne połączenia kolejowe, które zatrzymują się tylko na większych stacjach kolejowych.



Mapa nr 31. Ilość połączeń kolejowych realizowanych na terenie powiatu szamotulskiego

Źródło: Opracowanie własne

Ponadto linia kolejowa umożliwia połączenia komunikacją kolejową z piętnastoma powiatami w województwie wielkopolskim.

Ilość połączeń w komunikacji kolejowej "wojewódzkiej"			
Miejscowość	Średniodzienna ilość połączeń		
	z Szamotuł	do Szamotuł	RAZEM
Poznań	29	21	50
Krzyż Wlkp.	25	27	52
Kościan	5	5	10
Leszno	5	5	10
Rawicz	5	5	10
Środa Wlkp.	2	2	4
Jarocin	2	2	4
Pleszew	2	2	4
Ostrów Wlkp.	2	2	4
Ostrzeszów	2	2	4
Kępno	2	2	4
Września	6	6	12
Koło	6	6	12
Konin	6	6	12
Słupca	5	5	10

Tabela nr 41. Ilość połączeń kolejowych w „komunikacji wojewódzkiej”

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.pkp.pl

Natomiast „międzyregionalna” komunikacja kolejowa zapewnia połączenie Szamotuł ze Szczecinem, Wrocławiem, Krakowem, Warszawą oraz Łodzią, Lublinem, Opolem, Rzeszowem i Katowicami.

Ilość połączeń w komunikacji kolejowej "międzyregionalnej"			
Miejscowość	Średniodzienna ilość połączeń		
	z Szamotuł	do Szamotuł	RAZEM
Wrocław	5	5	10
Łódź	1	1	2
Kraków	6	6	12
Lublin	1	1	2
Warszawa	5	5	10
Opole	4	4	8
Rzeszów	2	2	4
Katowice	3	3	6
Szczecin	14	17	31

Tabela nr 42. Ilość połączeń kolejowych w „komunikacji międzyregionalnej”

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.pkp.pl

Wnioski:

1. Istniejąca sieć połączeń kolejowych na terenie powiatu szamotulskiego jest rozwinięta w stopniu średnim z uwagi na istniejącą jedną linię kolejową. W ujęciu wewnątrz powiatowym połączenia kolejowe oferują połączenia 3 gmin powiatu tj. z Szamotułami, Obrzyckiem oraz Wronkami w północnej części powiatu.
2. W soboty i niedziele oraz w okresie letnich wakacji szkolnych również występują połączenia kolejowe.
3. W ujęciu wewnątrz wojewódzkim istniejąca sieć kolejowa umożliwia połączenie z powiatami: czarnkowsko-trzcianeckim, kościańskim, leszczyńskim, rawickim, średzkim, jarocińskim, pleszewskim, ostrowskim, ostrzeszowskim, kępińskim, wrzesińskim, kolskim, konińskim, słupeckim, oraz Miastem Poznań. Najwięcej połączeń prowadzonych jest w kierunku do Krzyża Wlkp.
4. W połączeniach krajowych powiat posiada połączenia z dziewięcioma powiatami w kraju takimi jak: Wrocław, Łódź, Kraków, Lublin, Warszawa, Opole, Rzeszów, Katowice oraz Szczecin.

4. Ocena potrzeb przewozowych i określenie preferencji mieszkańców

4.1. Ocena badań

4.1.1. Ocena badań ankietowych

W dniach od 15 września do 19 października 2015 roku wśród mieszkańców powiatu szamotulskiego przeprowadzono badania ankietowe dotyczące publicznego transportu zbiorowego. Wśród badanych rozdano 1500 ankiet, z czego ankietowani wypełnili 800 sztuk, czyli 53,33 %. W przeprowadzonym badaniu wzięło udział 0,89 % mieszkańców powiatu szamotulskiego (w odniesieniu do liczby mieszkańców wg. GUS na dzień 31 grudnia 2013). W celu wyłonienia reprezentatywnej grupy respondentów badania ankietowe przeprowadzono:

- ◆ w Zespole Szkół nr 1 w Szamotułach
- ◆ w Zespole Szkół nr 2 w Szamotułach
- ◆ w Zespole Szkół nr 3 w Szamotułach (wśród uczniów i ich rodziców)
- ◆ w Zespole Szkół nr 1 we Wronkach
- ◆ w Zespole Szkół nr 2 we Wronkach
- ◆ w Urzędach Gmin i Sołectwach na terenie powiatu.

Zebrane ankiety przesłane zostały do Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie w celu analizy i oceny przeprowadzonych badań.

Celem przeprowadzonych badań ankietowych było określenie preferencji dotyczących transportu, zapoznanie się z oceną obecnie istniejącej komunikacji oraz analiza potrzeb

komunikacyjnych mieszkańców powiatu szamotulskiego. Przeprowadzone badania pozwoliły określić między innymi:

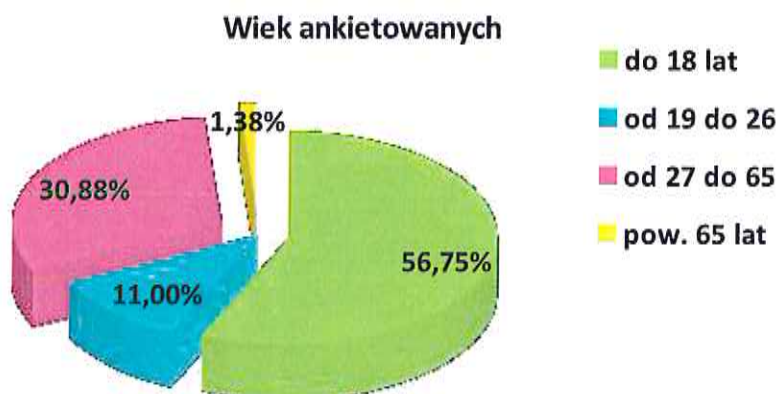
- ◆ z jakiej formy transportu korzystają mieszkańcy
- ◆ gdzie najczęściej dojeżdżają
- ◆ z usług, których przewoźników korzystają
- ◆ jak oceniają obecnie istniejące rozwiązania komunikacyjne, linie komunikacyjne oraz położenie przystanków
- ◆ jakich zmian należy dokonać w istniejącej komunikacji (nowe trasy, nowe kursy i przystanki), aby dostosować komunikację do potrzeb transportowych mieszkańców
- ◆ stopień przystosowania infrastruktury transportowej i środków transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Badania ankietowe przeprowadzono na grupie osób reprezentujących różnorodny przedział wiekowy i status zawodowy mieszkających na wsi lub w mieście na terenie powiatu szamotulskiego oraz wśród osób zamieszkujących inne powiaty, ale korzystających z komunikacji publicznej na terenie powiatu szamotulskiego.

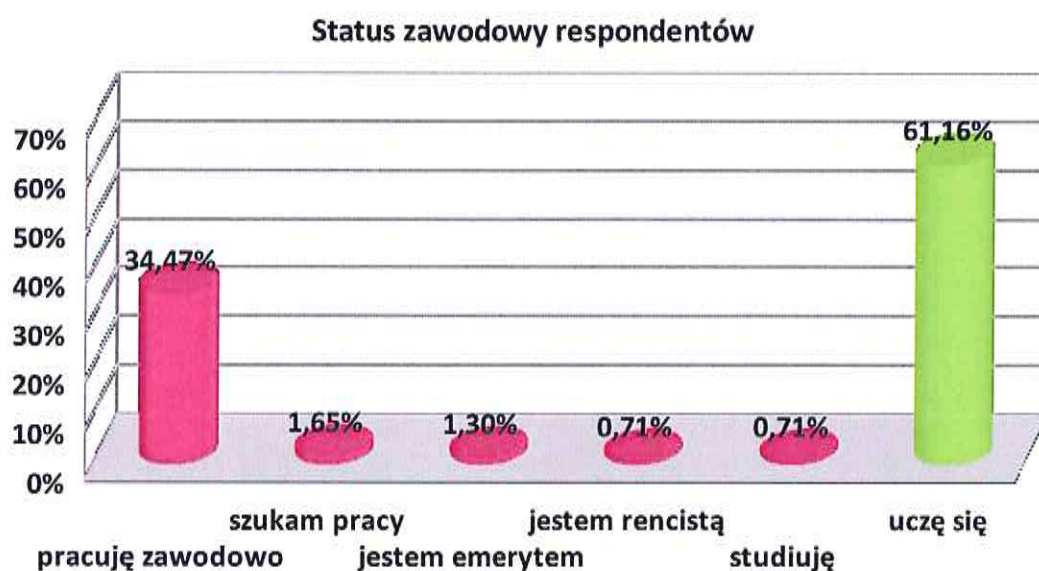
Podział ankietowanych **ze względu na płeć, wiek oraz status zawodowy** prezentuje się następująco:

56,00 %	kobiety
44,00 %	mężczyźni

Poniższe wykresy przedstawiają wiek respondentów oraz ich status zawodowy.



Wykres 11. Wiek ankietowanych
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych



Wykres 12. Status zawodowy ankietowanych
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Na pytanie o status zawodowy odpowiadający wskazywali niekiedy więcej niż jedną odpowiedź.

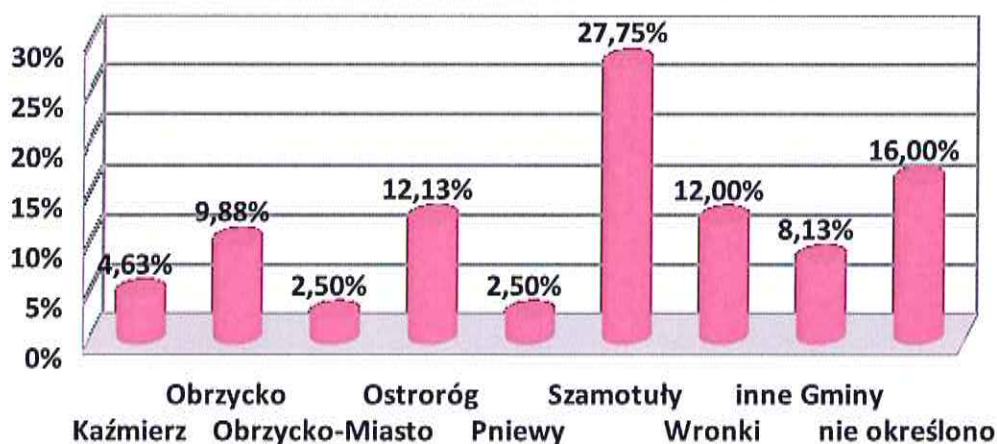
Najliczniejsze grupy ankietowanych stanowiły osoby uczące się (61,16 %) w wieku do 18 lat (56,75 %) oraz osoby aktywne zawodowo (34,47 %) w wieku od 27 do 65 lat (30,88 %) czyli osoby, które z racji wieku i statusu zawodowego korzystają na co dzień z różnych form

transportu i znane są im wszelkie braki oraz utrudnienia występujące w komunikacji na terenie powiatu.

Podział respondentów ze względu na miejsce zamieszkania w miastach i na wsiach oraz w poszczególnych gminach prezentuje się następująco:

70,13 %	mieszkańcy wsi
29,87 %	mieszkańcy miast

Podział ankietowanych wg. miejsca zamieszkania w poszczególnych gminach powiatu



Wykres 13. Podział ankietowanych wg miejsca zamieszkania
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Największą grupę badanych, bo ponad 70 % stanowiły osoby zamieszkujące obszary wiejskie. Biorąc pod uwagę miejsce zamieszkania w poszczególnych gminach, największą grupę respondentów stanowili mieszkańcy gminy Szamotuły (blisko 28 %), natomiast najmniej osób badanych zamieszkiwało Miasto Obrzycko i gminę Pniewy po 2,5 %. 16 % ankietowanych nie określiło gminy którą zamieszkują. Ponad 8 % respondentów mieszka poza obszarem powiatu szamotulskiego. Zamieszkują oni na terenie województwa wielkopolskiego w gminach:

- ◆ powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego: Czarnków, Drawsko, Krzyż Wlkp., Lubasz i Wieleń
- ◆ powiatu obornickiego: Oborniki i Rogoźno

- ◆ powiatu międzychodzkiego: Sieraków
- oraz na terenie województwa lubuskiego w gminie:
 - ◆ powiatu strzelecko-drezdeneckiego: Dobiegniew.

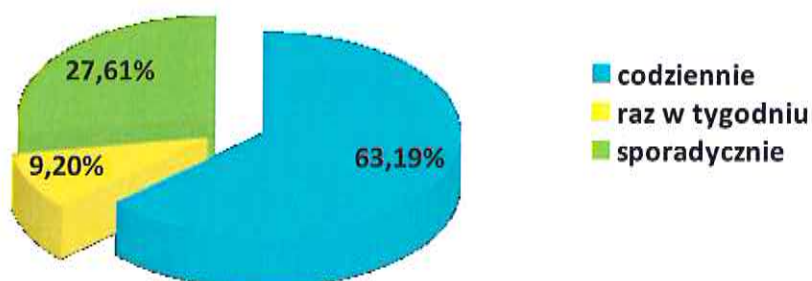
Scharakteryzowana powyżej grupa ankietowanych odpowiadała na szereg pytań dotyczących ich preferencji w korzystaniu ze środków transportu, przewoźników oraz biletów i celów podróży.

Respondenci zostali poproszeni o odpowiedź na pytanie czy **aktualnie korzystają z komunikacji publicznej**, otrzymano następujące odpowiedzi:

- 61,13 %** korzysta z komunikacji publicznej
- 38,87 %** nie korzysta z komunikacji publicznej

Częstotliwość z jaką badani korzystają z komunikacji publicznej przedstawia poniższy wykres.

Częstotliwość korzystania przez ankietowanych z komunikacji publicznej



Wykres 14. Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ponad 63 % badanych aktualnie korzystających z komunikacji zbiorowej wybiera tę formę transportu codziennie, ponad 27 % respondentów robi to sporadycznie, natomiast korzystanie z transportu publicznego tylko raz w tygodniu zadeklarowało ponad 9 % ankietowanych.

Respondenci odpowiadali na pytanie czy **posiadają lub użytkują samochód osobowy**. Otrzymano następujące odpowiedzi:

- 47,25 %** posiada/użytkuje samochód

52,75 % nie posiada/użytkuje samochodu

Osoby biorące udział w badaniach zostały poproszone o określenie, z której formy komunikacji korzystają najczęściej. Otrzymane wyniki przedstawiono poniżej:

50,88 % najczęściej wybiera komunikację zbiorową

49,12 % najczęściej wybiera własny samochód

Na pytania dotyczące **rodzaju kupowanych biletów**, przysługujących **ulg** oraz **refundowania kosztów dojazdów** do pracy przez pracodawcę ankietowani odpowiedzieli:

34,13 % kupuje bilety miesięczne

42,63 % kupuje bilety jednorazowe

23,24 % nie odpowiedziało lub nie korzysta z komunikacji publicznej

Na pytania o **posiadanie uprawnień do korzystania z ulgowych przejazdów** oraz **zwrot kosztów dojazdów** otrzymano następujące odpowiedzi:

Uprawnienia na ulgowe przejazdy **autobusami**:

50,13 % posiada

34,38 % nie posiada

15,49 % nie określiło

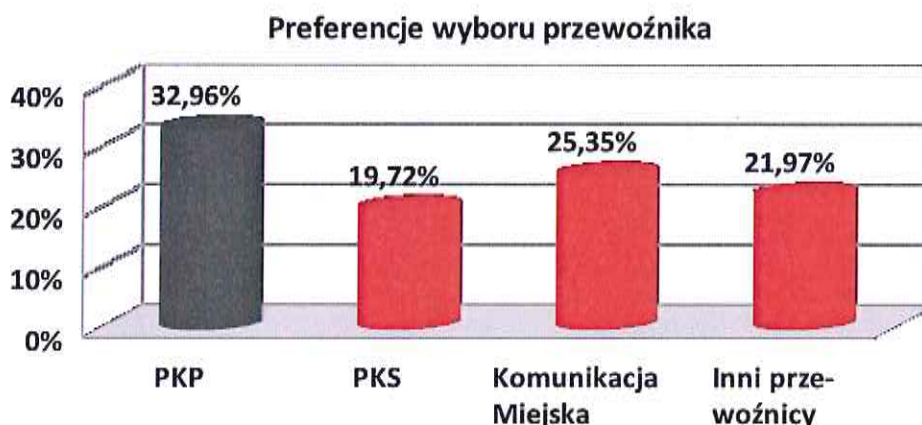
Uprawnienia na ulgowe przejazdy **koleją**:

41,88 % posiada

21,63 %	nie posiada
36,49 %	nie określiło

71,5 % respondentów odpowiedziało na pytanie dotyczące **zwrotu kosztów dojazdu do pracy**. Większość osób badanych **94,58 %** nie może liczyć na refundację kosztów dojazdów do pracy przez pracodawcę. Tylko **5,42 %** ankietowanych korzysta z całkowitego lub częściowego zwrotu kosztów dojazdu. Odpowiadający zostali poproszeni o określenie jaki jest udział pracodawcy w kosztach dojazdu do pracy i tylko dwie osoby udzieliły odpowiedzi na to pytanie. W pierwszym przypadku pracodawca refundował 15 %, a w drugim 80 % kosztów podróży do pracy.

Osoby biorące udział w badaniu korzystające z komunikacji zbiorowej na terenie powiatu szamotulskiego zostały poproszone o określenie **z usług którego przewoźnika korzystają najczęściej**. Częstość oznaczano wg. skali od 1-najczęściej do 4-najrzadziej oceniając PKP, PKS, komunikację miejską oraz innych przewoźników. Otrzymane wyniki zestawiono na poniższym wykresie.

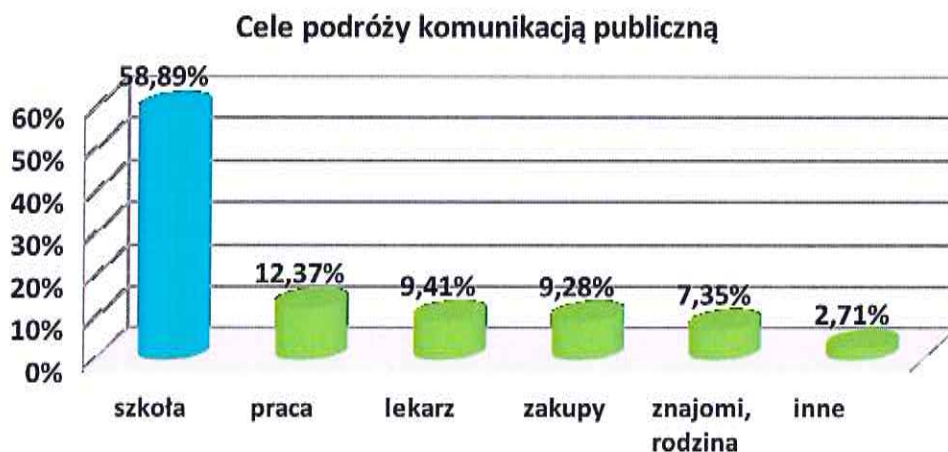


Wykres 15. Preferencje wyboru przewoźnika przez ankietowanych

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Blisko 33 % respondentów najczęściej korzysta z usług Polskich Kolei Państwowych. Na drugim miejscu znalazła się komunikacja miejska, z niej najczęściej korzysta ponad 25 % respondentów. Blisko 22 % podróżujących korzysta usług innych przewoźników, a z usług PKS-ów mniej niż 20 %.

Ankietowanych poproszono również, aby korzystając z podobnej skali jak w poprzednim pytaniu (1-najważniejszy - 6-najmniej ważny) uszeregowali **cele podróży**, które odbywają korzystając z transportu zbiorowego. Otrzymane wyniki przedstawia wykres poniżej.



Wykres 16. Cele podróży komunikacją publiczną
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Spośród badanych korzystających z komunikacji publicznej, którzy udzielili odpowiedzi na to pytanie, blisko 59 % najczęściej dojeżdża do szkoły. W dalszej kolejności respondenci dojeżdżają do pracy około 12 %. Na trzecim miejscu pod względem ważności znalazła się podróż do lekarza i na zakupy, dalej do znajomych oraz rodziny. W inne miejsca komunikacją publiczną podróżuje około 2,7 % odpowiadających. Jako inne cele podróży respondenci wskazywali: wyjazdy do kina, na basen, na pocztę i do banku.

Zapytano również respondentów czy **korzystają z komunikacji publicznej w soboty, niedziele i święta**, jeżeli tak to na jakich trasach, a jeżeli nie to z jakiego powodu. Ankieterzy odpowiadali:

58,38 %	osób nie korzysta
7,88 %	osób korzysta
33,74 %	osób nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie

Osoby, które nie podróżują transportem publicznym w weekendy i święta jako powody dla których z niego nie korzystają wskazywali:

- ◆ brak kursów w tych dniach
- ◆ niepasujące godziny istniejących kursów
- ◆ podróżowanie samochodem lub rowerem

- ◆ brak potrzeby przemieszczania się
- ◆ dni wolne od zajęć szkolnych i dodatkowych.

Wielu odpowiadających określiło trasy po jakich podróżują w soboty, niedziele i święta korzystając z komunikacji zbiorowej:

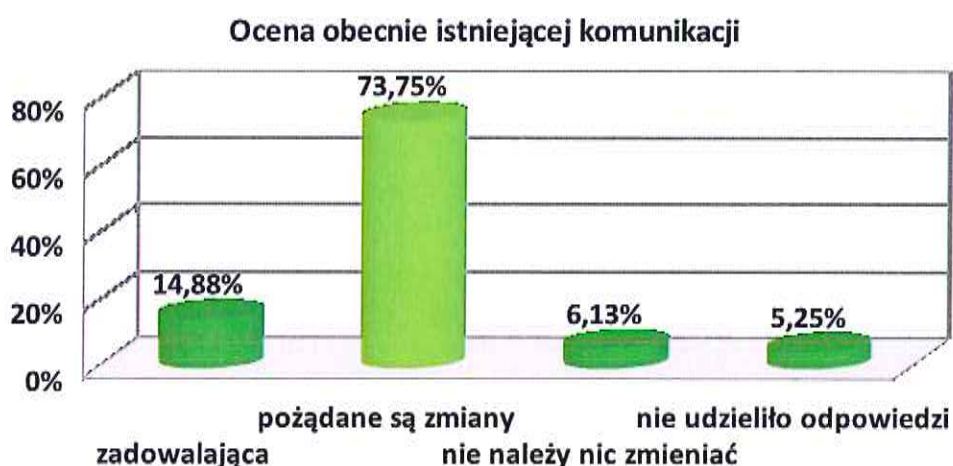
- ◆ Pniewy – Poznań
- ◆ Szamotuły – Poznań
- ◆ Kaźmierz – Poznań
- ◆ Pamiątkowo – Poznań
- ◆ Wronki – Poznań
- ◆ Duszniki – Poznań
- ◆ Sękowo – Poznań
- ◆ Wronki – Pęckowo
- ◆ Otorowo – Szamotuły
- ◆ Szamotuły – Wronki
- ◆ Dobiegniew – Wronki
- ◆ Krzyż Wlkp. – Wronki
- ◆ Krzyż Wlkp. – Szamotuły
- ◆ Ostroróg – Wronki
- ◆ Ćmachowo – Wronki
- ◆ Kaźmierz – Szamotuły
- ◆ Śmiłowo – Szamotuły
- ◆ Pamiątkowo – Szamotuły
- ◆ Baborówko – Szamotuły
- ◆ Pęckowo – Szamotuły
- ◆ Szamotuły – Oborniki Wlkp.
- ◆ Obrzycko – Szamotuły
- ◆ Szamotuły – Lipnica
- ◆ Ostroróg – Szamotuły
- ◆ Przyborówko – Szamotuły
- ◆ Kobylniki – Szamotuły
- ◆ Ostroróg – Sieraków.

Z analizy danych dotyczących korzystania z komunikacji publicznej, zarówno przez mieszkańców jak i osoby podróżujące po powiecie szamotulskim wynika, że ponad 61 % ankietowanych aktualnie korzysta z komunikacji zbiorowej. Ponad 63 % osób korzystających z komunikacji publicznej, korzysta z tej formy transportu codziennie, a około 27 % wybiera ją sporadycznie. Więcej niż połowa (około 53 %) badanych nie posiada lub nie użytkuje samochodu osobowego. Transport publiczny jest najczęściej wybieranym sposobem

podróżowania przez blisko 51 % ankietowanych, a około 49 % osób woli podróż samochodem. Większość respondentów ponad 42 % kupuje bilety jednorazowe, natomiast zakup biletów miesięcznych zadeklarowało niewiele ponad 34 % badanych. Spośród użytkowników transportu publicznego uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów autobusowych posiada ponad 50 %, a na przejazdy kolejowe blisko 42 % ankietowanych. Około 95 % respondentów nie może liczyć na refundację kosztów dojazdów do pracy przez pracodawcę. Najczęściej wybieranym przez podróżujących przewoźnikiem jest PKP, najrzadziej respondenci wybierają PKS-y. Ankietowani korzystając z komunikacji zbiorowej najczęściej dojeżdżają do szkoły ponad 62 %, w dalszej kolejności do pracy, lekarza, na zakupy i do rodziny oraz znajomych. Blisko 3 % podróżuje w inne miejsca. Zebrane dane wykazały, że tylko niecałe 8 % badanych korzysta z komunikacji w soboty, niedziele i święta. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak transportu publicznego w weekendy i święta. Osoby decydujące się na podróżowanie w dni wolne podróżują przede wszystkim w obrębie powiatu szamotulskiego, najczęściej na trasie Szamotuły – Wronki. Bardzo licznie odwiedzają również Poznań, głównie na trasie Szamotuły – Poznań. Nieliczne osoby podróżują poza powiat szamotulski w innych kierunkach niż Poznań oraz do innych województw.

Przeprowadzone badania ankietowe miały również na celu **poznanie opinii o obecnie istniejącej komunikacji oraz analizę potrzeb komunikacyjnych respondentów.**

Ankietowanych poproszono o **ocenę aktualnych rozwiązań komunikacyjnych.** Otrzymane odpowiedzi przedstawia wykres poniżej.



Wykres 17. Ocena obecnie istniejącej komunikacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Odpowiadający zostali poproszeni również o określenie **jakich zmian należałoby dokonać w celu poprawy komunikacji**. Ankietowani zgłaszali niekiedy po kilka propozycji zmian. Otrzymane odpowiedzi prezentuje wykres poniżej.



Wykres 18. Zmiany w komunikacji zaproponowane przez ankietowanych
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Zdecydowana większość badanych, bo blisko 74 % uważa, że potrzebne są zmiany obecnie istniejącej komunikacji zbiorowej. Ponad 60 % ankietowanych widzi potrzebę zwiększenia ilości kursów. Około 18 % respondentów twierdzi, że należałoby zmienić pojemność pojazdów, a ponad 13 % zaproponowało zmianę istniejących tras przejazdów. Ponad 7,5 % uważa, że potrzebne są inne zmiany. Stan obecnej komunikacji jako zadowalający określiło zaledwie 15 % ankietowanych, a niewiele ponad 6 % nie widzi potrzeby jakichkolwiek zmian. Od odpowiedzi na to pytanie wstrzymało się około 5 % badanych.

Wśród propozycji innych zmian wymienionych przez respondentów znalazły się:

- uruchomienie nowych linii komunikacyjnych, w szczególności łączących małe wsie z miastami
- wprowadzenie nowych przystanków, zwłaszcza w małych miejscowościach oraz przy szkołach
- wprowadzenie komunikacji miejskiej
- zmiana godzin kursowania autobusów
- zwiększenie częstotliwości kursów
- uruchomienie komunikacji w weekendy i wakacje
- uruchomienie komunikacji nocnej

- zwiększenie czystości w środkach transportu
- wprowadzenie nowszego wygodniejszego taboru wyposażonego w klimatyzację
- poprawa punktualności
- budowa dworca autobusowego
- dostosowanie komunikacji do potrzeb uczniów dojeżdżających do szkół
- obniżenie cen biletów
- udostępnienie informacji o lokalizacji przystanków w internecie
- przywrócenie zlikwidowanych połączeń
- wprowadzenie biletów okresowych.

Osoby biorące udział w badaniach zostały poproszone o odpowiedź na pytanie **jakie ich zadaniem nowe trasy należało by uruchomić**. Łącznie 165-ciu respondentów zaproponowało 82 trasy. Otrzymane propozycje wraz z ilością osób, które je zgłaszały zestawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Trasy zaproponowane przez ankietowanych	Ilość osób
1	Pniewy – Psarskie	1
2	Szamotuły – Jakubowo – Turowo – Brody	1
3	Pniewy – Turowo	4
4	Szamotuły – Poznań	3
5	Szamotuły – Ordzin	3
6	Szamotuły – Chojno	1
7	Szamotuły – Baborowo	1
8	Szamotuły – Obrzycko	1
9	Szamotuły – Kluczewo	1
10	Szamotuły – Tarnowo Podgórne	1
11	Szamotuły – Wronki	7
12	Szamotuły – Więcbork	1
13	Szamotuły – Gąsawy	1
14	Szamotuły – Kępa	3
15	Szamotuły – Gałowo	4
16	Szamotuły – Kaźmierz	10
17	Szamotuły – Otorowo	5
18	Szamotuły – Oborniki Wlkp.	3
19	Szamotuły – Przecław	1
20	Przecław – Pamiętkowo	1
21	Szamotuły, ul. Zielona – Szamotuły, Al. Jana Pawła II	1
22	Szamotuły – Lipnica	1
23	Szamotuły – Krzeszkowice	3
24	Szamotuły – Pniewy	1
25	Szamotuły, ul. Wojska Polskiego – Szamotuły, ul. Mickiewicza	1
26	Obrowo – Koźmin – Ordzin – Pęckowo	1
27	Pniewy – Wronki	2
28	Wronki – Obelzanki	1
29	Wronki – Piotrowo – Lubasz	2
30	Wronki – Kłodzisko	1
31	Wronki – Czarnków	11
32	Wronki – Ostroróg	2
33	Wronki – Obrzycko	4
34	Obrzycko – Oborniki Wlkp.	2
35	Wronki – Lubasz	8
36	Wronki – Pakawie	2
37	Wronki – Nojewo – Pniewy	1
38	Wronki – Duszniki	1
39	Wronki – Samołęż	1
40	Wronki – Chojno	5
41	Wronki – Biezdrowo	2
42	Wronki – Lubowo	2
43	Wronki - Nowa Wieś	2

44	Wronki – Kobylniki	1
45	Szamotuły – Czarnków – Piła	1
46	Szamotuły – Jastrowo	2
47	Szamotuły – Przyborówko	2
48	Mutowo – Gąsawy	1
49	Szamotuły – Sycyn	1
50	Szamotuły – Bielejewo	2
51	Wronki – Binino	3
52	Pólko – Poznań	1
53	Pólko – Kaźmierz	1
54	Duszniki – Poznań	1
55	Wronki – Łuczjanowo	2
56	Wronki – Bielejewo	1
57	Wronki – Wierzchocin	2
58	Wronki – Głuchowo	2
59	Chojno – Poznań	1
60	Wronki – Stare Miasto	1
61	Stare Miasto – Ćmachowo	1
62	Szamotuły – Kopanina – Gorszewice – Sokolniki Małe - Sokolniki Wielkie	1
63	Szamotuły – Dobrogostowo – Obrzycko	1
64	Szamotuły – Kluczewo – Ostroróg	1
65	Obrzycko – Ostroróg	2
66	Pniewy – Obrzycko	2
67	Szamotuły – Twardowo	2
68	Szamotuły – Jaryszewo	1
69	Obrzycko – Jaryszewo	2
70	Szamotuły – Brodziszewo	2
71	Szamotuły – Duszniki	2
72	Szamotuły – Lubasz	1
73	Wronki – Oporowo	1
74	Szamotuły – Pęckowo	1
75	Szamotuły – Stobnicko	1
76	Szamotuły - Młodasko	1
77	Obrzycko – Stobnicko	1
78	Pniewy – Ostroróg	1
79	Szamotuły – Obrowo	1
80	Szamotuły – Mutowo	1
81	Obrzycko – Brączewo – Jaryszewo	1
82	Szamotuły – Brączewo	1

Tabela 43. Nowe linie zaproponowane przez ankietowanych
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Respondenci największe braki komunikacyjne dostrzegli na trasach łączących siedziby poszczególnych gmin powiatu szamotulskiego tj.: Szamotuły – Kaźmierz (10 osób), Szamotuły – Wronki (7 osób) oraz na trasach do powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego: Wronki – Czarnków (11 osób) oraz Wronki – Lubasz (8 osób). W sumie ankietowani zaproponowali:

- 36 tras w obrębie poszczególnych gmin
- 2 trasy miejskie po Szamotułach
- 29 tras w obrębie powiatu szamotulskiego
- 4 trasy do powiatu czarnkowsko-trzcianeckiego
- 1 trasę do powiatu nowotomyskiego
- 3 trasy do powiatu obornickiego
- 1 trasę do powiatu pilskiego
- 1 trasę do powiatu poznańskiego
- 4 trasy do Miasta Poznań
- 1 trasę do innego województwa.

Oprócz propozycji nowych tras ankietowani zostali poproszeni o **określenie na jakich trasach możliwości dojazdu są utrudnione** i występuje potrzeba utworzenia nowych kursów oraz w jakich godzinach, a także o informację **na czym te utrudnienia polegają**. Łącznie respondenci zgłosili **565 propozycji zmian**, które zostały uwzględnione w projekcie Planu Transportowego dla Powiatu Szamotulskiego. Respondenci określając na czym polegają utrudnienia w komunikacji wskazywali:

- brak połączeń komunikacyjnych
- zbyt mała ilość kursów
- niedopasowanie ilości i częstotliwości kursów do potrzeb uczniów, co powoduje trudności w dotarciu do szkół na późniejsze lekcje oraz konieczność długiego oczekiwania na autobusy po zajęciach lekcyjnych, bądź konieczność zwalniania się z lekcji
- zbyt wczesne godziny połączeń co powoduje konieczność długiego czekania na rozpoczęcie zajęć lekcyjnych
- brak kursów poza godzinami szczytu, wczesnie rano, późnym popołudniem, wieczorem i w nocy
- zbyt długie trasy przejazdów
- brak połączeń w weekendy i wakacje.

Respondentów poproszono również o ocenę **przebiegu istniejących linii komunikacyjnych** i jeżeli konieczne są zmiany to o wskazanie ich rodzaju.

60,00 %	uznało, że przebieg linii komunikacyjnych jest właściwy
21,38 %	uznało, że przebieg linii komunikacyjnych jest niewłaściwy
18,62 %	nie miało zdania na ten temat

Niewiele z osób biorących udział w badaniach ankietowych potrafiło jednak wskazać jakie zmiany w przebiegu linii komunikacyjnych są konieczne. Zaproponowano:

- utworzenie nowych linii komunikacyjnych
- utworzenie tras z dworca PKP do szkół
- utworzenie nowych linii komunikacyjnych w obrębie Szamotuł (linie miejskie)
- dodanie do istniejących linii komunikacyjnych nowych przystanków w małych miejscowościach
- skrócenie tras autobusów
- utworzenie większej ilości połączeń bezpośrednich
- przywrócenie zlikwidowanych linii komunikacyjnych
- zmianę przebiegu dotychczasowych tras.

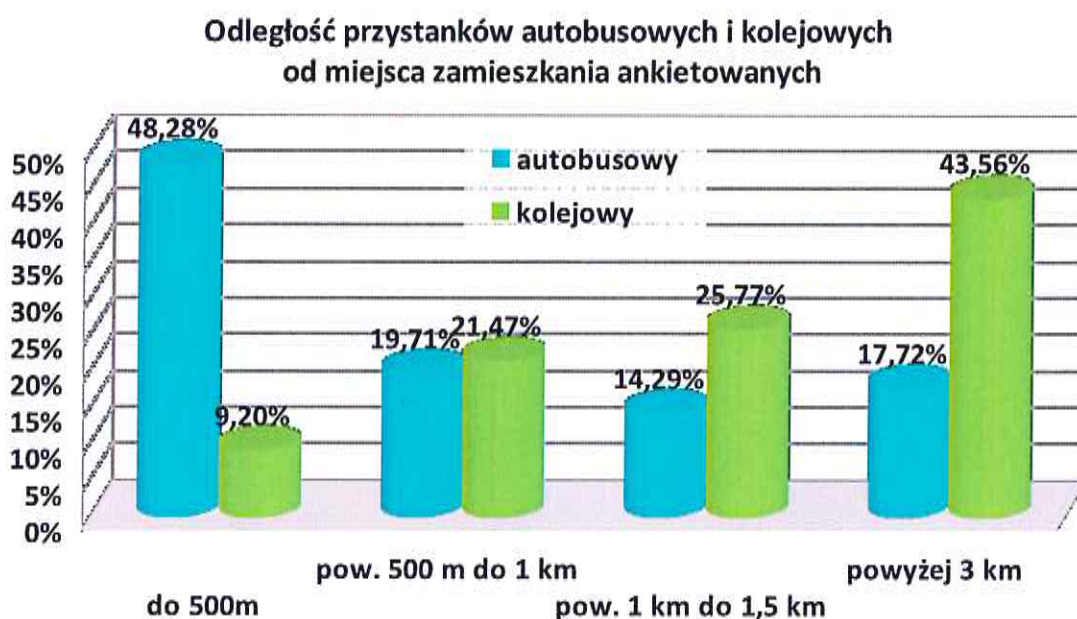
Potrzeba zmian na liniach komunikacyjnych wynikała przede wszystkim z konieczności dojazdu do szkoły dla **69,15 %** badanych, którzy odpowiedzieli na to pytanie, do pracy dla **18,09 %**. **12,77 %** osób wskazało na inne powody takie jak: podróż do lekarza, na studia, do znajomych, na zakupy oraz do urzędów i banku.

Poproszono osoby biorące udział w badaniach ankietowych o odpowiedź na pytanie **czy po uruchomieniu zaproponowanych przez siebie tras są skłonni zrezygnować z korzystania z własnego samochodu osobowego?** Odpowiedzi respondentów przedstawiają się następująco:

21,75 %	zrezygnuje
25,88 %	raczej zrezygnuje
30,88 %	na pewno nie zrezygnuje
21,49 %	nie odpowiedziało na pytanie

Prawie 31 % osób biorących udział w badaniach ankietowych nie ma zamiaru rezygnować transportu samochodowego. Blisko 22 % deklaruje chęć porzucenia własnego auta na rzecz jazdy komunikacją publiczną, a około 22 % osób, które nie odpowiedziały na to pytanie to prawdopodobnie osoby, które korzystają tylko i wyłącznie z transportu publicznego.

Respondentów poproszono o informacje na temat **dostępności przystanków autobusowych i kolejowych** oraz **ocenę czy ich ilość jest wystarczająca**. Na terenie powiatu szamotulskiego funkcjonuje zarówno komunikacja autobusowa jak i kolejowa. W związku z tym badani określali odległości od przystanków autobusowych oraz kolejowych. Wyniki zestawiono na poniższym wykresie.



Wykres 19. Odległość przystanków autobusowych i kolejowych od miejsca zamieszkania ankietowanych

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ponad 48 % badanych, którzy odpowiedzieli na to pytanie ma do pokonania do przystanku autobusowego drogę nie większą niż 500 metrów. Około 20 % ankietowanych mieszka w odległości do 1 km od przystanku, natomiast ponad 14 % musi pokonać trasę do 1,5 km. Blisko 18 % respondentów zmuszonych jest przebyć ponad 3 km, aby dotrzeć do przystanku autobusowego. Do przystanku kolejowego odległość mniejszą niż 500 metrów ma tylko około 9 % odpowiadających, natomiast ponad 43 % musi pokonać odległość powyżej 3 km, aby dotrzeć na pociąg.

Odległości te respondenci pokonują:

81,64 %	pieszo
18,36 %	rowerem

Ankietowani zostali również poproszeni o określenie **czy obecna ilość przystanków jest wystarczająca**, aby zaspokoić ich potrzeby transportowe. Jeżeli nie to proszono o określenie w jakich miejscowościach konieczne jest utworzenie nowych przystanków.

66,63 %	uznało, ilość przystanków za wystarczającą
14,63 %	uznało, że ilość przystanków jest niewystarczająca
18,74 %	nie miało zdania na ten temat

Blisko 67 % badanych uważa, że obecna ilość przystanków jest wystarczająca do zaspokojenia ich potrzeb komunikacyjnych i tylko niecałe 15 % twierdzi, że jest ich za mało.

Respondenci zaproponowali lokalizację nowych przystanków w następujących miejscowościach:

- Ordzin
- Szamotuły, ul. Zamkowa, Wojska Polskiego, Lipowa, Długa,
- Szamotuły, koło Lewiatana oraz przy szkołach
- Szamotuły, na początku miasta od strony Obrzycka
- Kaźmierz, koło poczty i koło Biedronki
- Gałowo
- Gąsawy
- Wronki, koło fabryki Samsunga
- Otorowo, ul. Krzeszkowicka, Pniewska
- Witoldzin
- Lipnica, Bociany
- Lipnica, Lipnickie Huby
- Kopanina
- Górszewice
- Sokolniki Wielkie
- Sokolniki Małe

- Myszkowo
- Ostroróg CPN
- Popowo, Szklarnia
- Wronki, Os. Zamość, Os. Słowiańskie
- Nojewo
- Chojno, początek wsi
- Chojno, Młyn
- Biezdrowo, Pierwoszewo
- Pożarowo
- Lubowo
- Wartosław
- Jastrowo
- Piotrówko
- Kępa, Nowe Osiedle
- Dobrojewo
- Łucjanowo
- Marianowo
- Wierzchocin
- Głuchowo
- Stare Miasto
- Ćmachowo
- Kiączyn
- Obrzycko, Plac Lipowy
- Krzeszkowice
- Wielonek
- Obrowo
- Przyborowo, Przyborówko.

Na koniec zapytano osoby biorące udział w badaniach ankietowych czy zamierzają zrezygnować w tym roku z transportu zbiorowego na rzecz transportu własnego.

29,75 %	osób <u>zamierza</u> zrezygnować z transportu publicznego
48,13 %	osób <u>nie zamierza</u> zrezygnować z transportu publicznego
22,12 %	nie odpowiedziało na to pytanie

Poproszono ankietowanych o opinię co ich zdaniem ogranicza dostęp do komunikacji publicznej. Badani wskazywali niekiedy po kilka przyczyn takich ograniczeń. Otrzymane odpowiedzi przedstawiają się następująco:

60,38 %	rozkład jazdy niedopasowany do potrzeb pasażerów
12,63 %	konieczność korzystania z usług kilku przewoźników
17,88 %	cena biletu
12,75 %	odległość od przystanku
2,88 %	inna przyczyna

Jako inne przyczyny utrudniające dostęp do komunikacji wymieniano:

- brak połączeń komunikacyjnych lub ich zbyt mała ilość
- niepunktualność autobusów
- przepełnione autobusy
- brak zniżek na Kartę Dużej Rodziny.

Okolo 48 % ankietowanych nie zamierza w ciągu najbliższego roku zrezygnować z korzystania z transportu publicznej, blisko 30 % zadeklarowało chęć przesiadki z autobusów do samochodów, a okolo 22 % to prawdopodobnie osoby korzystające tylko i wyłącznie z transportu samochodowego. Okolo 61 % badanych za główną przyczynę ograniczeń w dostępie do komunikacji publicznej uznało niedopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów. Blisko 18 % odpowiadających jest zdania, że to za wysokie koszty podróży zniechęcają do korzystania z transportu publicznego, natomiast ponad 13 %, że jest to konieczność korzystania z usług kilku przewoźników i zbyt duża odległość od przystanków. Organizatorzy transportu publicznego w powiecie szamotulskim powinni zatem szczegółowo przyjrzeć się potrzebom transportowym jego mieszkańców i dołożyć wszelkich starań, aby dostosować komunikację do potrzeb jej użytkowników, a także znaleźć takie rozwiązania komunikacyjne, które ułatwią życie pasażerom, jednocześnie zapewniając przewoźnikom rentowność połączeń.

W końcowej części ankiety osoby biorące udział w badaniu zostały poproszone o ocenę **dostosowania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych**. Respondentów proszono, żeby jeżeli są niepełnosprawni lub mają styczność z takimi osobami określili jakich organów ta niepełnosprawność dotyczy. Odpowiedzi na to pytanie

udzieliło 112 osób. W kilku przypadkach niepełnosprawność dotyczyła więcej niż jednego organu. Procentowo wyniki prezentują się następująco:

65,18 %	narząd ruchu
29,46 %	narząd wzroku
10,71 %	narząd słuchu
16,07 %	narząd mowy

Zapytano również czy wyżej wymieniona osoba dysponuje przystosowanym pojazdem, wózkiem lub innym środkiem pomocy czy może liczyć tylko na pomoc innych oraz jaki jest status zawodowy takiej osoby. Na to pytanie odpowiedziało 99 respondentów, niekiedy podawano więcej niż jedną odpowiedź.

21,21 %	dysponuje przystosowanym pojazdem
47,47 %	wózkiem lub innym środkiem pomocy
45,45 %	może liczyć tylko na pomoc innych

Na pytanie status zawodowy wyżej wymienionej osoby otrzymano poniższe odpowiedzi:

23,68 %	pracuje
55,26 %	nie pracuje
21,05 %	nie pracuje z braku możliwości dojazdu do pracy

Infrastrukturę transportową i środki transportu oceniano w skali od 0 - w ogóle nieprzystosowany do 5 - dobrze przystosowany. Odpowiadający oceniali przystosowanie środków transportu, przystanków oraz dworców kolejowych w Szamotułach i Wronkach. Nie oceniano dostosowania dworców autobusowych, gdyż na terenie powiatu szamotulskiego one nie funkcjonują. Łącznie 190 osób oceniło przystosowanie środków transportu i infrastruktury transportowej na terenie powiatu. Dane zebrane zostały w poniższej tabeli.

Infrastruktura transportowa	ocena					
	0	1	2	3	4	5
	%					
Środki transportu	27.42	20.43	19.35	24.19	5.91	2.69
Przystanki w mieście	28.48	13.33	25.45	21.21	7.27	4.24
Przystanki poza miastami	27.27	13.99	13.99	22.38	9.79	12.59
Dworzec kolejowy Szamotuły	37.50	14.71	15.44	13.97	8.82	9.56
Dworzec kolejowy Wronki	11.11	11.11	14.81	37.04	11.11	14.81

Tabela 44. Ocena dostosowania środków transportu i infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Z analizy danych zebranych w powyższej tabeli, wynika że środki transportu oraz przystanki w miastach i poza nimi nie są wcale lub są tylko w niewielkim stopniu przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Najgorzej w kwestii dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oceniono dworzec kolejowy w Szamotułach. Jako średnio przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych uznano wyremontowany w 2013 roku dworzec kolejowy we Wronkach. Brak przystosowania infrastruktury transportowej i przede wszystkim środków transportu oznacza dla osób niepełnosprawnych konieczność korzystania z własnych środków transportu lub życzliwości i pomocy rodziny, bądź znajomych. Dla tych osób brak możliwości korzystania z transportu publicznego stanowi olbrzymie utrudnienie w życiu codziennym (zakupy, wizyty u lekarzy, dojazd na rehabilitację itp.), jak również znacznym stopniu utrudnia, bądź uniemożliwia aktywność zawodową tej grupy osób przez brak możliwości dojazdu do miejsca pracy.

4.2. Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu

Aktualna komunikacja na terenie powiatu szamotulskiego przez większość przewoźników wykonywana jest głównymi ciągami komunikacyjnymi po drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych, jedynie w małym stopniu po drogach gminnych. Komunikacja jest rozwinięta w stopniu zapewniającym podstawowe usługi dla mieszkańców poszczególnych gmin czy powiatu. Duża część realizowanych tras jest wykonywana przez więcej niż jednego przewoźnika. Dotyczy to połączeń na ciągach komunikacyjnych o największej frekwencji przejazdu tzw. liniach komercyjnych, czyli wzdłuż ważnych szlaków drogowych na terenie powiatu tj. drogach krajowych czy wojewódzkich. Połączenia do

mniejszych miejscowości są wykonywane zazwyczaj przez jednego przewoźnika, ponieważ ilość przewożonych pasażerów jest na tyle nieduża że funkcjonowanie kilku przewoźników było by nieuzasadnione ekonomicznie. Część połączeń na takich relacjach jest dofinansowywana z budżetów gmin. Dotyczy to zapewnienia komunikacji dla tzw. połączeń szkolnych ale nie tylko o czym świadczyć może rozkład kursów w ciągu dnia ukierunkowany nie tylko w godziny zajęć szkolnych.

Część relacji komunikacyjnych uzupełniania jest linią kolejową. Jednakże z uwagi na jedną linię kolejową w powiecie szamotulskim, nie ma ona dużego znaczenia w spełnianiu potrzeb przewozowych mieszkańców całego powiatu.

Na podstawie przeprowadzonych ankiet można stwierdzić, że przewozy regularne ogólnodostępne są nakierowane na zaspokojenie potrzeb młodzieży i dzieci jakie wynikają z obowiązku gmin dowozu ich do szkół. Większość podróźnych korzysta aktualnie z komunikacji publicznej od poniedziałku do piątku, sporadycznie w soboty, niedziele i święta. Z przeprowadzonych ankiet wynika, że obecna ilość kursów wykonująca przewóz regularny ogólnodostępny jest niewystarczająca oraz że powinny powstać nowe połączenia łączące poszczególne gminy z miastem Szamotuły będącym siedzibą powiatu a także te wychodzące poza granice powiatu czy województwa oraz łączące poszczególne gminy ze sobą.

Według ankietowanych powinny powstać również nowe przystanki w dogodnej lokalizacji tak aby pasażerowie mieli do pokonania krótszą drogę od miejsca zamieszkania do przystanku.

Zaobserwowano również oczekiwanie na przywrócenie zlikwidowanych połączeń. Niestety zgodnie z danymi statystycznymi GUS oraz informacjami od przewoźników, ciągle zmniejsza się ilość przewiezionych pasażerów a w związku z tym ograniczane są ilości linii komunikacyjnych. Przyczyną zmniejszenia komunikacji publicznej jest także wzrastająca ilość komunikacji indywidualnej. Ponieważ obowiązkiem Gmin jest zorganizowanie dowozu dzieci i młodzieży do szkół, przewoźnicy praktycznie utrzymują tylko takie przewozy, co potwierdza także przeprowadzona ankietowa, ale aż ok. 27% ankietowanych zamierza w ciągu najbliższego roku zrezygnować z korzystania z komunikacji publicznej ze względu na jej nie dostosowanie do oczekiwań. Obecne rozkłady jazdy, z godzinami nieprzystosowanymi do potrzeb potencjalnych pasażerów publicznej komunikacji zbiorowej powodują, że podróżni wybierają własny pojazd samochodowy. Za taki stan rzeczy odpowiada zła koordynacja rozkładowa oraz fakt iż na liniach na których funkcjonuje więcej niż jeden przewoźnik, komunikacja ułożona jest w taki sposób aby każdy z przewoźników wykonał w godzinach o najwyższych ruchach potoków pasażerskich możliwie największą liczbę kursów. Doprowadza to do sytuacji w której w pozostałych godzinach w których pasażerów jest teoretycznie mniej takich kursów w ogóle brak. Powstaje tzw. efekt stad. Czyli w godzinach szczytowych jest dużo autobusów o tej samej lub zbliżonej godzinie a w godzinach poza szczytowych komunikacji niejednokrotnie brak.

5. Plan organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej

5.1. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

5.1.1. Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z założeniami Ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5.1.2. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Na terenie powiatu za organizację komunikacji publicznej i realizację powyżej określonych zadań Organizatora, odpowiadać będą organy samorządowe różnych szczebli. Będą to władze powiatowe, Organy poszczególnych gmin lub ich związek jeżeli taki zostanie na tym obszarze utworzony, oraz Marszałek Województwa Wielkopolskiego, jeżeli udzieli zamówienia publicznego na linię komunikacyjną w przewozach wojewódzkich, która przebiegać będzie przez teren powiatu szamotulskiego. Takim organem mogą być także marszałkowie innych województw, np. województwa lubuskiego, zachodniopomorskiego, jeżeli udzielą operatorowi stosownego zamówienia.

Ponadto na terenie powiatu mogą być realizowane do dnia 31 grudnia 2016 r. linie komunikacyjne obsługiwane przez przedsiębiorców w oparciu o wydane im przez różne organy samorządowe „zezwolenia”. Po dniu 1 stycznia 2017 r. mogą także być realizowane linie komunikacyjne przez „przewoźników” na podstawie wydanych im dokumentów tzw. „potwierdzenie zgłoszenia przewozu”. Jednak w tej komunikacji realizowanej przez przewoźników, na ich własne ryzyko gospodarcze, pasażerowie, którym przyznano prawo do ulg w przejazdach autobusowym transportem publicznym nie będą mieli prawa do korzystania z takich ulg. Przewoźnikom nie będą wypłacane dopłaty ze środków budżetu państwa i nie będą mieli obowiązku honorowania ulg. Ten problem dotknie głównie dzieci i młodzież w wieku szkolnym.

Do kompetencji Starosty należeć będzie organizacja przewozów powiatowych jeżeli będą miały one charakter użyteczności publicznej tj. takich, których cały przebieg linii komunikacyjnych będzie znajdować się na obszarze powiatu pod warunkiem przebiegu przez co najmniej dwie gminy. Posiadanie stosownego planu transportowego umożliwi Staroście współorganizowanie komunikacji publicznej na obszarze powiatu. Istnieje duże prawdopodobieństwo iż z uwagi na duży zakres komunikacji międzyregionalnej, wewnątrz wojewódzkiej Marszałek Województwa nie będzie w stanie zapewnić odpowiedniej ilości połączeń z miast powiatowych do siedziby województwa tj. miasta Poznania na czym ucierpi również komunikacja wewnątrz powiatowa. Mając na uwadze założenia planu transportowego województwa wielkopolskiego komunikacją autobusową objęte będą główne ciągi komunikacyjne, po drogach krajowych i wojewódzkich, gdzie nie ma linii kolejowych. Zachodzi więc niebezpieczeństwo iż skomunikowanie takich gmin jak: Obrzycko,

Ostroróg, Duszniki i Kaźmierz z miastem Szamotuły będzie głównym zadaniem Starosty Szamotulskiego.

Problemem prawnym i organizacyjnym dla Starosty Powiatu Szamotulskiego będzie sytuacja, w której potrzeby mieszkańców powiatu dotyczyć będą konieczności zapewnienia im dojazdu do miejscowości na terenie innego powiatu a Marszałek Województwa Wielkopolskiego nie będzie chciał udzielić operatorowi zamówienia na wykonanie niezbędnych z punktu widzenia społeczeństwa powiatu międzywojewódzkiej linii komunikacyjnej.

Linie użyteczności publicznej realizowane na terenie dwóch lub więcej powiatów, jeżeli nie będzie ich realizował Wielkopolski Urząd Marszałkowski, powinny być realizowane i finansowane przez władze tych powiatów, które w takiej sytuacji powinny zawierać odpowiednie porozumienia.

5.1.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Organizator powinien dokonać wyboru operatora w trybie publicznym, w oparciu o przepisy:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Organizator w szczególnie uzasadnionym przypadku może także udzielić zamówienia bezpośrednio, zawierając z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia przesłanek o których mowa w art. 22 ust.1 i ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Starostwo Powiatowe w Szamotułach powinno móc w uzasadnionych przypadkach skorzystać z każdej formy udzielenia zamówienia na realizację powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jednak należy przede wszystkim preferować formy publicznego wyboru operatora, któremu zostanie udzielone zamówienie usługi przewozowej o charakterze użyteczności publicznej.

Wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie powodowało konieczność ponoszenia nakładów finansowych przez Organizatora. Podstawową formą wyłonienia operatora powinien być przetarg publiczny w trybie ustawy o zamówieniach publicznych. Ma on jednak swoje zalety i wady. Podstawową zaletą jest możliwość podziału sieci na kilka pakietów, połączenie linii o dużych potokach podróży z liniami o małym zapelnieniu. Wadą jest ponoszenie przez Organizatora całego ryzyka ekonomicznego.

Wybór operatora na podstawie ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi, pozwala Organizatorowi, przynajmniej w pierwszym okresie zminimalizować ponoszone nakłady. Warunkiem uzyskania takich efektów jest jednak wybór jednego operatora na całą sieć. Umowa winna mieć charakter koncesji.

5.2. Projektowane linie komunikacyjne

5.2.1. Wykaz projektowanych linii komunikacyjnych

Zasady planowania sieci autobusowej powiatu szamotulskiego:

- a. głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie skomunikowania wszystkich siedzib gmin w obszarze Powiatu Szamotulskiego z siedzibą powiatu – miastem Szamotuły,
- b. układ komunikacyjny powinien obejmować również inne miejscowości leżące przy granicy powiatu na zasadzie wydłużenia linii o których mowa w podpunkcie „a” i które posiadają aktualnie komunikację autobusową z siedzibą powiatu
- c. planowane linie komunikacyjne powinny uwzględniać komunikację planowaną do objęcia użytecznością publiczną przez Marszałka Województwa. Liczba połączeń powinna zabezpieczać jedynie wariant iż dana linia nie znajdzie się w gronie linii finansowanych przez Marszałka; dopuszcza się sytuację w której linia projektowana do sieci transportowej województwa zostanie wydłużona do innych miejscowości leżących poza tą siecią a znajdujących się w obszarze powiatu szamotulskiego.

Etapy wdrażania projektowanych linii komunikacyjnych:

- a. W pierwszym okresie operatorzy powinni zapewnić kursowanie linii o charakterze użyteczności publicznej przynajmniej na odcinkach łączących siedzibę powiatu z siedzibami gmin.
- b. Wydłużanie poszczególnych linii komunikacyjnych lub zwiększanie częstotliwości kursów powinno następować w miarę uzyskiwania dodatkowych środków finansowych, szczególnie w przypadku wyrażania przez daną gminę zgody na współfinansowanie komunikacji publicznej o tym charakterze.
- c. Szczególną uwagą powinny być objęte połączenia pokrywające się na pewnych odcinkach z komunikacją objętą planem użyteczności Marszałka Województwa a które z różnych przyczyn nie zostaną uruchomione. W przypadku kiedy część linii pokryje się z komunikacją planowaną do uruchomienia przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego przewiduje się uruchomienie przez Starostę Szamotulskiego komunikacji jedynie na przedłużeniu tych odcinków do miejscowości położonych przy granicy powiatu lub zleceniu ich wykonywania Wójtom gmin – o ile przebieg takich linii nie będzie prowadzony w całości na terenie jednej gminy.
- d. Potencjał ekonomiczny gmin powiatu szamotulskiego nie wskazuje na możliwość organizacji przez nich gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Ilości połączeń w ramach projektowanych linii komunikacyjnych

Projektując ilości połączeń w ramach poszczególnych linii wzięto pod uwagę:

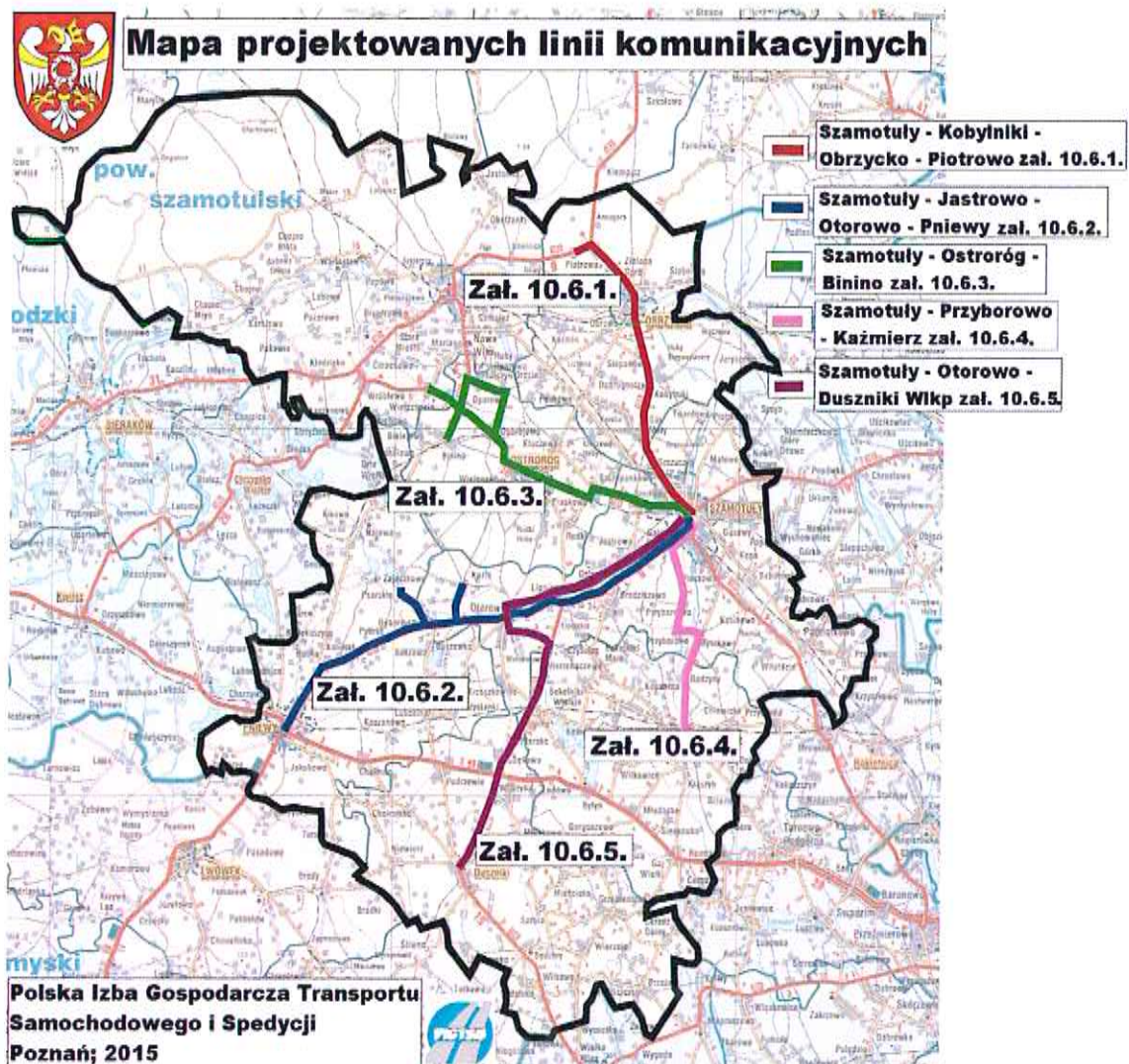
- Ilość kursów wykonywanych aktualnie (o ile linia taka jest wykonywana)
- czy dana linia objęta jest (w całości lub częściowo) planem transportowym Marszałka Województwa Wielkopolskiego
- sugestie mieszkańców wyrażone w badaniach ankietowych przeprowadzonych w trakcie opracowania niniejszego opracowania

Ilość kursów planowanych do uruchomienia w ramach projektowanych linii komunikacyjnych na terenie powiatu szamotulskiego przedstawiono w poniższej tabeli:

L.P.	Relacja w granicach Powiatu	Roczny przebieg w [km]	Ilość kursów
1	Szamotuły - Kobylniki - Obrzycko - Piotrowo	76 962,6	18
2	Szamotuły - Jastrowo - Otorowo - Pniewy	99 935,0	10
3	Szamotuły - Ostroróg - Binino	68 783,7	16
4	Szamotuły - Przyborowo - Kaźmierz	17 052,2	5
5	Szamotuły - Otorowo - Duszniki Wlkp.	16 394,4	2
RAZEM		279 127,9	51

Tabela nr 45. Planowana ilość kursów oraz przebieg roczny w ramach linii objętych do uruchomienia przez Starostę Szamotulskiego

Źródło: opracowanie własne



Mapa 32. Przebiegi projektowanych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Stan istniejącej komunikacji prowadzonej na terenie powiatu oraz planowanej do uruchomienia ilustruje poniższa tabela:

L.P.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Roczny przebieg w [km]		Ilość kursów	
		Ogółem	W tym w soboty i niedziele	Ogółem	W tym w soboty i niedziele
1	Aktualny stan komunikacji na podstawie zezwoleń Starosty	248 341,0	680,0	51	1
2	Aktualny stan komunikacji na podstawie zezwoleń innych organów	721 405,0	98 428,0	215	76
OGÓŁEM		969 746,0	99 108,0	266	77
3	Projekt komunikacji w granicach Powiatu Szamotulskiego	279 127,9	0,0	51	0

Tabela nr 46. Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Powiatu Szamotulskiego

Powyższa tabela przedstawia roczne przebiegi i ilości kursów, które są wykonywane przez przewoźników aktualnie oraz przebieg komunikacji planowanej do uruchomienia w ramach komunikacji objętej użytecznością publiczną.

Komunikacja w ramach linii projektowanych będzie stanowiła ok. 30,6% komunikacji całej wykonywanej aktualnie na terenie powiatu szamotulskiego.

Utrzymanie takiego stanu projektowanej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej wynika z potrzeb społecznych potwierdzonych badaniami ankietowymi i badaniami potoków pasażerskich. Z jednej strony stwierdza się spadek frekwencji podróżnych z okresu na okres na poszczególnych szlakach komunikacyjnych, co zmusza z kolei przewoźników do ograniczania oraz likwidacji kursów nierentownych. Należałoby się zastanowić jakie są tego przyczyny. Do głównych przyczyn tego stanu rzeczy co wykazały badania należy zaliczyć niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów i tak:

- 1/ brak zapewnienia dojazdów i powrotów do zakładów pracy i szkół do głównych ośrodków na odpowiednie godziny np. 6.00, 7.00, 8.00. Bywa tak, że jest to możliwie tylko w jedną stronę, lub jedną parą kursów w ciągu dnia można dojechać do pracy czy szkoły, a nie ma jak wrócić, albo w ogóle nie odpowiadają godziny
- 2/ brak możliwości, co podkreślali ankietowani, dojazdu do urzędów, szpitali, przychodni, na zakupy w ciągu dnia – poza szczytami rannymi i południowymi przewozów t.j. między godz. 8.00 a 13.00
- 3/ brak komunikacji po godzinie 18-tej, przynajmniej do 21.00

4/ niewystarczająca komunikacja w dni wolne od pracy /niedziele i święta/. Aktualnie są szlaki komunikacyjne całkowicie pozbawione komunikacji w te dni lub kursy istniejące nie odpowiadają potrzebom podróżnych,

Nadmienić należy, że i tak projektowana komunikacja w granicach powiatu nie zaspokoi potrzeb przewozowych społeczeństwa mieszkającego na terenie powiatu szamotulskiego, które ma potrzeby dojazdu do pracy, szkół, szpitali itp. Komunikacja ta winna być ujęta w planach transportowych opracowywanych przez utworzone związki powiatów.

5.2.2. Częstotliwość kursowania autobusów

Komunikacja publiczna powinna zaspakajać potrzeby społeczeństwa w zakresie przemieszczania się po danym obszarze. Dlatego proponowane godziny kursowania autobusów powinny umożliwiać pasażerom udanie się do miejsc pracy, nauki czy wypoczynku. Dla pasażera ważna jest pewność wykonywania danego przewozu przez danego operatora oraz częstotliwość wykonywania komunikacji, aby jego czas oczekiwania na dane połączenia nie zniechęcał go w ogóle do korzystania z komunikacji publicznej.

Należy dążyć, aby w opracowywanych konkretnych rozkładach jazdy, które będą stanowiły podstawę do udzielania zamówienia poszczególnym operatorom do zapewnienia możliwość korzystania z komunikacji w określonych przedziałach czasowych np. co 30 minut, 1 godzinę lub najrzadziej co 2 godziny. Częstotliwość ta powinna dotyczyć wszystkich połączeń, bez względu na organizatora zapewniającego komunikację.

Konkretne przedziały czasowe powinny zostać określone w formie standardu jaki Powiat Szamotulski zapewnia swoim mieszkańcom w zaspakajaniu ich potrzeb na usługę przejazdu pomiędzy miejscem zamieszkania a siedzibą powiatu. Bardzo ważnym elementem przy ustalaniu częstotliwości kursowania będzie uwzględnienie komunikacji, która ma być realizowana na podstawie Planu Transportowego Marszałka Województwa Wielkopolskiego.

Ogłaszanie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w przewozach powiatowych na kolejne kursy w poszczególnych relacjach powinno następować w miarę uzyskiwania środków finansowych na spełnienie oczekiwań mieszkańców.

5.2.3. System taryfowy i ceny biletów

Przyjęcie przez Powiat funkcji organizatora wymagać będzie opracowania i uchwalenia przez Radę powiatu cennika biletów na usługi publicznego transportu zbiorowego o którym mowa w art. 15 ust. 1 pkt. 10 oraz art. 72 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli wybrany operator otrzymywać będzie rekompensatę z tytułu

ponoszenia wyższych kosztów niż uzyskane przychody w realizowanych przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Taryfa przewoźnika powinna określać rodzaje biletów jakie będą oferowane przez operatora podróżnym, odległości taryfowe, stanowiące podstawę ustalenia ceny biletu, zasady stosowania ulg uchwalonych przez Powiat (innych niż ulgi ustawowe określone w stosownych ustawach).

Cenniki stosowane przez operatora muszą zawierać ceny biletów z ulgami jakie określa ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Liczba przedziałów taryfowych powinna ograniczać się do 2 – 3. Ułatwi to ustalanie cen, a także stworzy możliwość w przyszłości do powstania jakiegoś regionalnego systemu wspólnego biletu, który umożliwiłby pasażerom komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej, korzystanie z przejazdu autobusami różnych operatorów funkcjonujących na rynku przewozowym.

W przypadku przyznania operatorom koncesji na wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, to operator odpowiedzialny byłby za politykę taryfową i za określanie cen za świadczone przewozy. Powiat może w takim przypadku zapewnić sobie kontrolę nad tą polityką.

5.2.4. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych

Z dniem 1 stycznia 2017 r. obywatele, którym Państwo w drodze odpowiednich ustaw przyznało ulgi upoważniające do nabycia biletów w niższej cenie, będą mogli to prawo realizować wyłącznie w środkach transportu publicznego wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Zostaną pozbawieni prawa do nabycia biletów ulgowych w komunikacji publicznej realizowanej przez przewoźników. Oznacza to, że na terenie Powiatu Szamotulskiego uprawnienia takie będą przysługiwały wyłącznie w kursach wykonywanych przez operatorów, którym Powiat udzielił stosownego zamówienia, lub którym takiego zamówienia udzielił Marszałek Województwa, a kursy te przebiegać będą przez teren powiatu. Osoby posiadające uprawnienia do ulg, szczególnie młodzież szkolna będzie je mogła realizować wyłącznie w takiej komunikacji. Powinno to spowodować, że osoby te będą korzystały głównie z przewozów realizowanych przez operatora.

5.3. Zasady oznakowania środków transportu autobusowego

Środki transportu realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Powiat Szamotulskiego, powinny niezależnie od oznaczenia linii

komunikacyjnej na tablicy kierunkowej wymaganego przez rozporządzenie o rozkładach jazdy, posiadać oznaczenie Powiatu np. herb i informację „Przewozy powiatowe”.

Jeżeli zamówienie dotyczyłoby przewozów realizowanych w długim okresie – kilku lat to wskazane byłoby aby tabor autobusowy wykorzystywany przez operatora do realizacji tych przewozów miał jednakowy sposób malowania. Odróżniało by to pojazdy operatorów od autobusów przewoźników. Oznakowania autobusów będzie miało szczególnie istotne znaczenie dla pasażerów po dniu 1 stycznia 2017r. Pasażerom będzie wtedy łatwiej ustalić w jakich autobusach mają prawo do posiadanych ulg.

6. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

6.1. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków autobusowych na wyznaczonych liniach komunikacyjnych, obsługiwanych przez operatorów komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Organizator transportu publicznego powinien mieć na uwadze, żeby sieć przystanków zapewniała pasażerom możliwość dogodnego i bezpiecznego korzystania z przystanków autobusowych. Powiat powinien dążyć do określenia w formie standardu, promienia dojścia mieszkańca do przystanku zapewniającego przewozy o charakterze użyteczności publicznej. **Odległość dostępu do przystanku nie powinna być dłuższa niż 3 – 4 km.**

Poza tym głównym elementem każdego przystanku autobusowego jest znak D-15, który może być umieszczony na słupku przystankowym bądź wiacie przystankowej. Na terenie powiatu szamotulskiego znaki te w większości znajdują się na przystankach autobusowych usytuowanych przy drogach krajowych oraz wojewódzkich. Na przystankach przy drogach powiatowych i gminnych oprócz znaków D-15 obserwuje się zamontowane znaki w wersji PKS a nie obowiązujące od 1998 r., lub wcale ich nie ma. Zgodnie z ustawą o ruchu drogowym znaki te, lub znaki poziome malowane na jezdni, winny znajdować się na wszystkich przystankach autobusowych po jednej i po drugiej stronie drogi umożliwiające bezpieczne zatrzymanie się autobusów oraz włącznie się ich do ruchu drogowego.



Rys. nr 1. Znak przystanku autobusowego D-15

Powyższe dane wskazują iż komunikacja autobusowa na terenie powiatu szamotulskiego realizowana jest głównie na drogach powiatowych, dla których uzupełnieniem są drogi wojewódzkie i krajowe. Drogi gminne z uwagi na niższy standard wykonania i utrzymania nie są w zasadzie przewidziane do obsługi regularnej komunikacji pasażerskiej.

Wykaz wszystkich przystanków przedstawiono na mapach poszczególnych gmin powiatu szamotulskiego stanowią załączniki nr 10.4.1a. do nr 10.4.8a.

6.2. Określenie wymagań dla taboru autobusowego jakim operatorzy powinni świadczyć usługi przewozowe

Autobusy powinny posiadać odpowiednią liczbę miejsc siedzących i stojących aby zapewnić pasażerom bezpieczny i wygodny przejazd. Uważamy, że pojazdy świadczące usługi powinny mieć maksymalnie 10 lat od dnia ich wyprodukowania oraz silnik zapewniający emisję spalin na poziomie minimum EURO 3.

Nie powinno się stawiać wyższych wymagań względem autobusów, ponieważ spowodowało by to wysokie koszty amortyzacji przypadające na 1 km przebiegu. Takie wymagania można będzie stawić operatorom jeżeli okres, na który udzielane będzie zamówienie publiczne będzie wynosił co najmniej 6 lat.

Autobusy powinny być wyposażone w elektroniczne tablice kierunkowe oraz urządzenia pozwalające na monitorowanie jakości świadczonych usług przewozowych oraz umożliwiające dokonania automatycznie pomiarów ilości pasażerów korzystających z przejazdu komunikacją publiczną.

6.3. Ochrona środowiska naturalnego.

Plan transportowy ma na celu racjonalizację połączeń komunikacji publicznej, lepsze zarządzanie połączeniami, a przejazdy autobusów przez obszary chronione nie powodują powstawania ww. zagrożeń. Połączenia przewidywane w planie realizowane będą po już istniejących drogach.

Emisja gazów cieplarnianych emitowanych przez pojazdy samochodowe stanowi znaczący udział w ogólnej emisji gazów. Efektem realizacji Planu transportowego powinien być pozytywny wpływ na ograniczanie ilości emisji gazów cieplarnianych. Zapewnienie komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej będzie w pewnym stopniu zachęcać mieszkańców do ograniczania potrzeb korzystania z własnych pojazdów samochodowych przy załatwianiu spraw w siedzibie powiatu, lub w dojeździe do pracy.

Zmniejszenie emisji gazów wydzielanych przez pojazdy samochodowe powinno przełożyć się na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

Realizacja komunikacji publicznej określonej w planie nie stwarza negatywnego oddziaływania na gleby oraz zasoby wodne.

7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

7.1. System informacji dla pasażera

Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zorganizowania systemu informacji dla pasażera. System ten dotyczy komunikacji realizowanej przez operatorów oraz przez „przewoźników”.

Prawo zobowiązuje przewoźnika do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera a także do przekazania rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie – w transporcie drogowym oraz innym szynowym.

Jednocześnie zostały wskazane informacje na temat informacji dot. rozkładu jazdy z wyszczególnieniem wymaganych elementów, które informacja czyli tzw. tabliczka przystankowa musi zawierać. Głównymi elementami muszą być nazwa podmiotu zamieszczającego informację wraz z adresem i telefonem, nazwę przystanku komunikacyjnego lub dworca, miejscowość docelową oraz minimum jedną pośrednią, dzień rozpoczęcia obowiązywania informacji o rozkładzie jazdy, główne dane przewoźnika, godziny przyjazdu i odjazdu autobusów, objaśnienia symboli użytych w informacji oraz numer linii komunikacyjnej.

System powinien zawierać także informacje elektroniczne zamieszczone na stronach organizatora oraz operatora. Z uwagi na niewielki zakres informacji dotyczącej komunikacji realizowanej na obszarze powiatu szamotulskiego, uważamy za celowe nabycie takiej usługi w firmie zajmującej się informacją dla pasażera i na stronie internetowej organizatora zamieszczenia linku o komunikacji powiatowej.

8. Finansowanie usług przewozowych

8.1. Źródła finansowania działalności przewozowej

Przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być finansowane z kilku źródeł.

Podstawowym źródłem przychodów powinny być opłaty pasażerów, którzy korzystać będą z tej komunikacji. Jak wynika z aktualnej analizy przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców korzystających z przewozów regularnych. Będą to bilety jednorazowe oraz bilety miesięczne szkolne. Wpływy z tych tytułów powinny zapewnić ok. 65 – 70 % przychodów uzyskiwanych przez operatora.

Znaczne źródło przychodów powinny stanowić środki uzyskiwane z budżetu państwa z tytułu honorowania uprawnień obywateli do ulgowych przejazdów. Środki te powinny zapewnić ok. 30% przychodów działającego operatora.

Znacznie zmniejszona oferta przewozowa, w której będzie możliwe korzystanie z tych ulg powinna spowodować zarówno zwiększoną sprzedaż biletów ulgowych a tym samym zwiększoną wartość przysługujących dopłat w porównaniu do wielkości uzyskiwanych obecnie w przeciętnych kursach komunikacji regularnej.

Jeżeli powiat nie przyjmie dla umowy formy koncesji, to powinien liczyć się z koniecznością zapewnienia w budżecie powiatu środków na sfinansowanie różnicy pomiędzy uzyskiwanymi przychodami a ponoszonymi kosztami przy wykonywaniu kursów szczególnie po godzinie 18.00 jeżeli będzie taka potrzeba.

Powiat powinien sfinansować także niezbędną infrastrukturę dla pasażerów np. zakup automatów do sprzedaży biletów, utrzymanie systemu informacji dla pasażerów, systemu nadzoru nad realizacją komunikacji publicznej.

Kolejnym źródłem finansowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej mogą być odpowiednie fundusze publiczne na finansowanie zakupu taboru czy też budowę infrastruktury jakie mogą zostać uruchomione w programach UE lub rządu.

Środki finansowe na sfinansowanie tej komunikacji mogą pochodzić także od Gmin, jako rekompensata finansowa za wykonywanie przez powiat komunikacji na obszarach gminy, jeżeli dany rodzaj przewozu będzie miał także za zadanie zapewnienie dojazdu mieszkańcom gminy do jej siedziby i będzie zlecany przez tą jednostkę operatorowi realizującemu przewozy powiatowe. Takie rozwiązanie powinno zmniejszyć koszty funkcjonowania przewozów gminnych, poprzez lepsze wykorzystanie oferowanej pracy przewozowej przez operatora funkcjonującego na danym obszarze.

8.2. Koszty działalności przewozowej

Na koszty komunikacji powiatowej składać się będą głównie koszty eksploatacyjne operatora. Będą to koszty eksploatacyjne, amortyzacja oraz koszty zarządu i nadzoru. Największą grupę kosztów stanowią będą koszty eksploatacyjne obejmujące koszty płac, paliwa i ogumienia, koszty techniczne związane z zapewnieniem utrzymania taboru autobusowego w należyłym stanie technicznym, podatki i daniny publiczne oraz koszty innych materiałów związanych z eksploatacją pojazdów. Kolejną grupą kosztów stanowią będą koszty amortyzacji pojazdów lub opłat leasingowych. Wysokość tych opłat może być różna w zależności od postawionych operatorowi wymogów wobec autobusów jakimi ma realizować zleconą usługę. Dlatego szczególnie w pierwszym okresie kiedy udzielane zamówienia dotyczyć będą niewielkiej liczby kursów, a czas umowy będzie krótki, to wymagania do taboru nie powinny być zbyt wysokie z uwagi na poziom kosztów.

Trzecią grupą kosztów stanowią koszty zarządu operatora i koszty nadzoru organizatora. Te koszty powinny być ograniczane i nie przekraczać ustalonej w umowie o udzielenie zamówienia publiczności – wysokości.

Oceniamy, że w chwili obecnej należy przyjąć do przeprowadzanych kalkulacji i wycień koszt na poziomie 3,70 zł za jeden wozokilometr, przy założeniu, że wymogi w stosunku do pojazdów nie będą większe niż opisane w Planie. Proponowany w Planie transportowym przebieg w powiatowych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej wynosi 279.127,9 km, a więc ogólny koszt tych przewozów wynosiłby w skali jednego roku 1.032.773,23 zł złotych. Zakładając, uzyskanie pokrycia przychodami z biletów na poziomie ok. 65% należy przewidywać oraz uzyskać z budżetu państwa rekompensaty na poziomie około 30%. Powiat Szamotulski w przypadku przyjęciu przez niego innej uchwały w oparciu o ustawę o zamówieniach publicznych, szacowana kwota niedoboru środków wyniosłaby ok. 51.638,66 zł w skali roku (w cenach 2015 r.).

8.3. Finansowanie inwestycji

Inwestycje taborowe i związane z zapleczem technicznym powinny być ponoszone przez operatora. W przypadku uruchomienia możliwości współfinansowania przez środki UE lub budżety państwa albo województw, zakupu środków taborowych przez jednostki samorządu terytorialnego, Powiat powinien rozważyć możliwość takiego zakupu. W takim przypadku zakupiony przez powiat tabor w drodze umowy powinien zostać przekazany operatorowi do wykonywania przewozów powiatowych, a jego wartość powinna być rozliczona jako rodzaj udzielanej rekompensaty.

9. Prognozy i możliwe kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

9.1. Monitorowanie i weryfikacja Planu transportowego

Plan transportowy przewiduje zastosowanie metod monitorowania i oceny przebiegu jego realizacji. Weryfikacja wyników realizacji Planu transportowego następować będzie przez cykliczne badania potoków pasażerskich. Ocenie powinny podlegać także niektóre wskaźniki uzyskiwane przez operatorów w realizacji komunikacji publicznej takie jak: oferowana praca przewozowa, zrealizowana praca przewozowa, uzyskiwana sprzedaż na jeden wozokilometr oraz uzyskiwany wskaźnik rentowności na poszczególnych liniach, kursach oraz na całym obszarze powiatu.

Badania powinny obejmować oceny i opinie mieszkańców na temat funkcjonowania komunikacji publicznej. W pierwszym okresie tego typu badania i analizy szczególnie ilości pasażerów oraz efektywności ekonomicznej powinny być przeprowadzone co roku. Później intensywność tych badań może być mniejsza. Ocena badań powinna zawierać także analizę zmiany sytuacji w poszczególnych okresach badawczych poprzez porównywanie tych danych.

Powinna odbywać się także analiza systemu biletowego i jego oddziaływanie na motywację mieszkańców powiatu na korzystanie lub nieskorzystanie z komunikacji publicznej.

Dokonywana analiza powinna dotyczyć także innej komunikacji publicznej realizowanej na obszarze powiatu szamotulskiego przez innych przedsiębiorców.

Korekty rozkładów jazdy lub nowe projekty rozkładów na nowe linie komunikacyjne, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania oraz dostosowanie pojemności pasażerskiej pojazdów, powinny zostać opracowywane w oparciu o wyniki badań potrzeb przewozowych, podaży usług komunikacyjnych realizowanych przez innych operatorów oraz przez przewoźników w przewozach komercyjnych, preferencji komunikacyjnych mieszkańców a także badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

10. Załączniki

Załącznik nr 10.1.	Wykaz tabelaryczny wszystkich miejsc użyteczności publicznej na terenie powiatu
Załącznik nr 10.2.1.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w mieście Szamotuły – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.2.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej miejscowości Przyborowo, Pamiątkowo, Otorowo, Gałowo, Baborowo, Brodziszewo – wszystkie miejsca użyteczności

Załącznik nr 10.2.3.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Mieście Wronki – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.4.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej miejscowości Chojno-Wieś, Nowa Wieś, Biezdrowo – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.5.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Mieście Pniewy – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.6.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej miejscowości Chełmno, Nojewo – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.7.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Gminie Duszniki – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.8.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej miejscowości Grzebienisko, Sędzinko, Podrzewie, Sękowo – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.9.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Gminie Kaźmierz – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.10.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej miejscowości Gaj Wielki, Sokolniki Wielkie, Bytyń – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.11.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Mieście Ostroróg – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.12.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej miejscowości Binino – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.13.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Mieście Obrzycko – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.2.14.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Zielonagóra, Gaj Mały – wszystkie miejsca użyteczności
Załącznik nr 10.3.	Linie regularnej komunikacji autobusowej na terenie powiatu szamotulskiego
Załącznik nr 10.4.1.	Wykaz przystanków w Gminie Duszniki
Załącznik nr 10.4.1a.	Mapa wszystkich przystanków w Gminie Duszniki
Załącznik nr 10.4.2.	Wykaz przystanków w Gminie Kaźmierz
Załącznik nr 10.4.2a.	Mapa wszystkich przystanków w Gminie Kaźmierz
Załącznik nr 10.4.3.	Wykaz przystanków w Mieście i Gminie Obrzycko
Załącznik nr 10.4.3a.	Mapa wszystkich przystanków w Mieście i Gminie Obrzycko
Załącznik nr 10.4.5.	Wykaz przystanków w Mieście i Gminie Ostroróg
Załącznik nr 10.4.5a.	Mapa wszystkich przystanków w Mieście i Gminie Ostroróg
Załącznik nr 10.4.6.	Wykaz przystanków w Mieście i Gminie Pniewy
Załącznik nr 10.4.6a.	Mapa wszystkich przystanków w Mieście i Gminie Pniewy
Załącznik nr 10.4.7.	Wykaz przystanków w Mieście i Gminie Szamotuły
Załącznik nr 10.4.7a1.	Mapa wszystkich przystanków w Mieście Szamotuły
Załącznik nr 10.4.7a1.	Mapa wszystkich przystanków w Gminie Szamotuły

Załącznik nr 10.4.8.	Wykaz przystanków w Mieście i Gminie Wronki
Załącznik nr 10.4.8a.	Mapa wszystkich przystanków w Mieście i Gminie Wronki
Załącznik nr 10.5.	Mapa "Przebieg projektowanych linii komunikacyjnych na terenie powiatu szamotulskiego"
Załącznik nr 10.6.1	Projekt linii komunikacyjnej relacji Szamotuły - Kobylniki - Obrzycko - Piotrowo
Załącznik nr 10.6.2	Projekt linii komunikacyjnej relacji Szamotuły - Jastrowo - Otorowo - Pniewy
Załącznik nr 10.6.3	Projekt linii komunikacyjnej relacji Szamotuły - Ostroróg - Binino
Załącznik nr 10.6.4	Projekt linii komunikacyjnej relacji Szamotuły - Przyborowo - Kaźmierz
Załącznik nr 10.6.5	Projekt linii komunikacyjnej relacji Szamotuły - Otorowo - Duszniki Wlkp.

Spis map

Nr mapy	Tytuł	Str.
Mapa nr 1	Sieć drogowa w powiecie szamotulskim	16
Mapa nr 2	Przebieg linii kolejowej na terenie powiatu szamotulskiego	17
Mapa nr 3	Mapa Powiatu Szamotulskiego	19
Mapa nr 4	Stopa bezrobocia w województwie wielkopolskim	33
Mapa nr 5	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Szamotułach – miejsca najważniejsze	49
Mapa nr 6	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Otorowo – miejsca najważniejsze	50
Mapa nr 7	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Pamiątkowo – miejsca najważniejsze	50
Mapa nr 8	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Wronki – miejsca najważniejsze	51
Mapa nr 9	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Pniewy – miejsca najważniejsze	52
Mapa nr 10	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Duszniki – miejsca najważniejsze	53
Mapa nr 11	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Kaźmierz - miejsca najważniejsze	53
Mapa nr 12	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Ostroróg- miejsca najważniejsze	54
Mapa nr 13	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Mieście Obrzycko- miejsca najważniejsze	55
Mapa nr 14	Mapa Powiatu Szamotulskiego – podział administracyjny	57

Mapa nr 15	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat – gmina	61
Mapa nr 16	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat - gmina (soboty i niedziele)	63
Mapa nr 17	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat - gmina (linie powiatowe)	66
Mapa nr 18	Ilość połączeń komunikacyjnych międzygminnych: na liniach powiatowych i wojewódzkich	68
Mapa nr 19	Ilość połączeń komunikacyjnych międzygminnych (soboty i niedziele na liniach powiatowych i wojewódzkich)	69
Mapa nr 20	Ilość połączeń komunikacyjnych powiat – inne powiaty województwa wielkopolskiego (linie wojewódzkie)	72
Mapa nr 21	Ilość połączeń komunikacyjnych powiat – inne powiaty województwa wielkopolskiego (w soboty i niedziele)	74
Mapa nr 22	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów - część 1	77
Mapa nr 23	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów - część 2	78
Mapa nr 24	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów - część 3	79
Mapa nr 25	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów część 4	80
Mapa nr 26	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów - część 5	81
Mapa nr 27	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów	82
Mapa nr 28	Przebieg linii komunikacyjnych wykonywanych na mocy zezwoleń wydanych przez Starostę Szamotulskiego	86
Mapa nr 29	Pokrycie miejscowości regularną komunikacją autobusową	97
Mapa nr 30	Przebieg linii kolejowej na terenie powiatu szamotulskiego	103
Mapa nr 31	Ilość połączeń kolejowych realizowanych na terenie powiatu szamotulskiego	108
Mapa nr 32	Przebiegi projektowanych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej	138

Spis wykresów

Nr wykresu	Tytuł	Str.
Wykres nr 1	Struktura wiekowa ludności powiatu szamotulskiego (GUS 31.XII.2013 r.)	30
Wykres nr 2	Stopa bezrobocia w powiecie szamotulskim w latach 2010 - 2014	32
Wykres nr 3	Liczba uczniów w szkołach średnich wg. lokalizacji jednostki	39
Wykres nr 4	Liczba uczniów w szkołach podstawowych wg. lokalizacji jednostki	41
Wykres nr 5	Liczba uczniów w gimnazjach wg. lokalizacji jednostki	43
Wykres nr 6	Liczba osób kształcących się na terenie powiatu z podziałem na rodzaje szkół	44
Wykres nr 7	Prognoza liczby samochodów dla powiatu szamotulskiego do 2020 roku	56
Wykres nr 8	Praca przewoźowa na terenie powiatu wg. przewoźników	93

Wykres nr 9	Praca przewozowa na terenie powiatu wg. zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych	94
Wykres nr 10	Ilość autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu szamotulskiego	99
Wykres nr 11	Wiek ankietowanych	112
Wykres nr 12	Status zawodowy respondentów	112
Wykres nr 13	Podział ankietowanych wg. zamieszkiwanych gmin	113
Wykres nr 14	Częstotliwość korzystania przez ankietowanych z komunikacji publicznej	114
Wykres nr 15	Preferencje wyboru przewoźnika	116
Wykres nr 16	Cele podróży komunikacją publiczną	117
Wykres nr 17	Ocena obecnie istniejącej komunikacji	119
Wykres nr 18	Zmiany zaproponowane przez ankietowanych	120
Wykres nr 19	Odległość przystanków autobusowych od miejsca zamieszkania ankietowanych	126

Spis tabel

Nr tabeli	Tytuł	Str.
Tabela nr 1	Wykaz dróg powiatowych na terenie Powiatu Szamotulskiego	15
Tabela nr 2	Powierzchnia i ludność powiatu – wg. gmin	20
Tabela nr 3	Ludność Powiatu Szamotulskiego w latach 2010- 2013	28
Tabela nr 4	Struktura wiekowa ludności powiatu szamotulskiego (GUS 31.XII.2013 r.)	29
Tabela nr 5	Stopa bezrobocia w powiecie szamotulskim w latach 2010- 2014	31
Tabela nr 6	Duże zakłady pracy i przedsiębiorstwa na terenie powiatu szamotulskiego	35
Tabela nr 7	Duże zakłady pracy i przedsiębiorstwa na terenie miasta Szamotuły	35
Tabela nr 8	Wykaz placówek oświatowych wszystkich szczebli znajdujących się na terenie powiatu szamotulskiego	38
Tabela nr 9	Liczba uczniów w szkołach średnich na terenie powiatu szamotulskiego	38
Tabela nr 10	Liczba uczniów w szkołach podstawowych na terenie powiatu szamotulskiego	40
Tabela nr 11	Liczba uczniów w gimnazjach na terenie powiatu szamotulskiego	42
Tabela nr 12	Liczba uczniów na terenie powiatu szamotulskiego wg. profilu kształcenia	43
Tabela nr 13	Gabinety podstawowej opieki zdrowotnej na terenie powiatu	46
Tabela nr 14	Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej	49
Tabela nr 15	Prognoza liczby samochodów dla Powiatu Szamotulskiego do 2020 roku	55
Tabela nr 16	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat – gmina (ogółem)	60
Tabela nr 17	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat - gmina (soboty, niedziele)	62
Tabela nr 18	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat - gmina (linie powiatowe)	64

Tabela nr 19	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji: powiat - gmina – zestawienie zbiorcze	66
Tabela nr 20	Ilość połączeń komunikacyjnych międzygminnych (ogółem)	67
Tabela nr 21	Ilość połączeń komunikacyjnych międzygminnych (soboty i niedziele)	69
Tabela nr 22	Ilość połączeń komunikacyjnych międzygminnych – zestawienie zbiorcze	70
Tabela nr 23	Ilość połączeń komunikacyjnych powiat – inne powiaty województwa (ogółem)	71
Tabela nr 24	Ilość połączeń komunikacyjnych powiat – inne powiaty województwa (w soboty i niedziele)	73
Tabela nr 25	Ilość połączeń komunikacyjnych powiat – inne powiaty województwa (zestawienie zbiorcze)	75
Tabela nr 26	Ilość połączeń komunikacyjnych gminy powiatu – siedziby sąsiednich powiatów	76
Tabela nr 27	Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie powiatu szamotulskiego	84
Tabela nr 28	Praca przewozowa na terenie powiatu wg. linii	91
Tabela nr 29	Praca przewozowa na terenie powiatu wg. przewoźników	92
Tabela nr 30	Praca przewozowa na terenie powiatu wg. zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych	93
Tabela nr 31	Ilość przystanków na terenach poszczególnych gmin	95
Tabela nr 32	Miejscowości powiatu szamotulskiego objęte komunikacją regularną	95
Tabela nr 33	Infrastruktura przystankowa na terenach poszczególnych gmin	96
Tabela nr 34	Ilość autobusów w obsłudze komunikacji na terenie powiatu szamotulskiego	98
Tabela nr 35	Ilość autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu szamotulskiego	98
Tabela nr 36	Ilość autobusów w obsłudze komunikacji na terenie powiatu szamotulskiego	99
Tabela nr 37	Ilość pasażerów przewożonych w powiecie szamotulskim	101
Tabela nr 38	Średnia dzienna ilość pasażerów przewożonych przez przewoźników	102
Tabela nr 39	Godziny kursowania pociągów w „komunikacji powiatowej”	106
Tabela nr 40	Ilość połączeń kolejowych w „komunikacji powiatowej”	107
Tabela nr 41	Ilość połączeń kolejowych w „komunikacji wojewódzkiej”	109
Tabela nr 42	Ilość połączeń kolejowych w „komunikacji międzyregionalnej”	109
Tabela nr 43	Trasy komunikacyjne proponowane do uruchomienia	123
Tabela nr 44	Ocena przystosowania infrastruktury środków transportu dla osób niepełnosprawnych	131
Tabela nr 45	Planowana ilość kursów oraz przebieg roczny w ramach linii objętych do uruchomienia przez Starostę Szamotulskiego	137

Tabela nr 46	Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Powiatu Szamotulskiego	139
--------------	--	-----

Spis rysunków

Nr rysunku	Tytuł	Str.
Rys. nr 1	Znak przystanku autobusowego D-15	142

PRZEWODNICZĄCA RADY

Przybylska
Maria Przybylska