

UCHWAŁA NR XXVI/169/2016
RADY POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO
z dnia 27 czerwca 2016 r.

w sprawie: uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego".

Na podstawie art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 814) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 i art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2015r. poz. 1440 ze zm.) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (t.j. Dz. U. z 2016r. poz. 296) Rada Powiatu Gnieźnieńskiego uchwala, co następuje:

§ 1.

Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego", stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Gnieźnieńskiego.

§ 3.

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

Przewodniczący Rady
Powiatu Gnieźnieńskiego

Dariusz Igliński

**PAŃSTWOWA WYŻSZA SZKOŁA ZAWODOWA
IM. HIPOLITA CEGIELSKIEGO W GNEŹNIE**

**POLITECHNIKA POZNAŃSKA
ZAKŁAD SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH**

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA POWIATU
GNEŹNIEŃSKIEGO**



Powiat Gniezno
tu powstała Polska



Gniezno/Poznań 2016

Informacje o wykonawcy:

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa
im. Hipolita Cegielskiego
w Gnieźnie – lider konsorcjum
ul. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 38,
62-200 Gniezno
<http://www.pwsz-gniezno.edu.pl>



Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa
im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie

Instytut Maszyn Roboczych i Pojazdów
Samochodowych Politechniki Poznańskiej –
członek konsorcjum
Zakład Systemów Transportowych
ul. Piotrowo 3
60-965 Poznań
tel. 61 665 22 36
<http://www.dts.put.poznan.pl>



POLITECHNIKA POZNAŃSKA
Zakład Systemów Transportowych

Wykonawcy:

- Marcin Kiciński, dr inż. – kierownik projektu
- Maciej Bieńczak, dr inż.
- Szymon Fierek, dr inż.
- Grażyna Łyczkowska, dr
- Piotr Sawicki, dr hab. inż.
- Bartosz Grzeczka, inż.
- Remigiusz Wiedemann, inż.

Spis treści

STRESZCZENIE.....	3
1. WPROWADZENIE.....	5
1.1 Cel planu.....	5
1.2 Podstawa prawna opracowania i zakres PTPG.....	6
1.3 Wykaz stosowanych pojęć i oznaczeń.....	9
1.3.1 Najważniejsze pojęcia.....	9
1.3.2 Najważniejsze oznaczenia.....	14
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	15
2.1 Ogólna charakterystyka Powiatu Gnieźnieńskiego.....	15
2.2 Demografia Powiatu Gnieźnieńskiego.....	21
2.2.1 Liczba mieszkańców.....	21
2.2.2 Struktura wiekowa mieszkańców.....	29
2.3 Gospodarka Powiatu Gnieźnieńskiego.....	36
2.4 Sfera społeczna Powiatu Gnieźnieńskiego.....	41
2.4.1 Edukacja.....	41
2.4.2 Aktywność zawodowa.....	49
2.5 Infrastruktura transportowa.....	51
2.5.1 Transport drogowy.....	51
2.5.2 Transport kolejowy.....	53
3. ISTNIEJĄCA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA NA TERENIE POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO.....	56
3.1 Transport drogowy.....	56
3.2 Transport kolejowy.....	65
4. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO.....	67
4.1 Zagospodarowanie przestrzenne powiatu.....	67
4.2 Transport indywidualny.....	70
4.3 Oddziaływanie transportu na środowisko.....	72
4.3.1 Transport drogowy.....	72
4.3.2 Transport kolejowy.....	74
5. OCENA I PROGNOZY SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM.....	75
5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	75
5.2 Generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim.....	76
6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	78
6.1 Preferencje wyboru środka transportu a strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego.....	78
6.2 Preferencje wyboru środka transportu oparte na wytycznych regionalnych.....	79
6.3 Preferencje wyboru środka transportu wynikające z potrzeb mieszkańców powiatu.....	79
6.4 Preferencje wyboru środka transportu uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych oraz w wieloletnim wieku.....	80

7. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	81
7.1 Oferta przewozowa	81
7.2 Gwarantowana dostępność przestrzenna	83
7.3 Punktualność kursowania	84
7.4 Gwarantowany komfort podróży	85
7.5 Dostępność transportu publicznego dla osób o ograniczonej mobilności i wyposażenie autobusów	85
7.6 Wymagany standard w zakresie ochrony środowiska	86
8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM	90
8.1 Zagadnienia prawne zarządzania PTZ	90
8.2 Zasady wyboru operatora PTZ	92
8.3 Projektowanie rozkładów jazdy PTZ	92
8.4 System taryfowo-biletowy	93
8.5 Zasady dystrybucji biletów	94
9. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	95
9.1 Planowane formy i źródła finansowania	95
9.1.1 Formy finansowania	95
9.1.2 Źródła finansowania	96
9.2 Planowane koszty i przychody z tytułu realizacji publicznego transportu zbiorowego	97
10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	99
10.1 Zarządzanie informacją	99
10.2 Informacja na przystankach	99
10.3 Informacja w środkach transportu	100
10.4 Informacja o taryfach przewozowych i ulgach ustawowych	100
10.5 Informacja o węzłach przesiadkowych	101
10.6 Informacja o regulaminie przewozu	101
11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POWIECIE GNEŹNIEŃSKIM	102
11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	102
11.2 Integracja transportu zbiorowego	102
11.2.1 Integracja taryfowa transportu publicznego	103
11.2.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych	103
11.3 Udogodnienia dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności i fotoreceptywności	104
12. WNIOSKI KOŃCOWE I REKOMENDACJE	105
12.1 Wnioski i podsumowanie	105
12.2 Rekomendacje zapewniające warunki do zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim	106
LITERATURA	107
SPIS RYSUNKÓW	113
SPIS TABEL	116
WYKAZ ELEMENTÓW GRAFICZNYCH PTPG	118

STRESZCZENIE

Niniejszy dokument pt. *Plan Transportowy Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego* (PTPG) został opracowany przez konsorcjum uczelni wyższych: Państwową Wyższą Szkołę Zawodową im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie oraz Politechnikę Poznańską (Zakład Systemów Transportowych) na zlecenie Starostwa Powiatowego w Gnieźnie. Swoim zakresem obejmuje on 11 lat, tj. przedział czasowy od 2016 do 2026 roku. Przy sporządzaniu planu korzystano z materiałów i informacji uzyskanych od następujących podmiotów:

- gminnych jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego,
- Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Gnieźnie,
- Powiatowego Zarządu Dróg w Gnieźnie,
- Wydziału Transportu Autobusowego Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego,
- Wydziału Transportu Kolejowego Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego,
- Głównego Urzędu Statystycznego,
- Urzędu Statystycznego w Poznaniu,
- Gnieźnieńskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.,
- Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu,
- Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie,
- Kluczowych przewoźników świadczących usługi PTZ na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego,
- Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Oprócz tego przy realizacji dokumentu wykorzystano informacje zebrane przy tworzeniu aktu wyższego rzędu, tj. *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* [87] (PTWW). Takie podejście pozwoliło na:

- przyjęcie zbieżnej metodyki opracowywania dokumentu,
- uzgodnienie zapisów obowiązującego aktu wyższego rzędu.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym [72] oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [38] plan transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego zawiera część tekstową oraz część graficzną. W części tekstowej przedstawiono m.in. zagadnienia, które z punktu widzenia Powiatu Gnieźnieńskiego mają wpływ na jego planowanie oraz organizowanie publicznego transportu zbiorowego. **Niniejszy dokument wyznacza ramy¹ publicznych przewozów powiatowych, tj. takich, które wykonywane są w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.**

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego po konsultacjach i poprawkach zostanie poddany pod akceptację Władzom

¹ Uszczegółowienie przewozów dokonywane jest na poziomie organizatora

Powiatu Gnieźnieńskiego. Po publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego stanie się aktem prawa miejscowego.

Należy podkreślić, że dokument ten jest tworzony pierwszy raz w Powiecie Gnieźnieńskim i ze względu na ciągłą zmianę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych potrzeb transportowych mieszkańców powiatu *Plan Transportowy Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego* powinien być poddawany systematycznej aktualizacji.

1. WPROWADZENIE

1.1 Cel planu

Niniejsze opracowanie stanowi podsumowanie prac realizowanych na podstawie umowy zawartej w dniu 21 marca 2016 roku pomiędzy Starostwem Powiatowym w Gnieźnie, a Państwową Wyższą Szkołą Zawodową im. H. Cegielskiego w Gnieźnie (PWSZ Gniezno) będącego liderem konsorcjum: PWSZ Gniezno i Politechniki Poznańskiej.

Publiczny transport zbiorowy jest jednym z najistotniejszych czynników wpływających na prawidłowe funkcjonowanie danego obszaru oraz, co jest szczególnie istotne, na rozwój terenów zurbanizowanych [61][98][102]. Transport publiczny związany jest z podróżami o różnym charakterze, np. [91]:

- dłuższego dystansu o rzadszej intensywności – przykładowo dotyczących takich motywacji jak: turystyka, delegacje;
- krótszych odległości o większej częstotliwości (podróże bliskie) związane z codzienną aktywnością – przykładowo dotyczących pracy, nauki (szkoły) czy też zakupów.

Zarówno w Polsce, jak i wielu innych krajach [2], na różnym poziomie władzy samorządowej czy też rządowej opracowywane są podstawowe zasady funkcjonowania transportu zawarte w różnego rodzaju dokumentach: ustawach, dyrektywach, rozporządzeniach czy uchwałach. Zestaw zasad w nich zawartych można nazywać polityką transportową. W przypadku Polski, dotyczy ona kraju, województwa, powiatu, jak również gminy czy miasta.

Mając na uwadze wytyczne Komisji Europejskiej w przypadku transportu pasażerskiego opracowanie zasad jego funkcjonowania oznacza m.in. [8]:

- mniejsze zużycie energii poprzez lepsze wykorzystanie nowoczesnej infrastruktury,
- większe wykorzystanie środków transportu samochodowego (autobusów), kolejowego i lotniczego,
- zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego, podniesienie popularności środków transportu publicznego,
- likwidację ograniczeń mobilności osób.

W związku z powyższym zrównoważony system transportowy jest mechanizmem napędzającym gospodarkę i zmniejszających różnice społeczne oraz ekonomiczne zwłaszcza na poziomie regionalnym. Komisja Europejska upatruje sposobu realizacji powyższych postulatów, między innymi poprzez opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W różnych krajach Unii Europejskiej, a także poza nią, zaobserwować można zróżnicowane podejście do zagadnienia opracowywania takich planów [2].

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (PT) jest zaplanowanie na lata 2016-2026 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim (PTPG) został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której to istotne znaczenie na rozwój społeczno-gospodarczy odgrywa mobilność społeczeństwa oraz dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej. Mając na uwadze powyższe, niezbędne jest zapewnienie racjonalnego zakresu usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy. Zakres ten winien cechować się między innymi:

- dostosowaniem liczby i jakości usług PTZ do rzeczywistych potrzeb pasażerów na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego,
- zapewnieniem wysokiej jakości usług PTZ, które winny tworzyć realną alternatywę dla podróży samochodowym transportem indywidualnym,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób o ograniczonej mobilności np. osób starszych czy osób niepełnosprawnych,
- koordynacją planów zrównoważonego rozwoju transportu na różnych szczeblach: miast, gmin, powiatów, aglomeracji, województwa czy kraju z planami rozwoju zagospodarowania przestrzennego,
- redukcją negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne, na zdrowie człowieka oraz bezpieczeństwo mieszkańców,
- integrację systemów taryfowo-biletowych publicznego transportu zbiorowego,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- efektywność ekonomiczno-finansowa przewozu osób publicznym transportem zbiorowym.

1.2 Podstawa prawna opracowania i zakres PTPG

Konieczność opracowania i zakres PTPG, jako dokumentu nadrzędnego w stosunku do dokumentów tego typu właściwych dla samorządów niższego rzędu (gmin i miast), określają obowiązujące przepisy, a w szczególności:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [72],
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [38],
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego [87]
- Rozporządzenie Wspólnoty Europejskiej dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego [55],
- Ustawa o transporcie drogowym [78],
- Ustawa o transporcie kolejowym [74],
- Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [75].

Struktura opracowanego planu transportowego Powiatu Gnieźnieńskiego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o PTZ [72] oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [38].

Mając na uwadze zapisy ustawy o PTZ [72] powiaty o liczbie mieszkańców powyżej 80 tys. mieszkańców² są zobowiązane do opracowania takiego planu, który będzie aktem prawa miejscowego. Stąd też Powiat Gnieźnieński z uwagi liczbę ludności (patrz rozdział 2.2) taki dokument musi uchwalić.

Zakres planu obejmuje obszar Powiatu Gnieźnieńskiego, tj.:

- gminy miejsko-wiejskiej Czarniejewo,
- gminy miejskiej Gniezno,

² W związku międzypowiatowym lub występującego porozumienia między powiatami graniczną liczbę mieszkańców ustalono na 120 tys.

- gminy miejsko-wiejskiej Kłecko,
- gminy miejsko-wiejskiej Trzemeszno,
- gminy miejsko-wiejskiej Witkowo,
- gminy wiejskiej Gniezno,
- gminy wiejskiej Kiszkowo,
- gminy wiejskiej Łubowo,
- gminy wiejskiej Mieleszyn,
- gminy wiejskiej Niechanowo.

Zgodnie z UoPTZ [72], organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. W związku z tym na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego organizatorem PTZ jest Starosta Powiatu Gnieźnieńskiego. Do zadań organizatora należy [72]:

- planowanie rozwoju transportu (publicznego),
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W ramach planowania rozwoju PTZ organizator zobowiązany jest do opracowania, wdrożenia, monitorowania i aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. Wytyczne do opracowania dokumentu zostały zawarte w rozporządzeniu do UoPTZ [38].

W zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego do zadań organizatora należy [66] [72]:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalanie 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;
- określanie 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;
- określanie 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;

- wybór operatora PTZ – przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe [71] za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- opublikowane, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej następujących informacji:
 - nazwa i adres właściwego organu;
 - przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
 - usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem.

W zakresie zarządzania publicznym transportem zbiorowym do zadań organizatora należy [66] [72]:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem;
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowanie systemem informacji dla pasażera;
- publikowanie raz w roku sprawozdania zbiorczego na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian; sprawozdanie to wprowadza rozróżnienie między transportem autobusowym i transportem szynowym, pozwala na monitorowanie i ocenę wyników funkcjonowania, jakości i finansowania sieci transportu publicznego oraz, w stosownych przypadkach, informuje o rodzaju i zakresie wszelkich udzielonych praw wyłącznych;
- podanie do wiadomości publicznej w okresie jednego roku od przyznania umowy następujące informacje (w przypadku bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego):
 - nazwy podmiotu zawierającego umowę, jego struktury własności i w odpowiednich przypadkach, nazwy podmiotu lub podmiotów sprawujących kontrolę prawną;
 - okresu obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych;
 - opisu usług transportu pasażerskiego, jakie mają być świadczone;

- opisu parametrów rekompensaty finansowej;
- cele w zakresie jakości, takie jak punktualność i niezawodność oraz stosowane premie i kary pieniężne;
- warunki związane z istotnymi aktywami.

Należy podkreślić, że niniejsze opracowanie dotyczy przewozów publicznych powiatowych, a więc tych, które realizowane są w obrębie Powiatu Gnieźnieńskiego z przekroczeniem granic gminy.

Mając na uwadze powyższe, w przypadku mniejszych jednostek samorządowych (gmin) zgodnie z UoPTZ [72] w przewozach gminnych organizatorem jest prezydent, burmistrz lub wójt. Poza tym zgodnie z art. 7.1 pkt 4 Ustawy o samorządzie gminnym [79] „*sprawy lokalnego transportu zbiorowego*” należą do szczególnych zadań własnych gminy.

1.3 Wykaz stosowanych pojęć i oznaczeń

1.3.1 Najważniejsze pojęcia

Badania ankietowe pasażerów – badania reprezentacyjne podróży osób w populacji określonej na podstawie pomiaru natężenia ruchu, których celem jest uproszczone modelowanie potoków ruchu przekraczających przekrój trasy podróży. W szczególnym przypadku badania prowadzone są na granicach obszaru w celu ustalenia struktury ruchu zewnętrznego w stosunku do tego obszaru. Przez granice obszaru w badaniach ankietowych pasażerów rozumieć należy odcinki między przystankami (stacjami) przecinającymi granice obszaru lub obszary stacji i dworców, wyodrębnione jako zewnętrzne rejony transportowe [34].

Dostęp do układu transportowego – zbiór cech określających warunki korzystania z układów transportowych i sieci transportowych, obejmujący elementy: 1) prawa, 2) informacji (np. system opłat, rozkład jazdy, nawigacja), 3) organizacji (np. organizacja ruchu, linie komunikacyjne, możliwości parkowania, sterowanie ruchem), 4) ograniczeń fizycznych (odległość od przystanków, sprawność fizyczna, spowolnienie lub ograniczenie ruchu środkami fizycznymi) [34].

Kompleksowe badania ruchu, w skr. KBR – badanie zachowań komunikacyjnych w wyodrębnionej jednostce terytorialnej określonej jako obszar KBR, obejmujące: ruch generowany przez mieszkańców obszaru zawartego w jego granicach, ruch absorbowany (pozostała część ruchu osób i pojazdów korzystających z układu transportowego zawartego w jego granicach) [34].

Komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego [72].

Kurs – przejazd wg określonego przebiegu linii z przystanku początkowego do przystanku końcowego.

Linia autobusowa – połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób [78].

Linia kolejowa – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami [74].

Linia transportu zbiorowego – regularne połączenie w transporcie zbiorowym na określonej rozkładem jazdy trasie transportowej z wyznaczonymi przystankami i innymi określonymi atrybutami jak: dostęp do układu transportowego [78].

Macierz O-D – kwadratowa macierz matematyczna o wymiarach odpowiadających liczbie rejonów transportowych w obszarze wydzielonej jednostki terytorialnej i poza nią, zawierająca wartości natężenia potoków ruchu pomiędzy wszystkimi parami rejonów transportowych w takim układzie [34].

Migracje (inaczej wędrówki) ludności – całokształt przemieszczeń prowadzących do stałej lub okresowej zmiany miejsca zamieszkania osób. Migracje uważa się za najważniejszy przejaw przestrzennej mobilności ludności.

Motywacja podróży – podłoże wzbudzające naturalną dla ludzi konieczność lub chęć przemieszczania się w celu zaspakajania swoich potrzeb. W zależności od tego czy zachodzi konieczność czy chęć, motywacje można podzielić na odpowiednio obligatoryjne i fakultatywne [34].

Obiekt gastronomiczny – obejmuje obiekty typu: zakład lub punkt gastronomiczny stały lub sezonowy, którego przedmiotem działalności jest przygotowanie oraz sprzedaż posiłków i napojów do spożycia na miejscu i na wynos. Obiektami gastronomicznymi są bary, restauracje, punkty gastronomiczne i stołówki [15]. Punkt gastronomiczny to obiekt gastronomiczny prowadzący ograniczoną działalność gastronomiczną, taką jak: smażalnia, pijalnia, lodziarnia, bufet w kinie, na stadionie, itp. [16].

Obiekty kultury – obejmuje obiekty typu: biblioteka publiczna (z filiami), punkt biblioteczny (publiczne), muzea i oddziały muzealne, kina stałe, centra rekonstrukcji historycznych.

Obiekt sportowy – samodzielny zwarty zespół urządzeń terenowych oraz budynków przeznaczonych do celów sportowych [14]. Przykładami obiektów sportowych mogą być: boisko i płyta piłkarska, stadiony sportowe, hale widowiskowo-sportowe, hale sportowe, sale gimnastyczne, salki sportowe, kryte i otwarte pływalnie, parki wodne, boiska sportowe w ramach kompleksów, boiska do gier małych, korty tenisowe, urządzenia lekkoatletyczne, strzelnice sportowe oraz kąpieliska strzeżone.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie [72].

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze [72].

Podmiot wewnętrzny – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego z zakresu przewozu osób, podlegająca kontroli

właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego – analogicznej do kontroli – jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Podróż – umotywowane przemieszczenie się osoby, pieszo lub z wykorzystaniem jednego lub więcej przejazdów środkami transportu, pomiędzy określonymi jako źródło i cel podróży miejscami, z których każdemu miejscu da się przypisać jedną z wyodrębnionych kategorii motywacji podróży [34].

Pomiar ruchu drogowego – celem pomiaru ruchu drogowego jest uzyskanie, na podstawie przeprowadzonych pomiarów bezpośrednich, podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu dla określonych odcinków sieci dróg. Podstawowymi parametrami obliczanymi na podstawie pomiaru ruchu na drogach są: średni dobowy ruch w roku oraz rodzajowa struktura ruchu na wszystkich odcinkach sieci drogowej objętej pomiarem [44] [32].

Pomiar napełnienia – pomiar polegający na określeniu rzeczywistej liczby podróżnych w środkach komunikacji zbiorowej, przewożonych określonymi środkami transportu zbiorowego, w danym przekroju trasy przejazdu. W zależności od celu oraz możliwości organizacyjnych, stosuje się następujące metody pomiaru: szacowanie liczby pasażerów przez obserwację zapełnienia pojazdu prowadzoną z zewnątrz, dokładne liczenie pasażerów wewnątrz pojazdu, liczenie pasażerów wsiadających i wysiadających na kolejnych przystankach danej linii [34].

Popyt transportowy – potrzeba transportowa wynikająca z zachowań transportowych w obrębie wydzielonej jednostki terytorialnej opisana potokami ruchu w poszczególnych komponentach struktury popytowej systemu transportowego [34].

Prognozowanie ruchu – badanie reakcji popytu transportowego na zmiany w układzie transportowym, z wykorzystaniem modelu potoków ruchu. Wynikiem badań jest prognoza ruchu dla wydzielonej jednostki terytorialnej i określonego horyzontu czasu [34].

Przewóz gminny – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie [72].

Przewóz metropolitalny – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie [72].

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze [72].

Przewóz powiatowo-gminny – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie [72].

Przewóz powiatowy – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które

zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie [72].

Przewóz wojewódzki – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie [72].

Przystanek komunikacyjny – miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego (także peron w transporcie kolejowym), przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami [70]; przystanek komunikacyjny może znajdować się na dworcu [72],[43]; do oznaczania przystanków komunikacyjnych stosuje się odpowiednio: 1) znak D-15 „przystanek autobusowy”, 2) D-16 „przystanek trolejbusowy”, 3) D-17 „przystanek tramwajowy” [37].

Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny, regularny przewóz osób, wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej [72]. Za publiczny transport zbiorowy uznaje się usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym, świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły.

Punktualność publicznego transportu zbiorowego – cecha transportu publicznego polegająca na tym, że określony pojazd (np. autobus), opuszcza lub mija zadany punkt linii we wcześniej ustalonym momencie. Zatem punktualność to zgodność (w ramach określonej tolerancji) rzeczywistego kursowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego z rozkładem jazdy [69].

Rejon komunikacyjny – patrz rejon transportowy.

Rejon transportowy – wyodrębniony i ponumerowany, dla potrzeb budowy modelu potoków ruchu i jego zastosowań obszar w wydzielonej jednostce terytorialnej (rejony wewnętrzne) i poza jej obrębem (jako rejony zewnętrzne) w taki sposób, żeby dla każdego źródła i celu podróży przypisać można było odpowiedni numer rejonu transportowego, każdemu rejonowi transportowemu można było w modelu układu transportowego przypisać węzły sieci transportowej (węzły nadania i odbioru ruchu) poprzez tylko jemu właściwe centroidy [34].

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych – każda korzyść, zwłaszcza finansowa, przyznana bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem [55].

Rozkład jazdy – zbiór informacji związanych z organizacją pracy przewozowej pojazdów transportu zbiorowego w czasie i na trasach linii transportu zbiorowego, wyznaczonych przez przystanki, stanowiące węzły sieci transportowej [34].

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, w skr. SOOŚ, to postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu, obejmujące w szczególności uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko, sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii oraz zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu [11].

Saldo migracji (migracja netto) – jest to różnica między liczbą osób, które napłynęły a liczbą osób, które opuściły dane terytorium (obszar) w określonym przedziale czasowym (np. roku).

Stopa bezrobocia rejestrowanego - udział zarejestrowanych bezrobotnych w cywilnej ludności aktywnej zawodowo, tj. bez pracowników jednostek budżetowych prowadzących działalność w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego.

Transport publiczny – patrz publiczny transport zbiorowy.

Transport zbiorowy – świadczenie usług transportowych dla podróży osób, zorganizowany na zasadach określonych ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz inny transport zbiorowy [72].

Trasa autobusowa – określenie, w rozkładzie jazdy, położenia autobusu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii autobusowej [72].

Trasa kolejowa – określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej [72].

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej [55].

Urządzenie przystankowe – urządzenie techniczne zlokalizowane na obszarze przystanku komunikacyjnego służące pasażerom korzystającym z przystanków komunikacyjnych.

Wiata przystankowa – konstrukcja zaprojektowana jako osłona dla pasażerów przebywających na przystankach autobusowych, tramwajowych czy peronach kolejowych zaliczana do zbioru obiektów małej architektury miejskiej.

Współczynnik skolaryzacji brutto – relacja liczby osób uczących się (stan na początku roku szkolnego) na danym poziomie kształcenia (niezależnie od wieku) do liczby ludności (stan w dniu 31 XII) w grupie wieku określonej jako odpowiadająca temu poziomowi nauczania [14]; stosunek wszystkich osób uczących się na danym poziomie do całej populacji osób będących w wieku nominalnie przypisanym temu poziomowi kształcenia (19-24 lata)

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną [72].

1.3.2 Najważniejsze oznaczenia

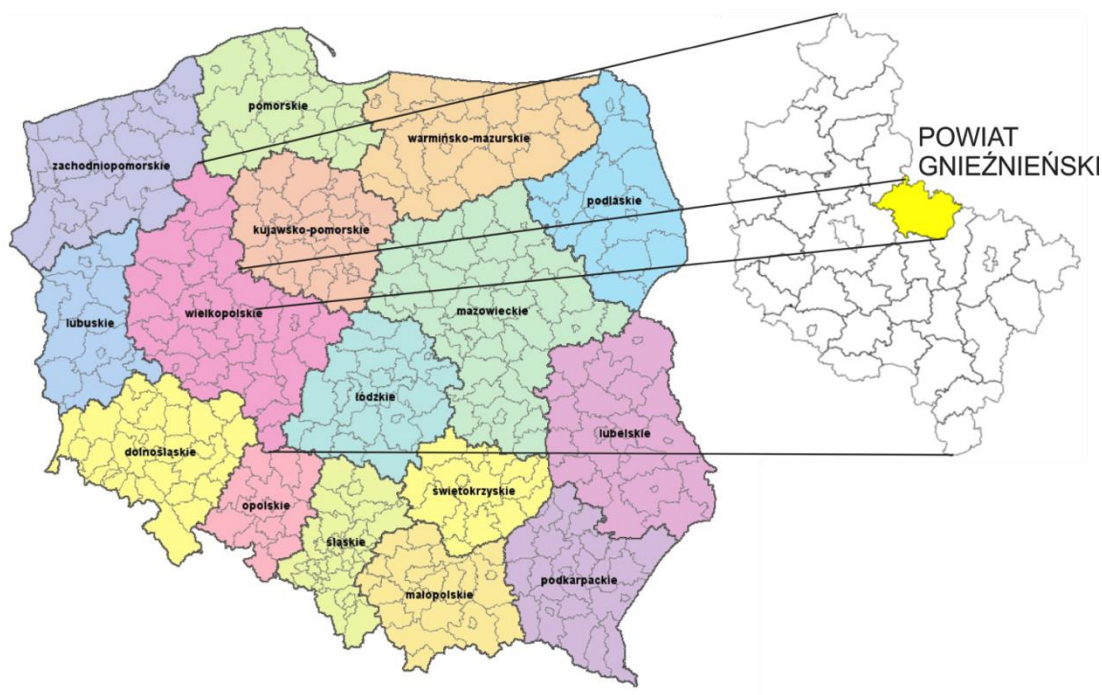
KBR	–	Kompleksowe badania ruchu
KPM	–	Krajowa Polityka Miejska
KPZK	–	Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju
GM	–	Gmina miejska
GMW	–	Gmina miejsko-wiejska
NŻ	–	Przystanek na żądanie
GW	–	Gmina wiejska
O-D	–	źródło-cel podróży
PG	–	Powiat Gnieźnieński
PGN	–	Podmioty gospodarki narodowej
PROW	–	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich [39]
PTPG	–	Plan transportowy Powiatu Gnieźnieńskiego
PTWW	–	Plan transportowy województwa wielkopolskiego [87]
PTZ	–	Publiczny transport zbiorowy
PZPWW	–	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego
SOOŚ	–	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
SPwG	–	Starostwo Powiatowe w Gnieźnie
SRWW	–	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
TI	–	Transport indywidualny
UMWW	–	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego
UoPTZ	–	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [72]
WRPO	–	Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny [103]
WSPOPG	–	Wieloletni Strategiczny Program Operacyjny Powiatu Gnieźnieńskiego [59]
ZWP	–	Zintegrowany węzeł przesiadkowy

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

2.1 Ogólna charakterystyka Powiatu Gnieźnieńskiego

Powiat Gnieźnieński jest powiatem powstałym w wyniku zmian administracyjnych w 1999 roku. Leży on w środkowozachodniej części Polski w województwie wielkopolskim (patrz Rys. 2.1) i graniczy z województwem kujawsko-pomorskim. Taka lokalizacja sprawia, że odległość do stolic w/w województw wynosi drogą samochodową odpowiednio³:

- Poznań – 43 km,
- Bydgoszcz – 83 km,
- Toruń – 103 km.



Rys. 2.1 Położenie Powiatu Gnieźnieńskiego
źródło: opracowanie własne na podstawie [54]

Oprócz tego w promieniu 600 km od miasta Gniezna zlokalizowane są wszystkie największe miasta w Polsce, jak również, co jest istotne między innymi z punktu widzenia ruchu turystycznego i cztery europejskie stolicy [88]:

- Warszawa – 294 km,
- Berlin – 324 km,
- Praga – 478 km,
- Bratysława – 596 km.

Powierzchnia Powiatu Gnieźnieńskiego wynosi 1255 km² [96], co oznacza, że jest na szóstym miejscu pod względem obszaru powiatem w Wielkopolsce. Region ten zamieszkuje

³ Wg maps.google.pl (dostęp 13.04.2016 r.)

łącznie 145,1 tys. osób, czyli 4,2% ogółu województwa wielkopolskiego. Gęstość zaludnienia w powiecie (116 osób/km²) jest taka sama jak średnia gęstość zaludnienia w Wielkopolsce. Wielkości te plasują Powiat Gnieźnieński w województwie wielkopolskim odpowiednio na:

- trzecim miejscu pod względem ludności (na czwartym miejscu z uwzględnieniem miast na prawach powiatu),
- czwartym miejscu pod względem gęstości zaludnienia (na ósmym miejscu z uwzględnieniem miast na prawach powiatu).

Zestawienie porównawcze ww. statystyk dla wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu województwa wielkopolskiego przedstawiono w Tab. 2.1.

Tab. 2.1 Zestawienie porównawcze powiatów Wielkopolski oraz miast na prawach powiatu pod względem ludności, powierzchni oraz gęstości zaludnienia (stan na dzień 31.12.2014 roku)

Lp.	Powiat	Liczba ludności [tys.]	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [os./km ²]
1	chodzieski	47,6	685	69
2	czarnkowsko-trzcianecki	88	1806	49
3	gnieźnieński	145,1	1255	116
4	gostyński	76,2	810	94
5	grodziski	51,2	642	80
6	jarociński	71,8	587	122
7	kaliski	82,8	1160	71
8	kępiński	56,5	608	93
9	kolski	88,8	1011	88
10	koniński	129	1578	82
11	kościański	79	722	109
12	krotoszyński	77,9	714	109
13	leszczyński	54,4	806	67
14	międzychodzki	37,1	736	50
15	nowotomyski	74,5	1014	73
16	obornicki	59,3	711	83
17	ostrowski	161,4	1160	139
18	ostrzeszowski	55,4	773	72
19	pilski	137,8	1268	109
20	pleszewski	63,3	713	89
21	poznański	358,9	1900	189
22	rawicki	60,5	554	109
23	słupecki	59,7	838	71
24	szamotulski	89,9	1119	80
25	średzki	57,2	624	92
26	śremski	60,8	574	106
27	turecki	84,4	929	91
28	wągrowiecki	69,9	1040	67
29	wolsztyński	57	680	84
30	wrzesiński	76,8	704	109
31	złotowski	70	1660	42
32	m. Kalisz	103,4	69	1499
33	m. Konin	76,5	82	933
34	m. Leszno	64,6	32	2019
35	m. Poznań	545,7	262	2083
województwo wielkopolskie razem		3472,6	29826	116

Opracowanie własne na podstawie danych US w Poznaniu [95]

Powiat Gnieźnieński graniczy z sześcioma powiatami dwóch województw:

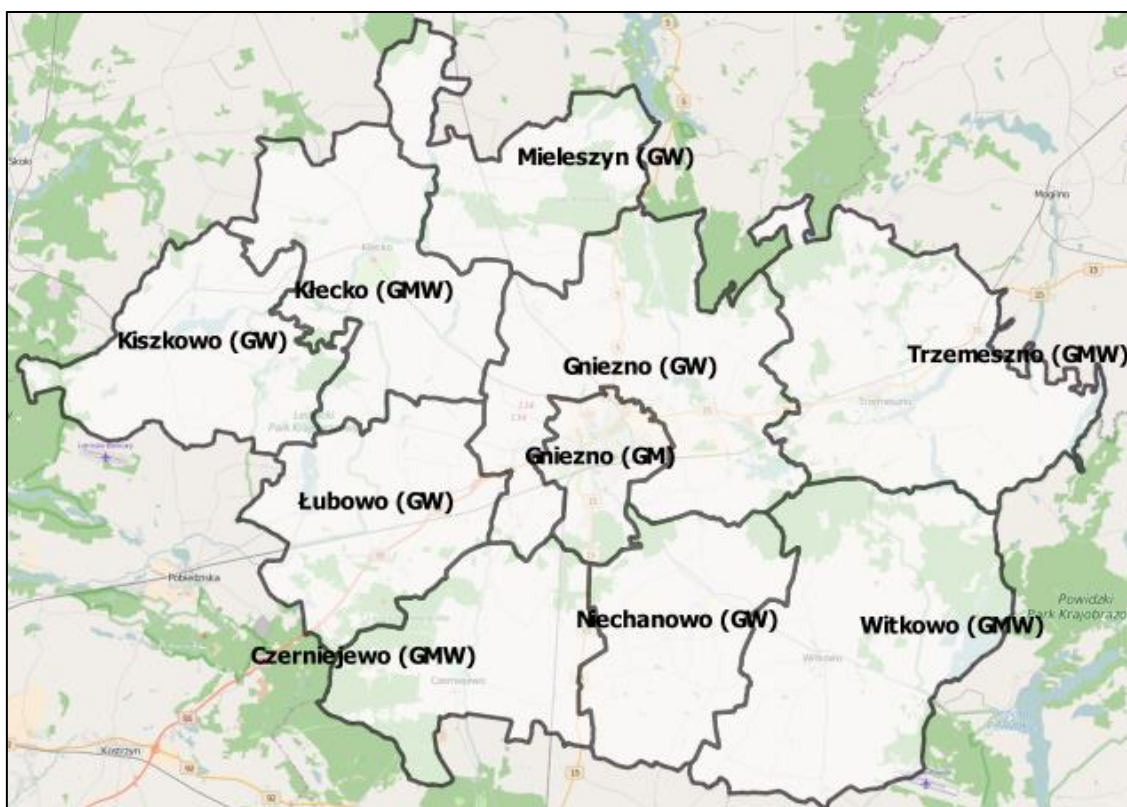
- kujawsko-pomorskiego z:
 - powiatem żnińskim: gmina Janowiec Wielkopolski (GMW) oraz Rogowo (GW),
 - powiatem mogileńskim: gmina Mogilno (GMW),
- wielkopolskiego z:
 - powiatem poznańskim: gmina Murowana Goślina (GMW) oraz Pobiedziska (GMW),
 - powiatem wągrowieckim: gmina Skoki (GMW) oraz Mieścisko (GW),
 - powiatem wrzesińskim: gmina Nekla (GMW) oraz Września (GMW),
 - powiatem słupeckim: gmina Strzałkowo (GW), Powidz (GW), Orchowo (GW).

Powiat Gnieźnieński tworzy 10 gmin (łącznie 190 sołectw), w tym (patrz Rys. 2.2):

- jedna gmina miejska (GM) – **miasto Gniezno**,
- pięć gmin wiejskich (GW):
 - **Gniezno** (wsie: Braciszewo, Brody, Dalki, Dębowiec, Ganina, Goślinowo, Jankówko, Jankowo Dolne, Kalina, Krzyszczewo, Kujawki, Lubochnia, Lulkowo, Łabiszynek, Łukaszewko, Mączniki, Mnichowo, Modliszewko, Modliszewo, Napoleonowo, Obora, Obórka, Osiniec, Piekary, Pyszczyń, Pyszczynek, Skiereszewo, Strzyżewo Kościelne, Strzyżewo Paczkowe, Strzyżewo Smykowe, Szczytniki Duchowne, Wełnica, Wierzbiczany, Winiary, Wola Skorzęcka, Zdziechowa),
 - **Kiszkowo** (wsie: Berkowo, Brudzewko, Charzewo, Dąbrówka Kościelna, Darmoszewo, Głębokie, Gniewkowo, Imiołki, Kamionek, Karczewko, Karczewo, Kiszkowo, Łagiewniki Kościelne, Łubowice, Łubowiczki, Myszkowski, Olekszyn, Rybieniec, Rybno Wielkie, Skrzetuszewo, Sławno, Sroczyń, Turostówko, Turostowo, Ujazd, Węgorzewo, Wola Łagiewnicka),
 - **Łubowo** (wsie: Baranowo, Chwałkówko, Dziekanowice, Fałkowo, Goraninek, Imielenko, Imielno, Lednogóra, Leśniewko, Leśniewo, Łubowo, Moraczewo, Myślęcino, Nowa Wieś Lednogórska, Owieczki, Pierzyska, Przyborówko, Przyborowo, Rybitwy, Rzegnowo, Siemianowo, Strychowo, Wierzyce, Woźniki, Żydówko),
 - **Mieleszyn** (wsie: Borzątek, Dębłowo, Dobiejewo, Dziadkówko, Dziadkowo, Karniszewo, Kowalewko, Kowalewo, Łopienno, Mieleszyn, Mielnio, Nowaszyce, Popowo Podleśne, Popowo Tomkowe, Popowo-Ignacewo, Przysieka, Sokolniki, Świątniki Małe, Świątniki Wielkie),
 - **Niechanowo** (wsie: Arcugowo, Cielimowo, Czechowo, Drachowo, Goczałkowo, Grotkowo, Gurówko, Gurowo, Jarząbkowo, Jelitowo, Jelonek, Karsewo, Kędzierzyn, Malczewo, Marysin, Mierzewo, Mikołajewice, Miroszka, Niechanowo, Nowa Wieś Niechanowska, Potrzymowo, Trzuskotoń, Żelazkowo, Żółtacz).
- cztery gminy miejsko-wiejskie (GMW):
 - **Czarniejewo** (miasto: Czarniejewo oraz wsie: Brzózki, Bure, Czeluścino, Daniele, Gębarzewko, Gębarzewo, Głozyna, Golimowo, Goraniec, Goranin, Graby, Kąpiel, Karw, Kosmowo, Kosowo, Linery, Lipki, Nidom, Nowy Las, Pakszyn, Pakszynek, Pawłowo, Rakowo, Starzenina, Szczytniki Czarniejewskie, Żydowo),
 - **Kłecko** (miasto: Kłecko oraz wsie: Bielawy, Biskupice, Bojanice, Brzozogaj, Charbowo, Czechy, Dębica, Działyń, Dziećmiarki, Gajki, Gorzuchowo, Kamieniec, Komorowo, Kopydłowo, Michalcza, Parcewo, Polska Wieś, Pomarżany, Pruchnowo, Sulin, Świniary, Ułanowo, Waliszewo, Wilkowyja, Zakrzewo),

- **Trzemeszno** (miasto Trzemeszno oraz wsie: Bieślin, Brzozowiec, Bystrzyca, Cytrynowo, Dąbrowa, Duszno, Dysiek, Folusz, Gołąbki, Grabowo, Huta Trzemeszeńska, Ignalin, Jastrzębowo, Jerzykowo, Kamieniec, Kierzkowo, Kocin, Kozłówko, Kozłowo, Kruchowo, Kurzegrzędy, Lubiń, Lubinek, Ławki, Miaty, Mijanowo, Miława, Niewolno, Ochodza, Ostrowite, Pasieka, Płaczkowo, Popielewo, Powiadacze, Rudki, Smolary, Święte, Szydłowo, Szydłowo Drugie, Trzemzał, Wydartowo, Wymysłowo, Zieleń),
- **Witkowo** (miasto Witkowo oraz wsie: Chładowo, Ćwierdzin, Czajki, Dębina, Folwark, Gaj, Głozyny, Gorzykowo, Jaworowo, Kamionka, Kołaczkowo, Królewiec, Krzyżówka, Mąkownica, Malenin, Małachowo-Kępe, Małachowo-Szemborowice, Małachowo-Wierzbiczany, Małachowo-Złych Miejs, Mielżyn, Odrowąż, Ostrowite Prymasowskie, Piaski, Piłka, Popielarze, Raszewo, Ruchocin, Ruchocinek, Skorzęcin, Sokołowo, Stary Dwór, Strzyżewo Witkowskie, Wiekowo, Wierchowiska, Witkówko).

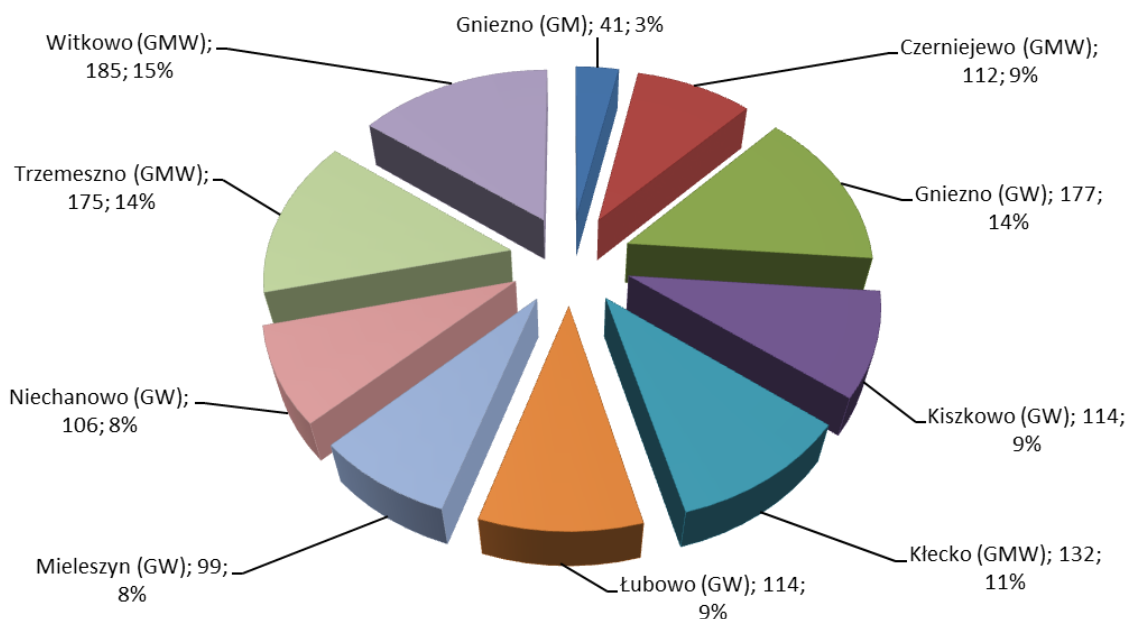
W największym z miast PG - Gnieźnie zlokalizowana jest siedziba władz samorządowych Powiatu Gnieźnieńskiego – Starostwo Powiatowe w Gnieźnie.



Rys. 2.2 Położenie gmin wchodzących w skład Powiatu Gnieźnieńskiego
źródło: opracowanie własne

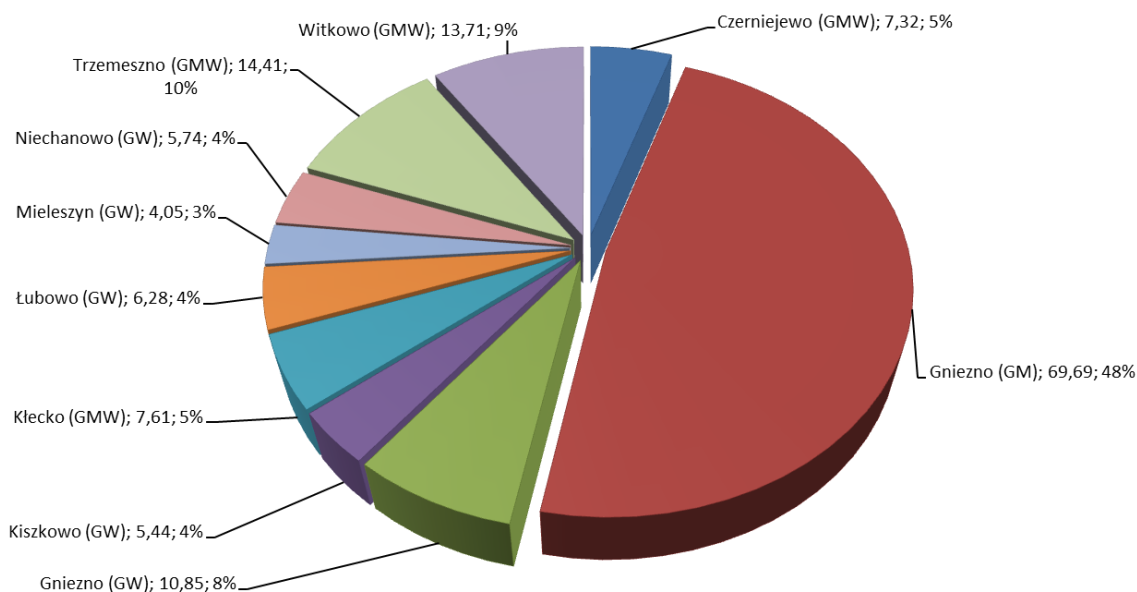
Powierzchnia, jak i gęstość zaludnienia poszczególnych gmin tworzących Powiat Gnieźnieński jest zróżnicowana. I tak zdecydowanie najmniejszy obszar zajmuje gmina miejska Gniezno. Jest to 41 km², co stanowi 3% całkowitej powierzchni PG. Ze względu na to kryterium największy obszar (185 km² – 15% powierzchni PG) zajmuje gmina miejsko-wiejska Witkowo.

Informację nt. powierzchni poszczególnych gmin tworzących Powiat Gnieźnieński wraz z ich udziałem procentowym w PG zamieszczono na Rys. 2.3.



Rys. 2.3 Powierzchnia gmin tworzących Powiat Gnieźnieński w [km²] oraz w [%] (stan na 31.12.2014 r.)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [95]

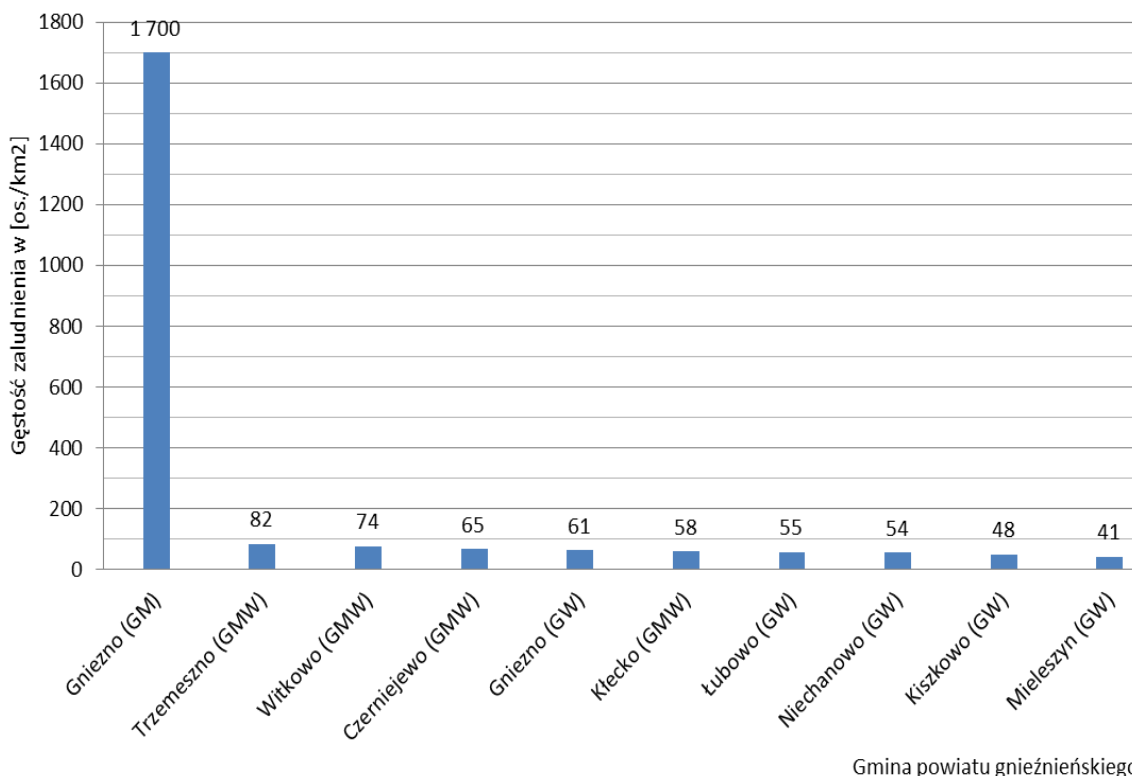
Biorąc pod uwagę kryterium liczby mieszkańców, to zdecydowanie najwięcej osób (prawie 69,7 tys.) zamieszkuje w gminie miejskiej Gniezno, co stanowi 48% ogółu mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego (patrz Rys. 2.4). Z kolei najmniej osób zamieszkuje gminę wiejską Mieleszyn, tj. 4,05 tys. osób (3% mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego).



Rys. 2.4 Liczba mieszkańców gmin tworzących Powiat Gnieźnieński w [tys. os.] (stan na 31.12.2014 r.)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [95]

Uwzględniając kategorię obszaru Powiatu Gnieźnieńskiego to prawie 63% (90 826 osób⁴), mieszkańców zamieszkiwało obszary miejskie (miasta: Gniezno, Czarniejewo, Kłecko, Trzemeszno i Witkowo), a 27% (54 249 osób) obszary wiejskie (gminy wiejskie: Gniezno, Kiszkowo, Łubowo, Mieleszyn, Niechanowo oraz obszary wiejskie gmin miejsko-wiejskich: Czarniejewo, Kłecko, Trzemeszno, Witkowo).

Z kolei jeśli chodzi o gęstość zaludnienia poszczególnych gmin to waha się ona od 41 do 1700 os./km² (patrz Rys. 2.5). Najmniejsza wartość zanotowano w 2014 roku w gminie wiejskiej Mieleszyn. Na drugim biegunie znajduje się gmina miejska Gniezno.



Rys. 2.5 Gęstość zaludnienia gmin tworzących Powiat Gnieźnieński w [os./km²] (stan na 31.12.2014 r.)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [95]

Według podziału fizyczno-geograficznego [26] Powiat Gnieźnieński zlokalizowany jest:

- w makroregionie: Pojezierze Wielkopolsko-Kujawskie,
- w mezoregionach: Pojezierze Gnieźnieńskie i Równina Wrzesińska.

Najwyższym wzniesieniem Powiatu Gnieźnieńskiego jest Wał Wydartowski, który znajduje się 167 m n.p.m.

Obszar PG charakteryzuje się stosunkowo małą lesistością. W ciągu ostatnich wartości ta utrzymuje się na stałym poziomie, tj. 14,5% [93] i jest znacząco mniejszy od średniej dla województwa wielkopolskiego (wartość lesistości wynosi 25,7%) [94]. Jak wskazano w Wieloletnim Strategicznym Programie Operacyjnym Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2014-

⁴ Dane GUS, stan na 31.12.2014.

-2020 [59] znaczącym problemem tego rejonu są trudne warunki wodne oraz stepowanie powiatu. Nie bez znaczenia ma także fakt, iż użytki rolne zajmują około 73% powierzchni PG.

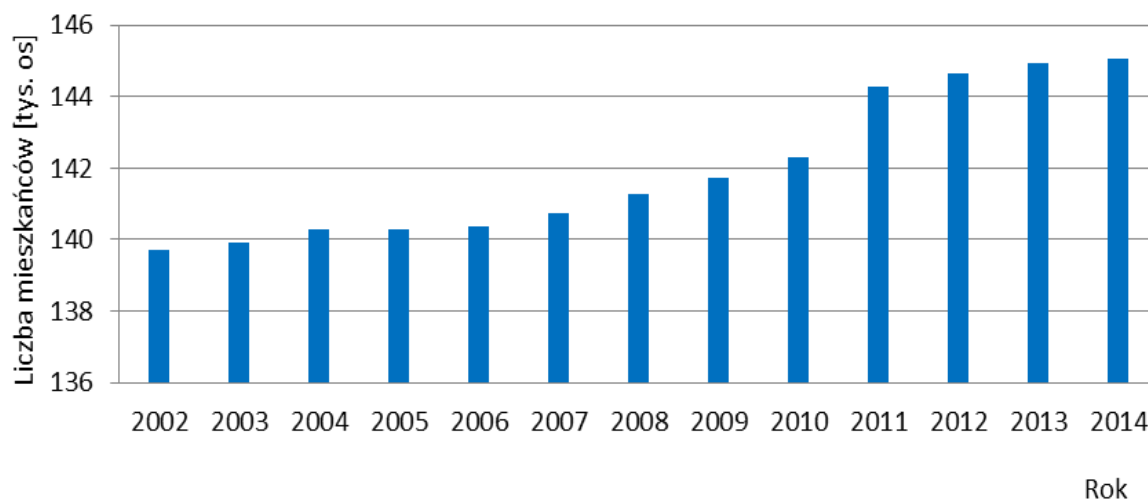
Z punktu widzenia niniejszego PTPG istotne znaczenie odgrywa infrastruktura drogowa oraz kolejowa. W przypadku tej pierwszej wpływa to na szereg czynników jakościowych związanych z wykonywaniem m.in. powiatowego publicznego autobusowego transportu zbiorowego. Jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową to ma ona w przypadku przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich (patrz PTWW [87]).

Mając na uwadze powyższe, charakterystykę infrastruktury transportowej na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego opisano w rozdziale 2.5 niniejszego PTPG.

2.2 Demografia Powiatu Gnieźnieńskiego

2.2.1 Liczba mieszkańców

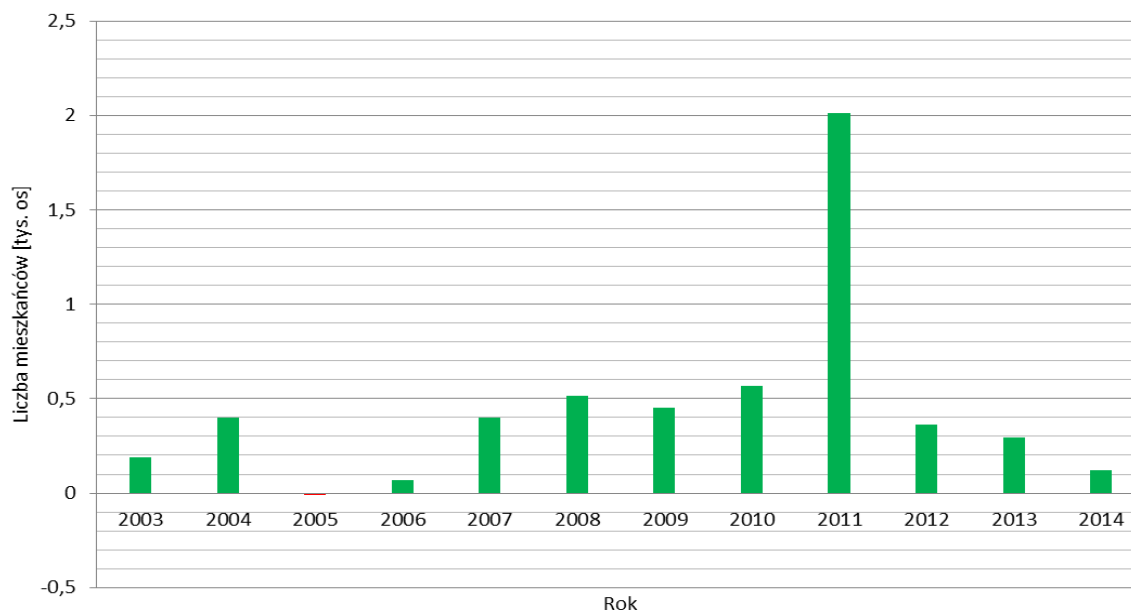
Jak wspomniano wcześniej Powiat Gnieźnieński wg stanu na 31 grudnia 2014 roku zamieszkiwało 145 075 osób i było to o blisko 4% więcej (5 363 osób) w porównaniu z rokiem 2002 (patrz Rys. 2.6). Analizując zmiany liczby mieszkańców „rok do roku” to poza 2005⁵ i 2011⁶ rokiem w ciągu 12 miesięcy liczba w powiecie wzrastała rocznie o prawie 0,25%, przy czym największy skok nastąpił w 2011 roku (patrz Rys. 2.7). Ostatnie trzy lata (rok 2012, 2013 i 2014) charakteryzują się tendencją spadkową w Powiecie Gnieźnieńskim.



Rys. 2.6 Liczba mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

⁵ W 2005 roku w porównaniu z 2004 odnotowano spadek liczby mieszkańców o 0,01%.

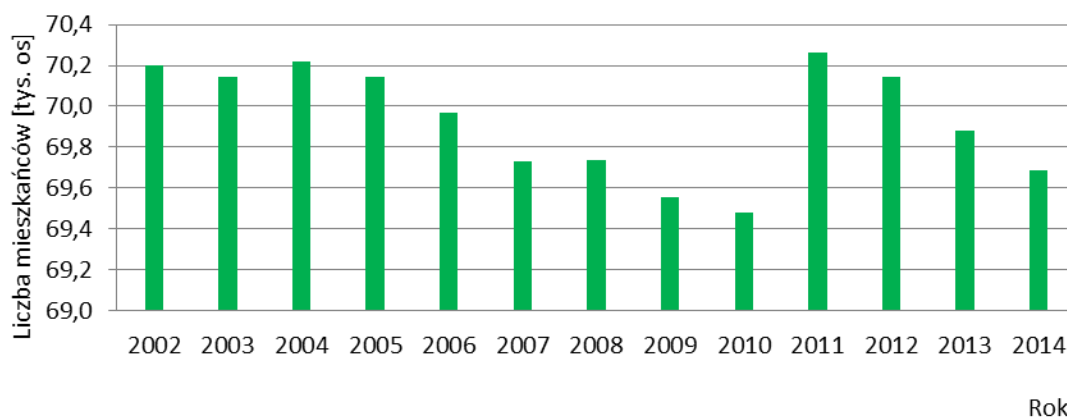
⁶ W 2011 roku w porównaniu z 2010 odnotowano wzrost liczby mieszkańców o 1,41%.



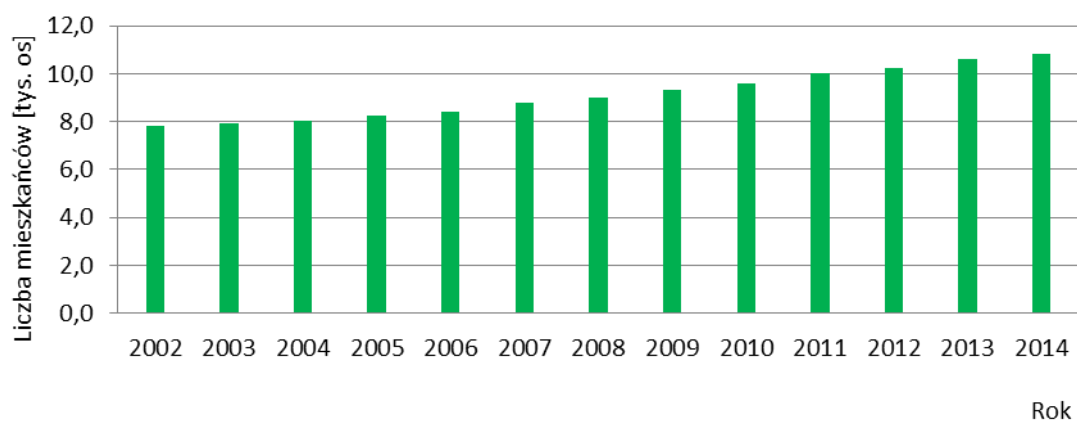
Rys. 2.7 Wielkość zmian liczby mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2003-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

Porównując zmiany liczby mieszkańców poszczególnych gmin tworzących Powiat Gnieźnieński można zauważyć, że:

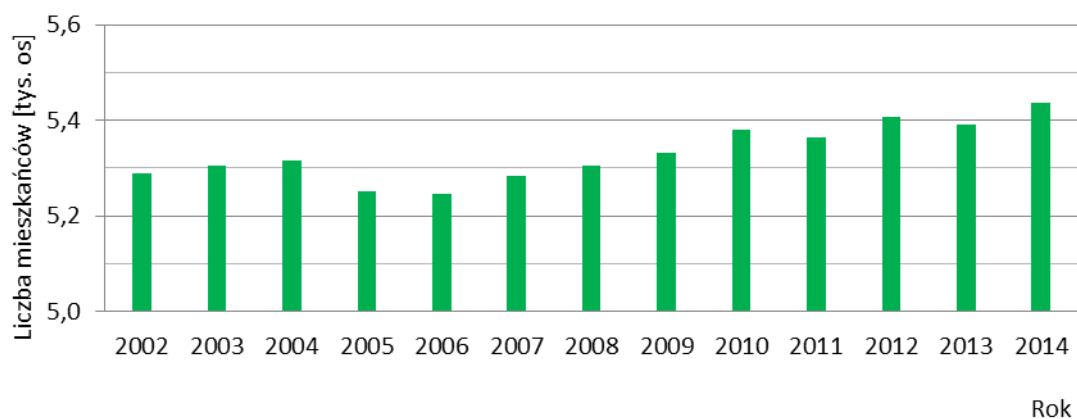
- W mieście Gniezno (GM) oraz gminie Kłecko (GMW) wystąpił spadek liczby mieszkańców (odpowiednio o 514 i 32 os.) – patrz Rys. 2.8 oraz Rys. 2.15,
- W gminie Gniezno (GW) odnotowano wzrost o 3026 mieszkańców (patrz Rys. 2.9),
- W gminie Kiszkowo (GW) odnotowano wzrost o 147 mieszkańców (patrz Rys. 2.10),
- W gminie Łubowo (GW) odnotowano wzrost o 1147 mieszkańców (patrz Rys. 2.11),
- W gminie Mieleszyn (GW) odnotowano wzrost o 75 mieszkańców (patrz Rys. 2.12),
- W gminie Niechanowo (GW) odnotowano wzrost o 485 mieszkańców (patrz Rys. 2.13),
- W gminie Czarniejewo (GMW) odnotowano wzrost o 425 mieszkańców (patrz Rys. 2.14),
- W gminie Trzemeszno (GMW) odnotowano wzrost o 393 mieszkańców (patrz Rys. 2.16),
- W gminie Witkowo (GMW) odnotowano wzrost o 211 mieszkańców (patrz Rys. 2.17).



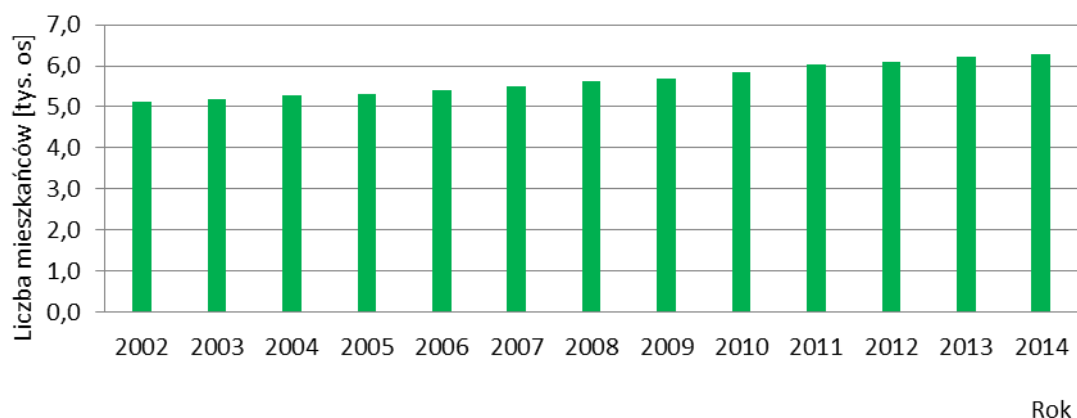
Rys. 2.8 Liczba mieszkańców Gniezna (GM) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



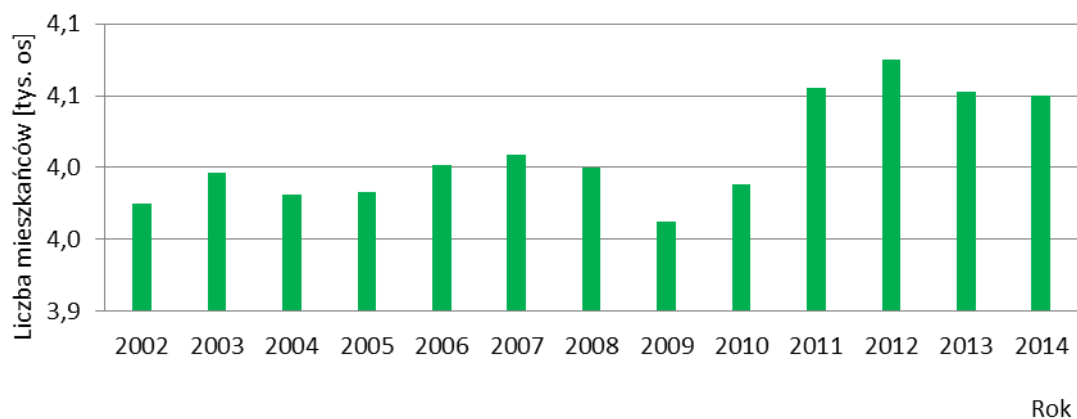
Rys. 2.9 Liczba mieszkańców gminy Gniezno (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



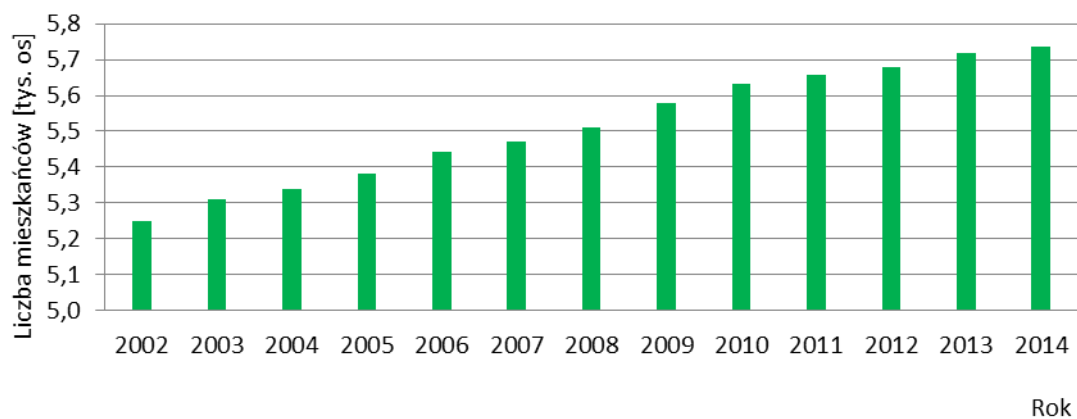
Rys. 2.10 Liczba mieszkańców gminy Kiszkowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



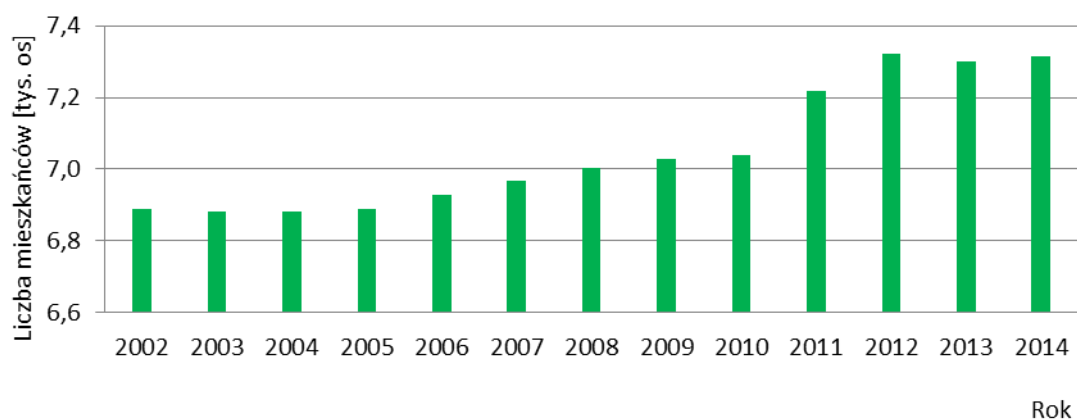
Rys. 2.11 Liczba mieszkańców gminy Łubowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



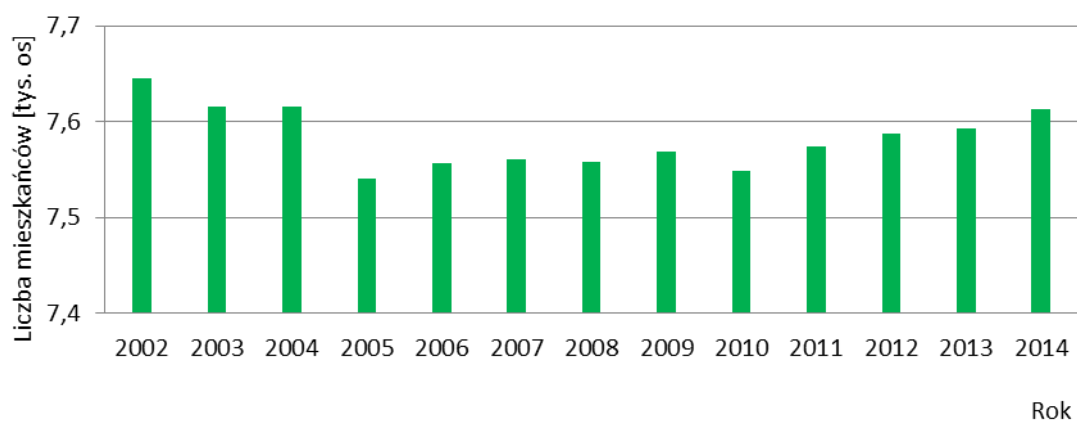
Rys. 2.12 Liczba mieszkańców gminy Mieleszyn (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



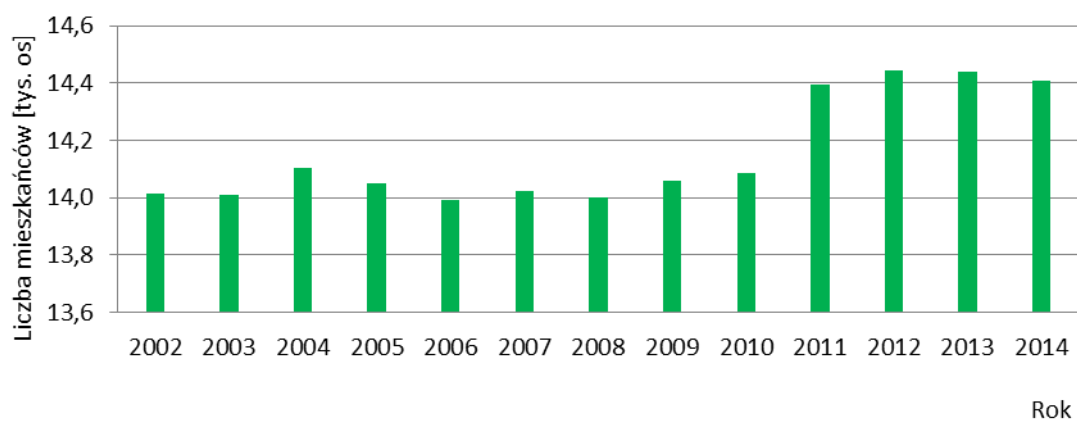
Rys. 2.13 Liczba mieszkańców gminy Niechanowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



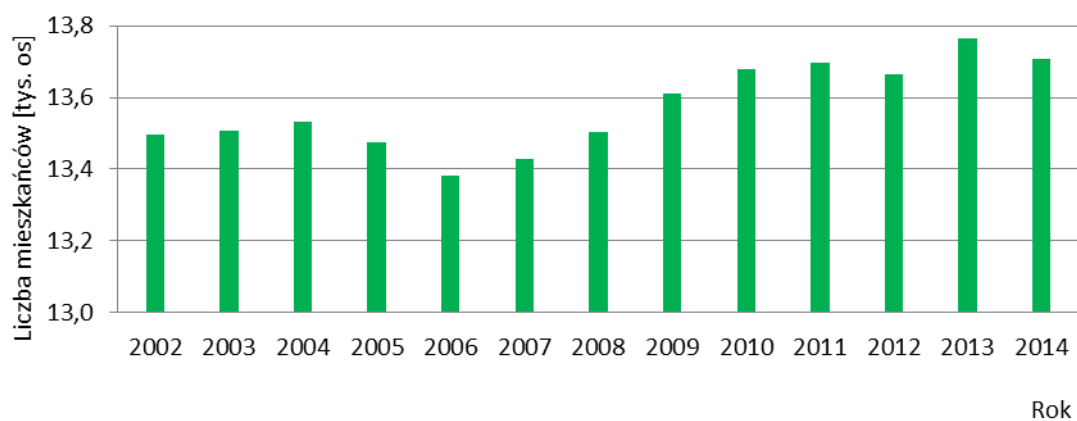
Rys. 2.14 Liczba mieszkańców gminy Czarniejewo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



Rys. 2.15 Liczba mieszkańców gminy Kłecko (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



Rys. 2.16 Liczba mieszkańców gminy Trzemeszno (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



Rys. 2.17 Liczba mieszkańców gminy Witkowo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

Zmiana liczby mieszkańców w gminie miejskiej Gniezno w latach 2002-2014 cechowała się dużą nierównomiernością (patrz Rys. 2.8). Można zaobserwować pewne okresy. W pierwszym z nich (lata 2002-2005) liczba ludności gdzie przekraczała 70 tys. Od 2006 do 2010 wyróżnić można drugi charakterystyczny przedział czasowy, w którym nastąpił spadek liczebności mieszkańców do 69,5 tys. osób. Niezwykle dynamiczny wzrost liczby osób tej gminy zanotowano w 2011 roku (początek trzeciego okresu). Niestety taka tendencja wystąpiła tylko jednokrotnie, bowiem w kolejnych latach w Gnieźnie liczba mieszkańców spadała corocznie o ok. 200 os.

Zupełnie inną dynamikę zmian liczby mieszkańców zanotowano na obszarach gminy wiejskiej Gniezno (patrz Rys. 2.9). W tym przypadku corocznie odnotowano wzrost liczby osób średnio o ok. 250 (od 106 w 2004 roku do 422 w 2011 roku). Podobną tendencję zarejestrowano w innych gminach wiejskich, np. Łubowo (patrz Rys. 2.11) oraz Niechanowo (patrz Rys. 2.13). W pierwszej z gmin (Łubowo) corocznie liczba mieszkańców wzrastała średnio o prawie 10 os., z kolei w drugiej (Niechanowo) wartość ta oscylowała wokół 4.

Z kolei w gminie wiejskiej Kiszkowo (patrz Rys. 2.10) po spadku liczby mieszkańców w 2005 i 2006 zaobserwować można tendencję wzrostową. Nie mniej w 2011 i 2013 wg danych GUS liczba osób zamieszkujących tę gminę spadła. Finalnie w analizowanym okresie zanotowano wzrost o 147.

Zupełnie odmiennie kształtowała się w latach 2002-2014 liczba mieszkańców w gminie wiejskiej Mieleszyn (patrz Rys. 2.12). Po okresach wzrostu (rok 2003, 2007, 2012) zaobserwować można spadki. Przykładowo w 2013 roku liczba mieszkańców tej gminy wg stanu na 31 grudnia wyniosła 4 053 i była o 22 niższa niż w 2012 roku.

Analizując zmiany liczby mieszkańców gmin miejsko-wiejskich Powiatu Gnieźnieńskiego, to w przypadku Czerniejewa (patrz Rys. 2.14), Trzemeszna (patrz Rys. 2.16) i Witkowa (patrz Rys. 2.17) zauważyć można podobne tendencje, tj.:

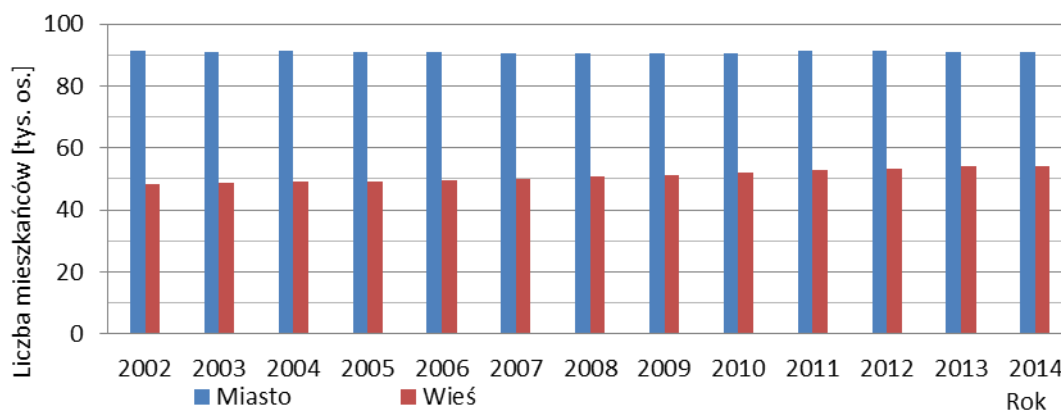
- wzrost liczby mieszkańców do roku 2004, a następnie spadek w 2006 r.,
 - wzrost liczby mieszkańców do roku 2012/2013 i następnie ich niewielki spadek w 2014.
- Jeśli chodzi o Kłecko, to tak jak w Gnieźnie (GM), na obszarze tym zanotowano spadek liczby mieszkańców (porównując rok 2002 i 2014). Przy czym od 2011 zaobserwować można trend wzrostowy.

Biorąc pod uwagę kryterium płci, to w latach 2002-2012 Powiat Gnieźnieński zamieszkiwało [13]:

- od 71 398 (w 2002 roku) do 73 953 kobiet (w 2014 roku),
- od 68 314 (w 2002 roku) do 71 122 mężczyzn (w 2014 roku).

Liczba kobiet w stosunku do liczby mężczyzn w niewielkim stopniu ulegała obniżeniu (z 51,1% do 51,0% ogółu mieszkańców analizowanego obszaru). Przekłada się to na zmianę współczynnika feminizacji (z 104,5 do 116,5 kobiet na 100 mężczyzn).

Jeśli chodzi o miejsce zamieszkania, to zaobserwować można od 2002 roku występujące procesy dezurbanizacyjne, bowiem wg Głównego Urzędu Statystycznego [13] w 2012 na obszarach miejskich odnotowano spadek liczby mieszkańców (o 388 os.), a na obszarach wiejskich ich wzrost (o 5751 os.) – patrz Rys. 2.18. Należy zaznaczyć, że corocznie liczba mieszkańców wsi w analizowanych latach zwiększała się średnio o blisko 500 osób. Dla porównania coroczny spadek mieszkańców terenów miejskich wyniósł 32 osoby.



Rys. 2.18 Liczba mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 z podziałem na osoby zamieszkujące miasto i wieś (stan na 31. grudnia)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

Na liczbę mieszkańców danego obszaru mają wpływ także migracje. Jak wskazano w WSPOPG na lata 2014-2020 [59] wiele młodych osób wyjeżdżając na studia do Poznania i mieszkających w poznańskich akademikach często po studiach zostaje w Poznaniu. W Tab. 2.2 przedstawiono podstawowe wskaźniki migracji dla Powiatu Gnieźnieńskiego wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r.

Tab. 2.2 Migracje na pobyt stały w Powiecie Gnieźnieńskim w 2014 roku w [os.] (stan na 31. grudnia)

L.p.	Wskaźnik	Wartość [os.]
1	Zameldowania w ruchu wewnętrznym	1446
2	Zameldowania z zagranicy	31
3	Wymeldowania w ruchu wewnętrznym	1564
4	Wymeldowania za granicę	62
5	Saldo migracji	-149
6	Saldo migracji wewnętrznych	-118
7	Saldo migracji zagranicznych	-31

źródło: www.polskawliczbach.pl na podstawie danych GUS [13]

I tak saldo migracji wewnętrznych dla Powiatu Gnieźnieńskiego wyniosło w 2014 roku -118 osób, co oznacza, że więcej osób się wymeldowało niż zameldowało. W latach 2002-2014 w większości przypadków liczba nowo zameldowanych na stałe była niższa od wymeldowanych. Wyjątkiem jest rok 2004, 2008 i 2010 [92]. Należy podkreślić, że na poziomie migracji wewnętrznych gmin zdecydowaną przewagę osób nowo zameldowanych rejestruje się na obszarze gminy wiejskiej Gniezno (patrz Tab. 2.3). Oprócz tego obszar ten charakteryzuje się saldem migracji wg kierunku miasto-wieś także dodatnim (patrz Tab. 2.4). Tak wysoka wartość w kolejnych latach salda migracji wewnętrznych (od 120 do 287) oraz salda migracji miasto-wieś (od 116 do 286) świadczyć może o występujących procesach dezurbanizacyjnych, co jest czynnikiem, który należy uwzględnić przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego.

Dotyczy to zarówno kwestii organizacyjnych, ale i dostosowania infrastruktury przystankowej w celu zapewnienia minimalnego poziomu dostępności do PTZ.

Tab. 2.3 Migracje na pobyt stały gminne w ruchu wewnętrznym i zagranicznym w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2005-2014 w [os.] (stan na 31. grudnia)

Saldo migracji	Rok	Gmina Powiatu Gnieźnieńskiego									
		Gniezno (GM)	Czarniejewo (GMW)	Gniezno (GW)	Kiszczkowo (GW)	Kłeczek (GMW)	Łubowo (GW)	Mieleszyn (GW)	Niechanowo (GW)	Trzemeszno (GMW)	Witkowo (GMW)
Wewnętrznych	2005	-84	-6	180	-50	-64	16	-21	40	-55	-88
	2006	-147	28	120	-32	-9	35	-15	5	-100	-92
	2007	-409	44	287	-1	-35	77	-5	10	-43	-26
	2008	-111	-19	170	23	-41	72	-22	9	-40	-23
	2009	-304	12	232	-27	-58	51	-31	43	-9	3
	2010	-220	-10	203	2	-41	89	-5	16	-44	13
	2011	-217	2	217	-20	-28	58	-33	25	-32	-60
	2012	-188	32	216	24	8	46	-16	1	-34	-114
	2013	-210	-29	251	-28	-23	65	-38	12	-15	-8
	2014	-155	-10	178	13	-34	43	-12	10	-74	-77
Zagranicznych	2005	-2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	2006	-17	-5	-4	0	-6	0	0	0	0	-8
	2007	-13	-1	-1	-5	-17	0	0	0	-11	-4
	2008	15	1	-6	-4	-6	0	0	0	-5	-2
	2009	40	2	1	1	-2	0	0	0	-6	-3
	2010	31	1	1	2	0	0	0	0	0	0
	2011	45	1	0	-1	2	0	0	0	2	-7
	2012	-10	1	0	0	-1	0	0	0	0	-2
	2013	12	-1	0	1	0	0	0	1	-1	-6
	2014	-21	0	-2	0	-4	0	0	0	0	-4

źródło: opracowanie na podstawie danych US w Poznaniu [92]

Jeśli chodzi o zameldowania z zagranicy, to w latach 2009-2011 zanotowano wyż, bowiem wartość ta oscylowała wokół 65 osób. Obecnie (2014 r.) wskaźnik ten wynosi 31 (patrz Tab. 2.2). Nie mniej nadal jest to wartość korzystna. Negatywną tendencję zaobserwować można w przypadku wymeldowania za granicę. Po spadku w latach 2008-2011 (odpowiednio 41, 33, 23, 26) w 2014 roku wartość ta osiągnęła poziom 62 i była zaledwie o 7 osób gorsza od najgorszego roku tj. 2007 (liczba wymeldowani za granicę wyniosła 69 osób). Z kolei saldo migracji w 2014 było ujemne (patrz Tab. 2.2). Analizując wartości tego wskaźnika na przestrzeni lat, to w okresie 2005-2014 (patrz Tab. 2.3) wahał się on od -52 (2007 r.) do 42 (2011 r.). Przy czym należy zaznaczyć, że największe wahania występowały w Gnieźnie (GM). W przypadku gmin Łubowo (GW) i Mieleszyn (GW) saldo migracji wyniosło 0.

Tab. 2.4 Saldo migracji na pobyt stały wg kierunku: miasto - wieś w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 w [os.] (stan na 31. grudnia)

Rok	Gmina Powiatu Gnieźnieńskiego									
	Czerniejewo (GMW)	Gniezno (GM)	Gniezno (GW)	Kiszkowo (GW)	KłECKO (GMW)	Łubowo (GW)	Mieleszyn (GW)	Niechanowo (GW)	Trzemeszno (GMW)	Witkowo (GMW)
2005	-6	-86	181	-50	-64	16	-21	40	-55	-88
2006	23	-164	116	-32	-15	35	-15	5	-100	-100
2007	43	-422	286	-6	-52	77	-5	10	-54	-30
2008	-18	-96	164	19	-47	72	-22	9	-45	-25
2009	14	-264	233	-26	-60	51	-31	43	-15	0
2010	-9	-189	204	4	-41	89	-5	16	-44	13
2011	3	-172	217	-21	-26	58	-33	25	-30	-67
2012	33	-198	216	24	7	46	-16	1	-34	-116
2013	-30	-198	251	-27	-23	65	-38	13	-16	-14
2014	-10	-176	176	13	-38	43	-12	10	-74	-81

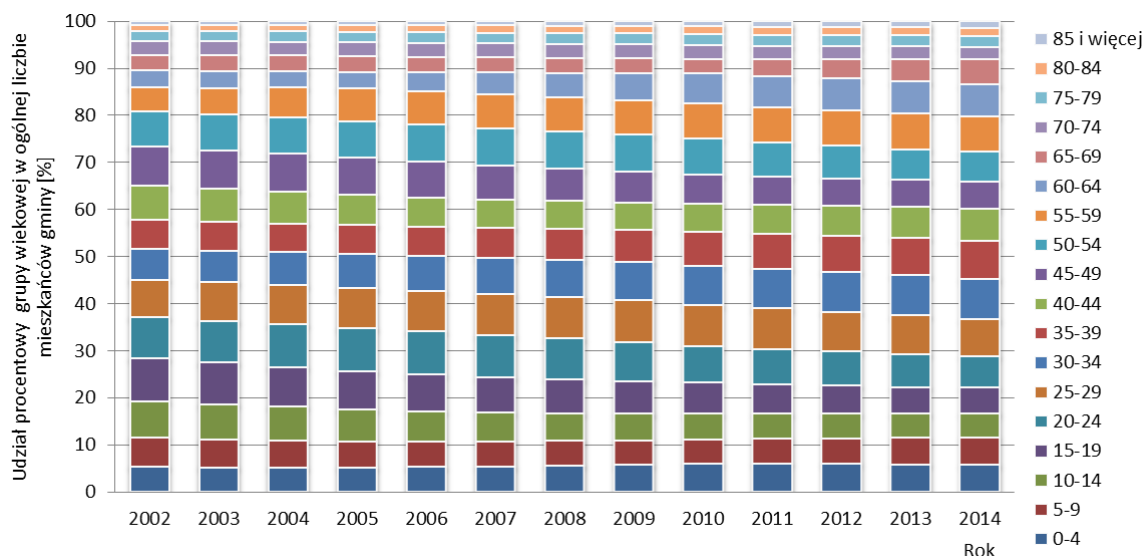
źródło: opracowanie na podstawie danych US w Poznaniu [92]

2.2.2 Struktura wiekowa mieszkańców

Jeśli chodzi o strukturę wiekową mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego, to w latach 2002-2014 zaobserwować można znaczne zmiany (patrz Rys. 2.19), których trendy wpływać mogą na planowanie zrównoważonego transportu zbiorowego na obszarze PG. Przyjmując podział GUS, w którym to wiek niemobilny wynosi od 45 lat do wieku emerytalnego, a wiek poprodukcyjny powyżej wieku emerytalnego, to udział łączny procentowy tych grup w całkowitej populacji mieszkańców PG wzrósł z niecałych 35% w roku 2002, do wartości prawie 40%. Oznacza to wzrost o prawie 9,1 tys. osób. Jeżeli porównać to do wzrostu ogólnej liczby mieszkańców (5 363) w analogicznym przedziale czasowym (2002-2014) jest zjawiskiem niepożądanym.

Na podstawie Rys. 2.19 można stwierdzić, że następuje przesuwanie się najliczniejszej grupy. I tak:

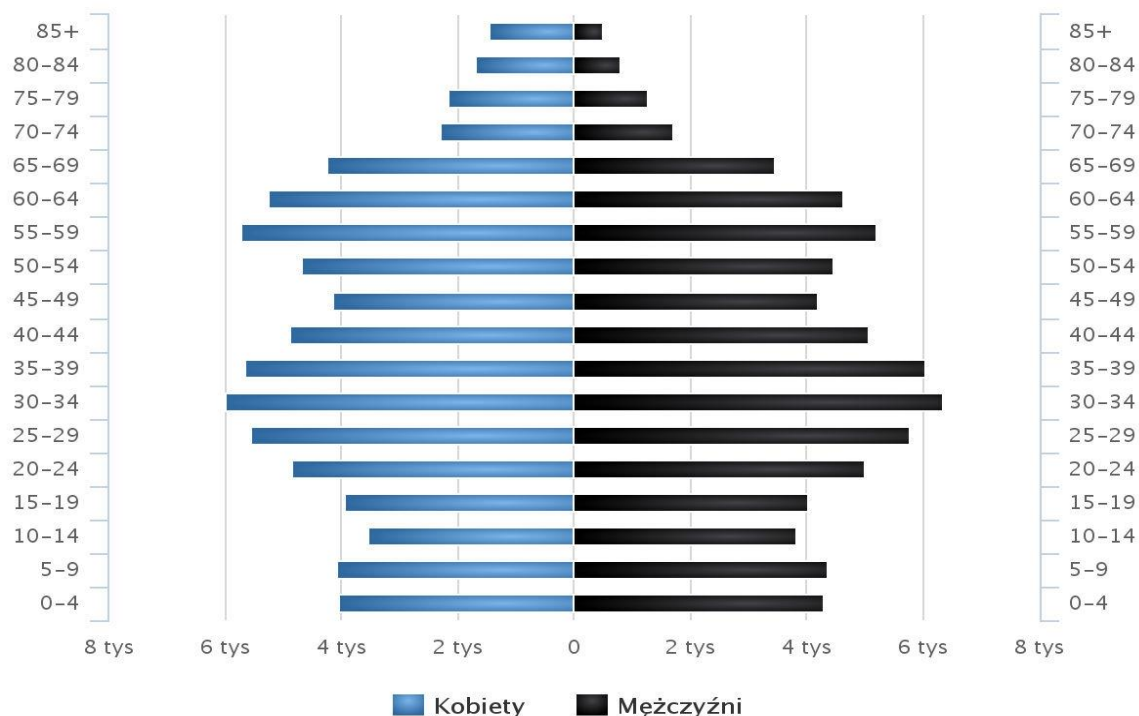
- w 2002 roku najliczniejszą grupę mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego stanowiły osoby w wieku od 15 do 19 lat (9,1%),
- w latach 2003-2007 najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 20 do 24 lat (średnio 9%) ,
- w latach 2008-2012 najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 25 do 29 lat (średnio 8,7%),
- w latach 2013-2014 najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 30 do 34 lat (średnio 8,5%).



Rys. 2.19 Procentowa struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

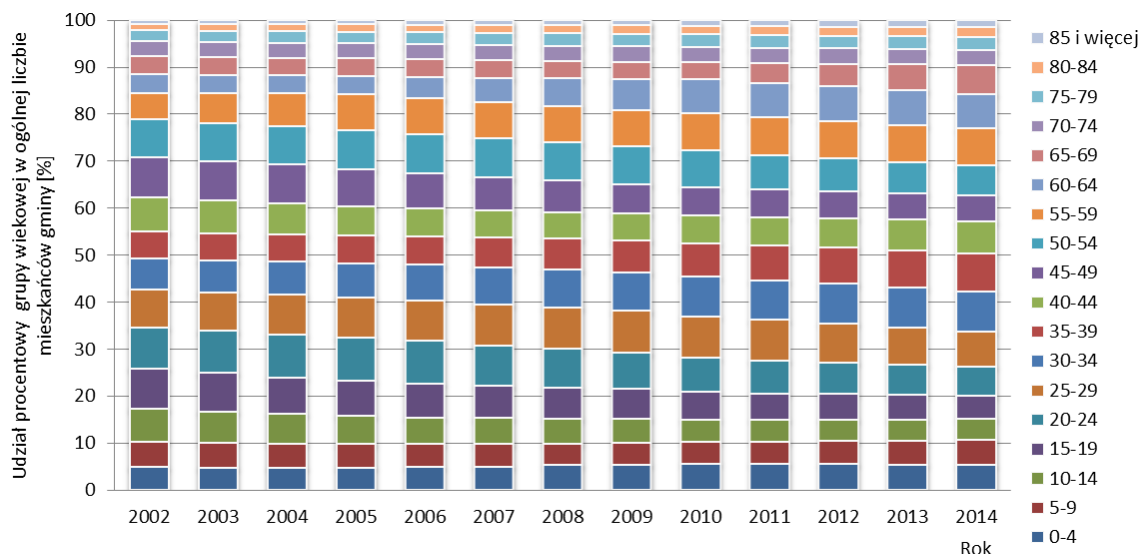
Analizując strukturę wiekową mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego z 2014 roku (patrz Rys. 2.20) to do wieku 49 lat liczba mężczyzn w poszczególnych przedziałach wiekowych jest wyższa od kobiet. Od 50 roku życia zaobserwować można tendencję odwrotną. Finalnie w kategorii 85+ kobiet jest ponad trzykrotnie więcej niż mężczyzn.



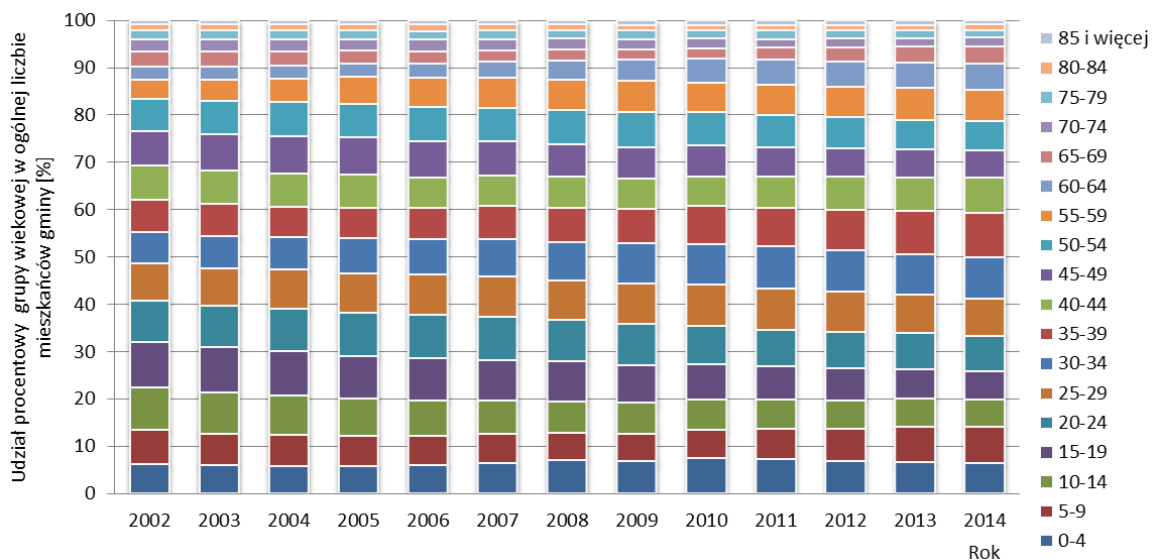
Rys. 2.20 Piramida wieku mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w 2014 roku (stan na 31. grudnia)

źródło: www.polskawliczbach.pl na podstawie danych GUS [13]

W poszczególnych gminach Powiatu Gnieźnieńskiego zmiany udziałów procentowych poszczególnych grup wiekowych w ogólnej liczbie mieszkańców w latach 2002-2014 były zróżnicowane (patrz od Rys. 2.21 do Rys. 2.30)



Rys. 2.21 Struktura wiekowa mieszkańców Gniezna (GM) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

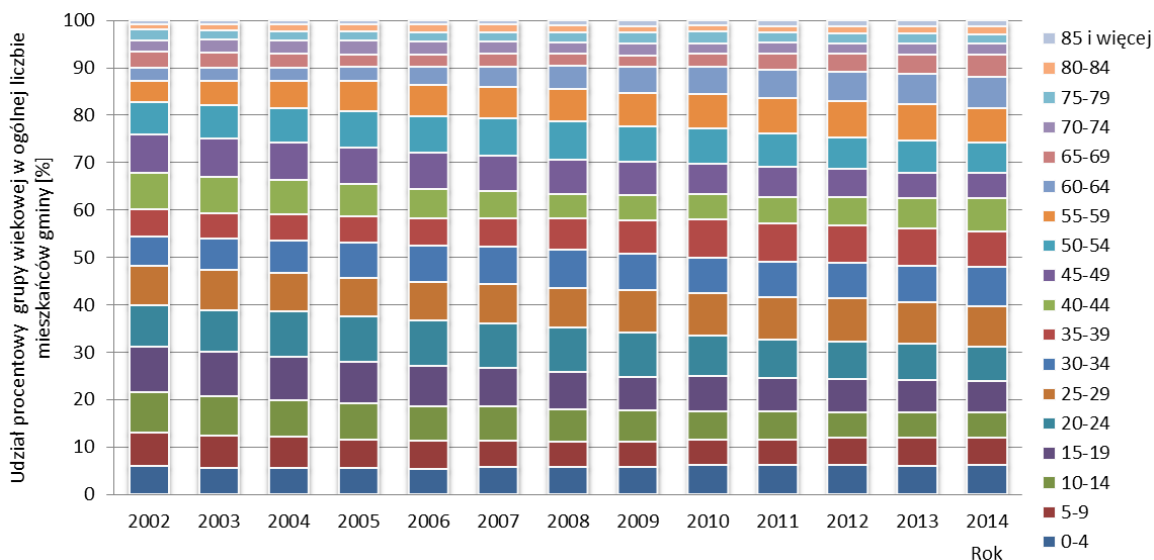


Rys. 2.22 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Gniezno (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

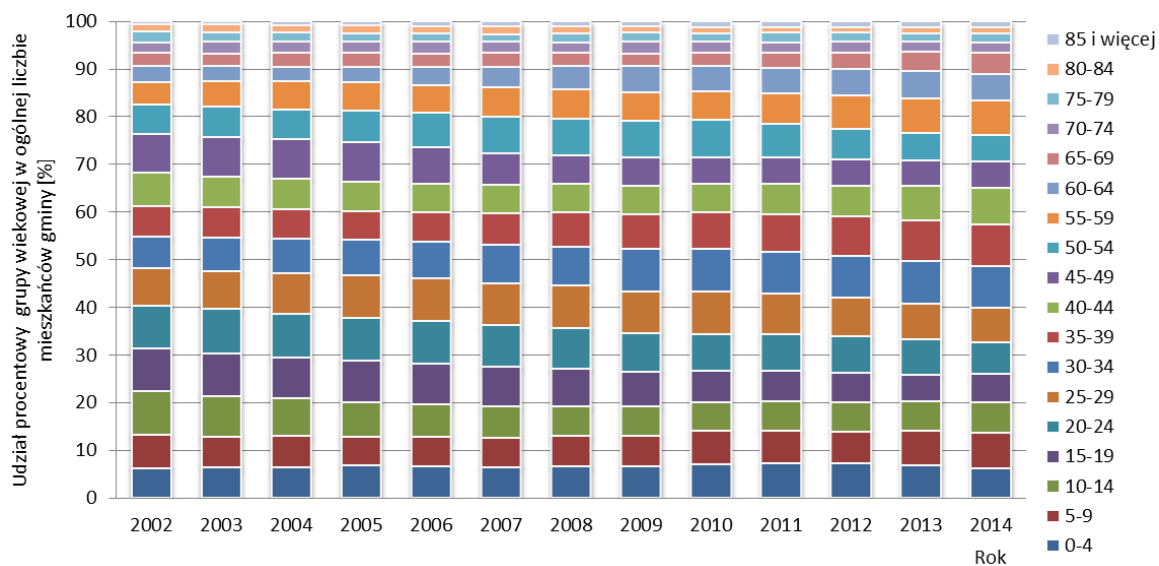
I tak jedynie w kilku gminach udziały procentowe grup wiekowych nie uległy zmianie w ciągu 13 lat⁷. Były to gminy:

⁷ Wnioski te wynikają z przeprowadzonych obliczeń. Przykładowo, jeżeli udział procentowy grupy 0-4 lata wyniósł w całkowitej liczbie mieszkańców w 2002 roku 4% i na takim samym poziomie pozostał w 2014 roku, to wartość udziału nie uległa zmianie.

- Gniezno (GM) – grupa 70-74 lata
- Czarniejewo (GMW) – grupa 75-79 lat,
- Gniezno (GW), Mieleszyn (GW) – grupa 80-84 lata,
- Łubowo (GW) – grupa 0-4 lata.



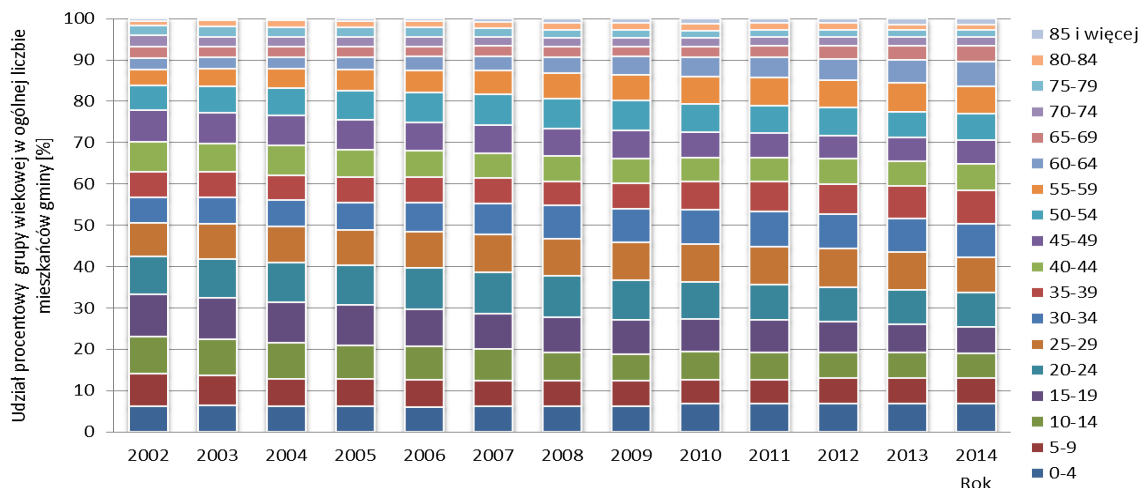
Rys. 2.23 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Kiszkowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



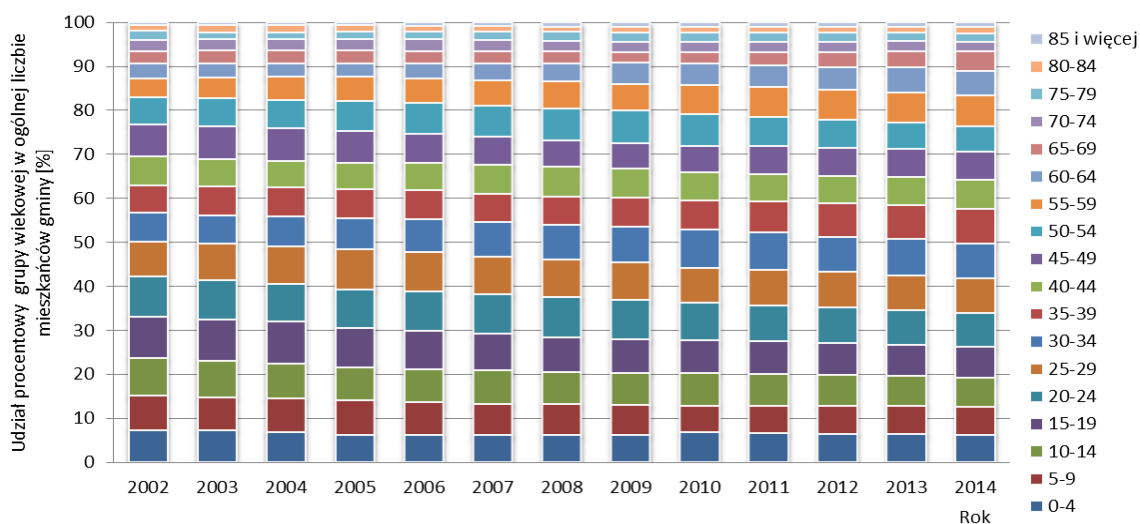
Rys. 2.24 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Łubowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

Z kolei największe zmiany jeśli chodzi o udziały poszczególnych grup w ogólnej liczbie mieszkańców zarejestrowano w gminach:

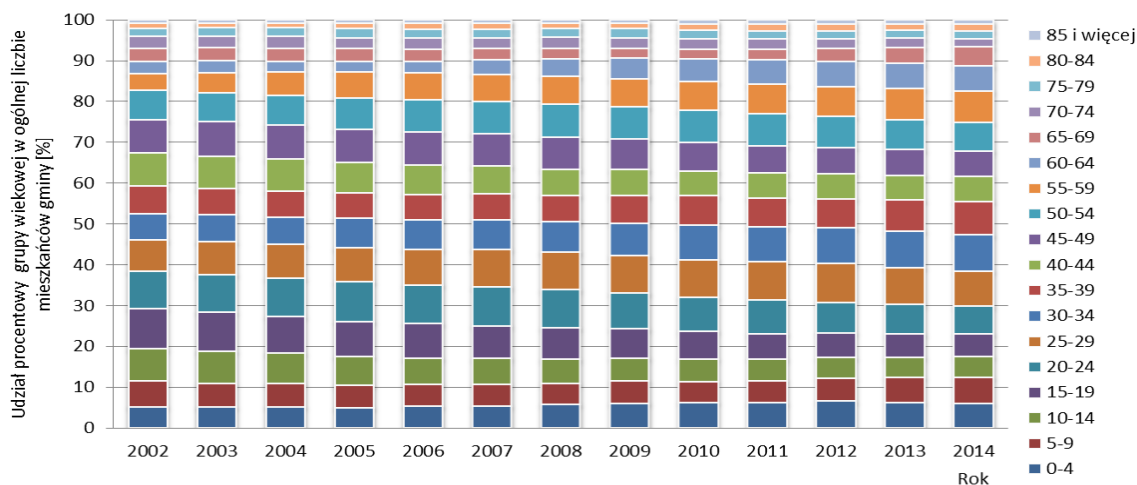
- Czarniejewo (GMW), Kłecko (GMW), Mieleszyn (GW), Gniezno (GW), Gniezno (GM) – grupa wiekowa 15-19 lat,
- Kiszkowo (GW), Trzemeszno (GMW) – grupa wiekowa 60-64 lata.



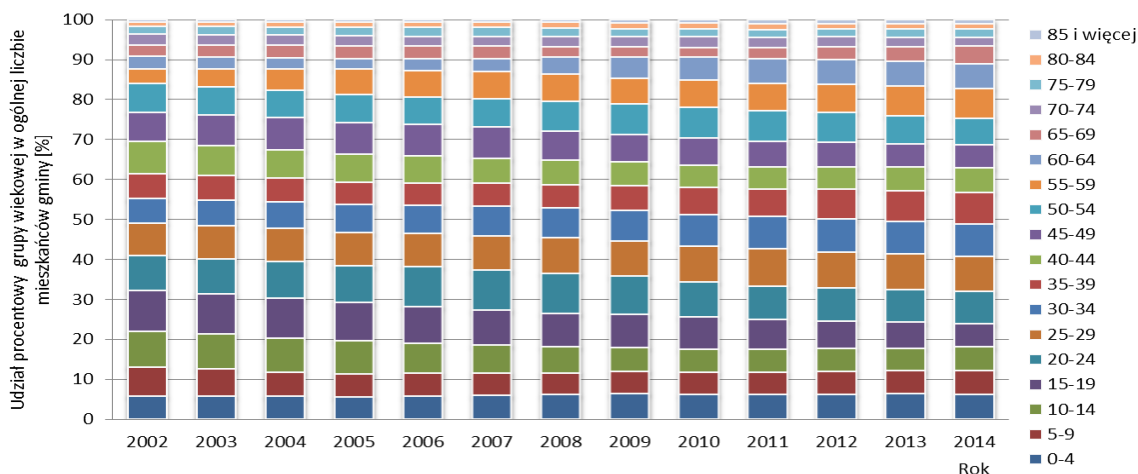
Rys. 2.25 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Mieleszyn (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



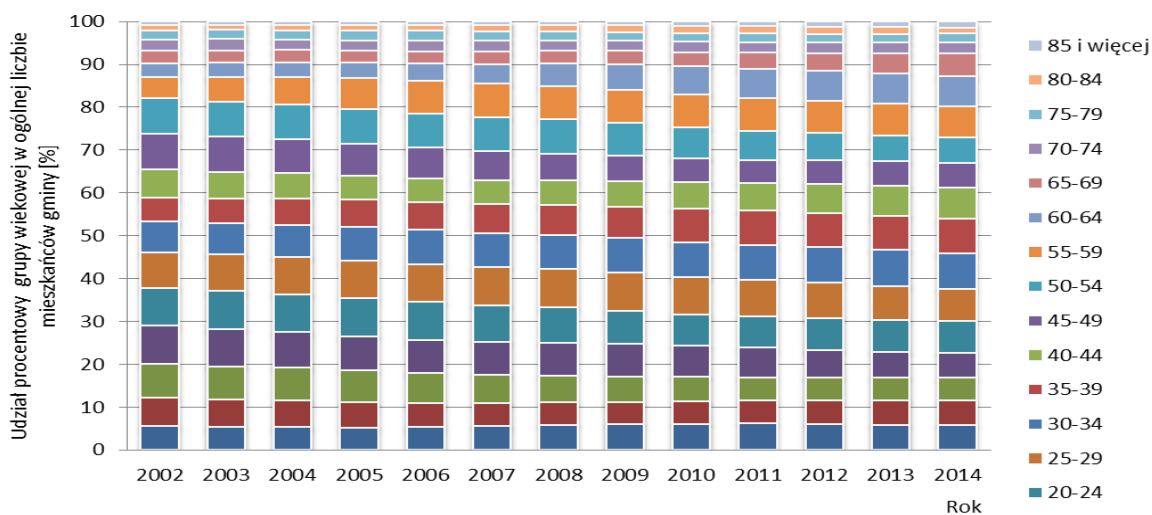
Rys. 2.26 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Niechanowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



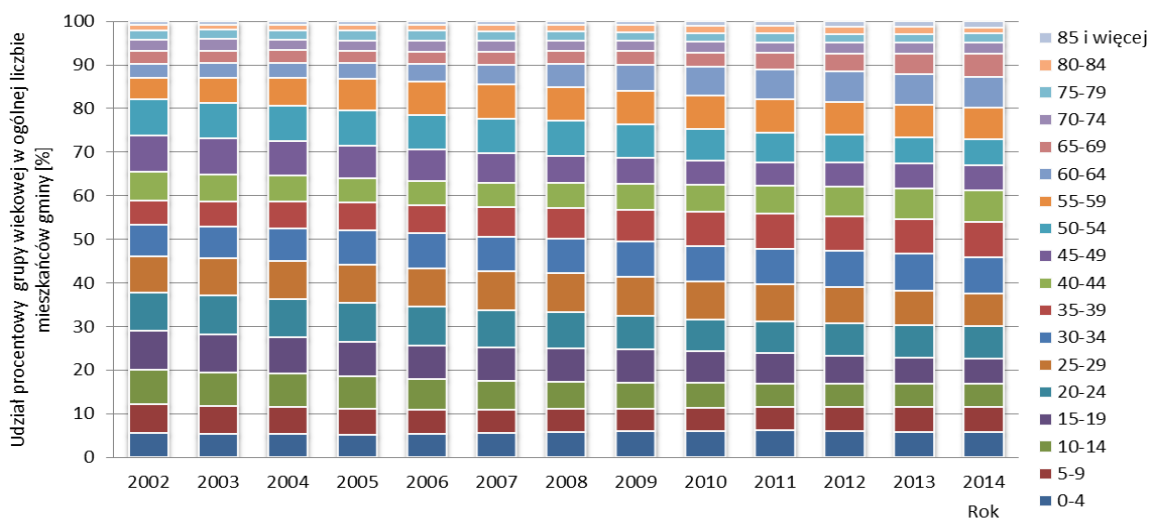
Rys. 2.27 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Czarniejewo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



Rys. 2.28 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Kłecko (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]



Rys. 2.29 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Trzemeszno (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

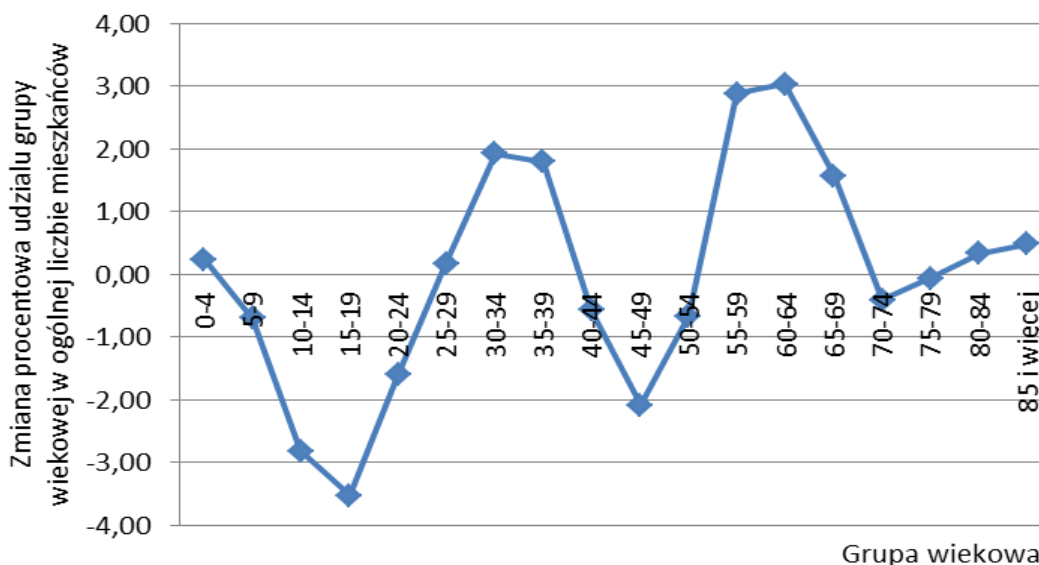


Rys. 2.30 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Witkowo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

Zestawiając ze sobą występujące zmiany udziałów procentowych grup w ogólnej liczbie mieszkańców gmin PG można stwierdzić, że przeciętnie:

- Udział grup: 5-9, 10-14, 15-19, 20-24, 40-44, 45-49, 70-74 oraz 75-79 lat zmalał w poszczególnych gminach,
- Udział grup: 0-4, 25-29, 30-34, 35-39, 55-59, 60-64, 65-69, 80-84 oraz 85 i więcej lat wzrósł.

Zestawienie zbiorcze wyznaczonych wartości przedstawiono na Rys. 2.31. Jak można zauważyć największy spadek widoczny jest w grupie 15-19, a największy wzrost grupy 60-64.



Rys. 2.31 Średnie zmiany procentowe udziału danej grupy wiekowej w liczbie mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego – porównanie roku 2002 i 2014 (stan na 31. grudnia)
Opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

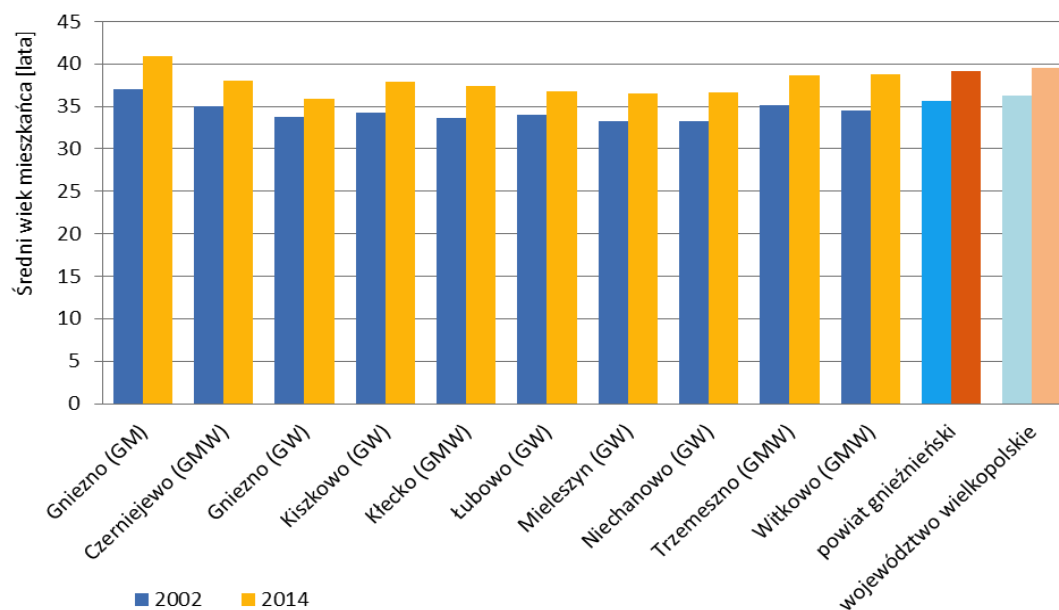
Zakładając równomierny rozkład liczebności osób w poszczególnych przedziałach wiekowych mieszkańców⁸, to przeciętna liczba lat osoby z PG wzrosła od 2002 roku o ponad 42 miesiące. Obecnie w Powiecie Gnieźnieńskim średni wiek mieszkańca wynosi 39 lat i 2 miesiące. Dla porównania w województwie wielkopolskim wartość ta jest o ponad 4 miesiące wyższa (patrz Rys. 2.32). Najwyższą średnią wielu oszacowano w gminie miejskiej Gniezno (prawie 41 lat). Na przeciwnym biegunie znajduje się z kolei gmina wiejska Gniezno (niecałe 36 lat).

Porównując szybkość starzenia się w poszczególnych gminach, to w latach 2002-2014:

- najmniejszą zmianę odnotowano w gminie wiejskiej Gniezno (nieco powyżej 25 miesięcy),
- największą zmianę odnotowano w gminie Witkowo (prawie 51 miesięcy).

Podsumowując, przeprowadzona analiza wykazuje, że w planowaniu powiatowego publicznego transportu zbiorowego w horyzoncie 2026 roku istotne będzie uwzględnienie faktu wzrostu liczby mieszkańców, w tym i tych o ograniczonej mobilności.

⁸ W obliczeniach przyjęto także maksymalną długość życia na poziomie 89 lat.



Rys. 2.32 Porównanie średniego wieku mieszkańca w Powiecie Gnieźnieńskim oraz województwie wielkopolskim w 2002 i 2014 roku (stan na 31. grudnia)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]

2.3 Gospodarka Powiatu Gnieźnieńskiego

Według Wieloletniego Strategicznego Programu Operacyjnym Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2014-2020⁹ [59] Powiat Gnieźnieński charakteryzuje się stosunkowo dobrymi perspektywami rozwoju. W dokumencie tym wskazano, że miasto Gniezno jest jednym z ośrodków subregionalnych w Wielkopolsce pełniących kluczową rolę na analizowanym obszarze. Potwierdzają to najnowsze dane statystyczne (z 31.12.2015) [3]. Otóż w Powiecie Gnieźnieńskim zarejestrowanych było łącznie 15 549 podmiotów, z czego ponad 97% (15144) należało do sektora prywatnego, a niecałe 3% do sektora publicznego (405). W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców PG plasuje się w czołówce powiatów województwa wielkopolskiego (patrz Rys. 2.33 – przedział od 1050,1 do 1200,0). Jak można zauważyć na Rys. 2.34 największy udział w tym mają gminy miejska i wiejska Gniezno. Najgorzej w tej klasyfikacji wypada gmina Niechanowo, która została zaliczona do grupy gmin, w których liczba podmiotów gospodarki narodowej waha się od 600,1 do 750,0.

Analizując dane szczegółowe dla Powiatu Gnieźnieńskiego (patrz Tab. 2.5) to w roku 2015 w porównaniu z 2014 pozytywne zmiany wystąpiły w sektorze prywatnym, gdzie liczba PGN wzrosła o 128. Dla przykładu w sektorze publicznym nie odnotowano żadnych zmian w liczebności podmiotów.

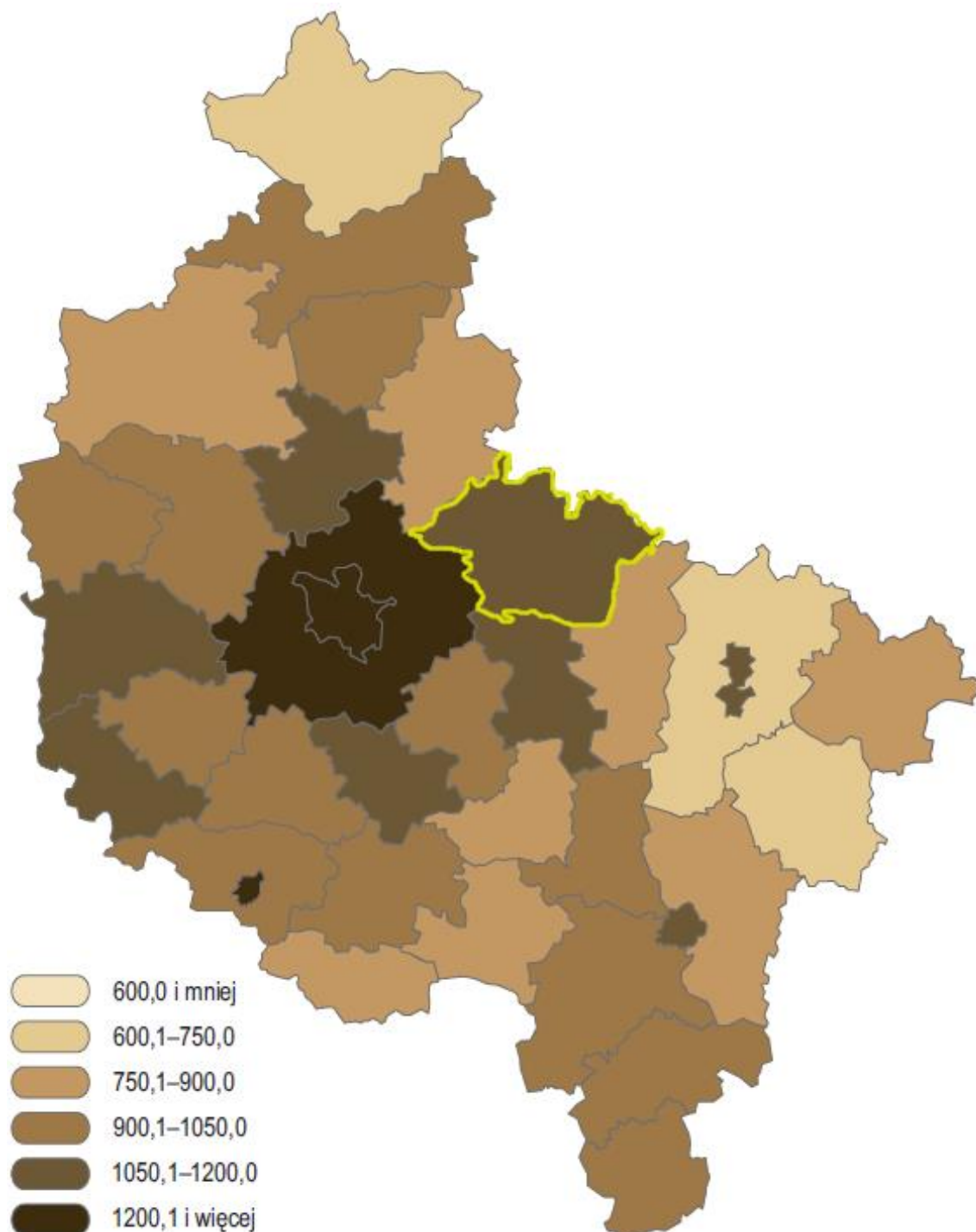
Jeśli chodzi o liczbę pracujących¹⁰, to:

- 95,6% stanowiły firmy posiadające do 9 pracowników,
- 3,5% stanowiły firmy posiadające od 10 do 49 pracowników,
- 0,8% stanowiły firmy posiadające od 50 do 249 pracowników,

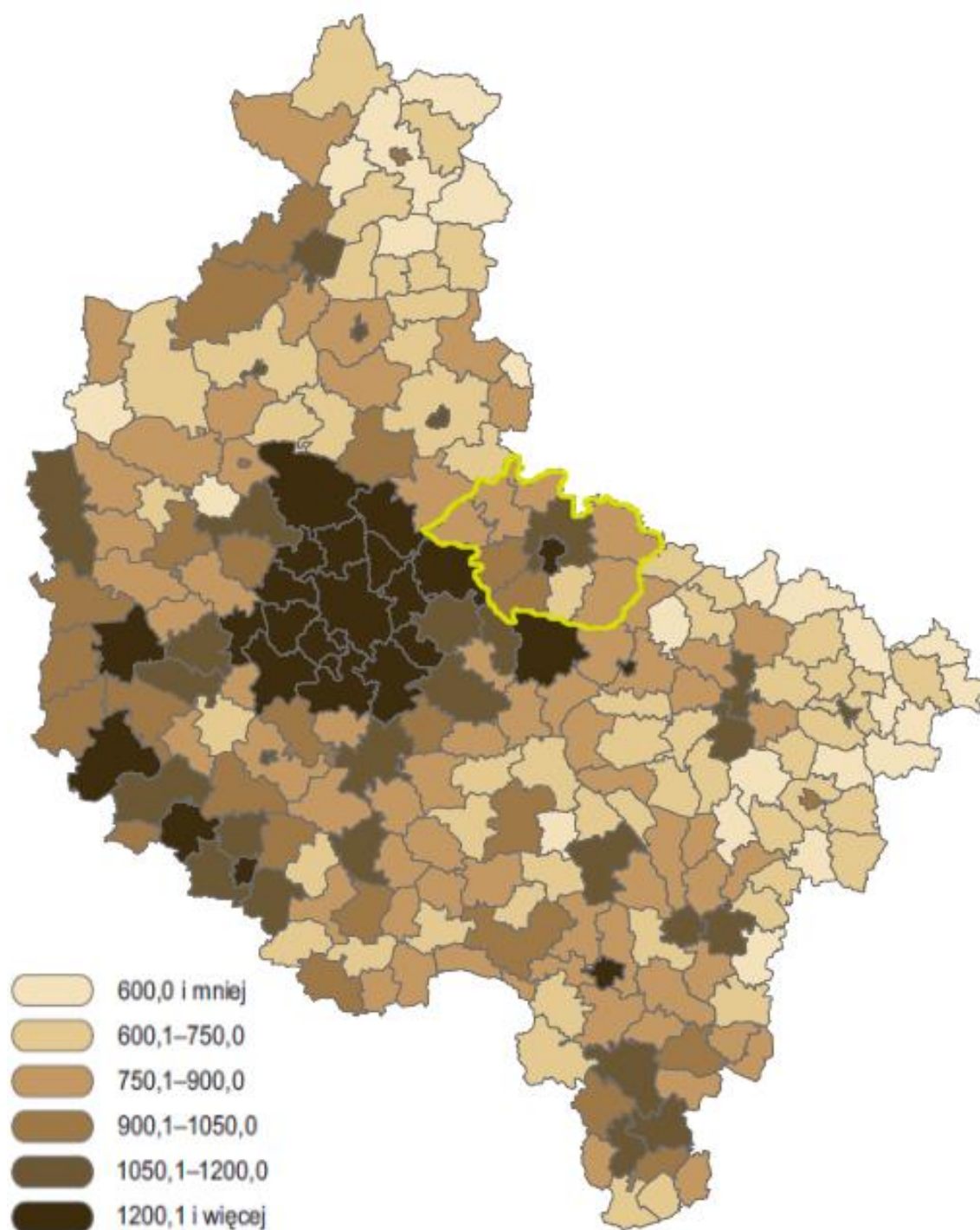
⁹ Szczegółowa analiza potencjału gospodarczego Powiatu Gnieźnieńskiego została ujęta w Wieloletnim Strategicznym Programie Operacyjnym Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2014-2020 [59]

¹⁰ Przewidywana liczba pracujących podawana przy pierwszym zgłoszeniu o wpis do rejestru REGON. Nie ma ustawowego obowiązku aktualizacji tej informacji przez podmiot.

- Poniżej 0,1% stanowiły firmy posiadające od 250 do 999 pracowników.



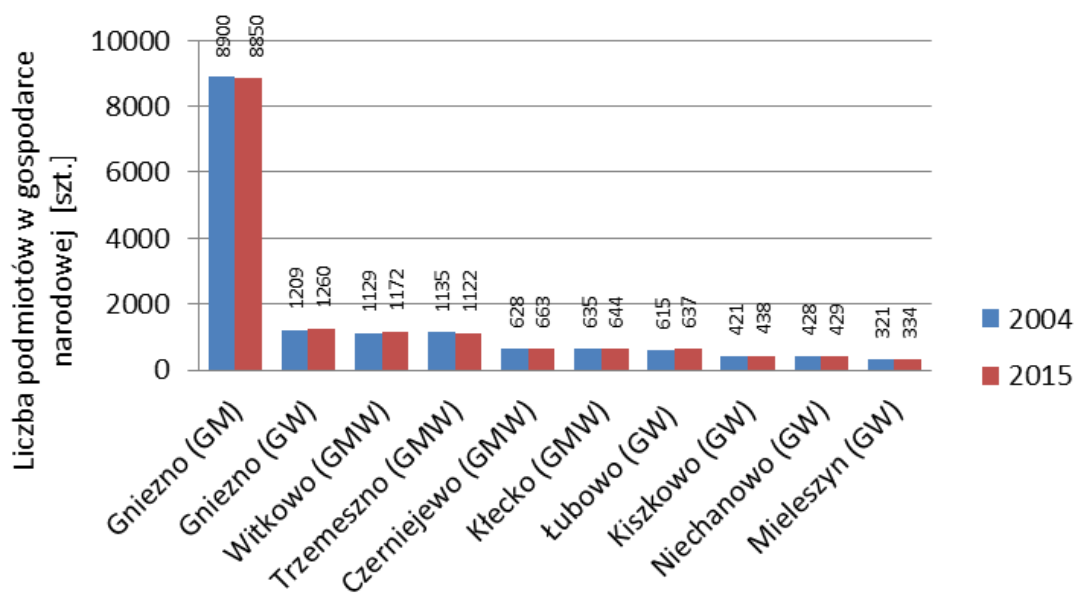
Rys. 2.33 Liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 tys. ludności według powiatów w województwie wielkopolskim (na żółto zaznaczono Powiat Gnieźnieński) – stan na 31.12.2015
źródło: [3]



Rys. 2.34 Liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 tys. ludności według powiatów w województwie wielkopolskim (na żółto zaznaczono gminy Powiatu Gnieźnieńskiego)- stan na 31.12.2015
źródło: [3]

Ponad połowa (56,9%) podmiotów gospodarki narodowej w Powiecie Gnieźnieńskim zarejestrowano w gminie miejskiej Gniezno, przy czym wartość ta zmalała w porównaniu z rokiem poprzednim (2014). Analizując dynamikę zmian liczby PGN, to w 2015 roku największy wzrost bezwzględny wystąpił w gminie wiejskiej Gniezno (o 51 podmiotów więcej w porównaniu 2014 rokiem) oraz gminie Witkowo (o 43 podmioty więcej w porównaniu z 2014 rokiem) – patrz Rys. 2.35.

Ze względu na formę własności to w ostatnich dwóch latach największe wahania liczebności podmiotów wystąpiły w spółkach - wzrost ich liczby w powiecie w ciągu roku o 76. Zmiana ta w większości dotyczyła spółek prawa handlowego.



Rys. 2.35 Zestawienie porównawcze liczby podmiotów gospodarki narodowej w poszczególnych gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w roku 2014 i 2015 (stan na 31.12.)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych US w Poznaniu [3]

Wśród osób prowadzących działalność gospodarczą przeważają firmy handlowe oraz z branży związanej z naprawą pojazdów samochodowych (3592 firm w PG), przy czym najwięcej ich jest w gminie miejskiej Gniezno (2085 firm). Znaczący udział obserwuje się także w branży budowlanej (2119 firm). Najmniejszy udział notowany jest w branży związanej z obsługą nieruchomości. Ogólna liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą wynosi w powiecie zaledwie 81, przy czym w poszczególnych gminach wartości te wahają się od 0 (gmina Mieleszyn) do 53 (gmina miejska Gniezno). Zestawienie zbiorcze dla wszystkich gmin przedstawiono w Tab. 2.6.

Informacje dotyczące podmiotów gospodarki narodowej w poszczególnych gminach stanowią istotny element wpływający na generowanie podróży m.in. na obszarze powiatu, co z kolei skutkuje koniecznością uwzględnienia potrzeb przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 2.6 Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą według sekcji polskiej klasyfikacji działalności (PKD) w poszczególnych gminach PG oraz w Powiecie Gnieźnieńskim

Sekcja polskiej klasyfikacji działalności (PKD)	Obszar										
	Gniezno (GM)	Gniezno (GW)	Kiszkowo (GW)	Łubowo (GW)	Mieleszyn (GW)	Niechanowo (GW)	Czarniejewo (GMW)	Kłtecko (GMW)	Trzemeszno (GMW)	Witkowo (GMW)	Powiat Gnieźnieński
Ogółem	6717	1092	329	506	279	345	503	506	915	897	12089
W tym:											
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	56	34	18	20	12	21	28	32	41	29	291
Przemysł	608	109	54	53	29	34	49	51	82	77	1146
Budownictwo	966	186	71	114	77	61	121	132	227	164	2119
Handel; naprawa pojazdów samochodowych	2085	340	79	119	76	90	131	136	295	241	3592
Transport i gospodarka magazynowa	540	89	33	51	36	18	37	35	62	72	973
Zakwaterowanie i gastronomia	178	25	9	10	4	11	13	8	23	37	318
Informacja i komunikacja	137	18	3	10	2	6	9	7	16	11	219
Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	236	32	7	13	6	12	17	17	16	34	390
Obsługa rynku nieruchomości	53	8	2	5	0	3	1	2	2	5	81
Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	569	80	16	29	5	28	26	16	29	58	856
Administrowanie i działalność wspierająca	329	52	17	22	9	22	20	28	28	22	549
Pozostała działalność usługowa	296	45	12	20	13	21	28	22	40	81	578

źródło: opracowanie na podstawie danych US w Poznaniu [3]

2.4 Sfera społeczna Powiatu Gnieźnieńskiego

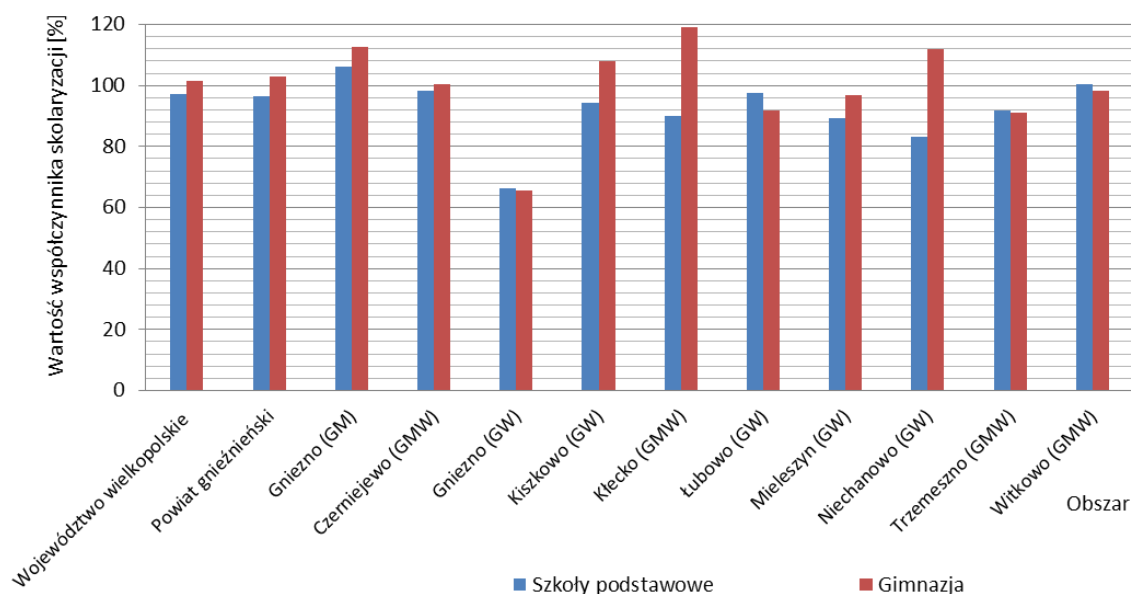
2.4.1 Edukacja

Obok podmiotów gospodarki narodowej obszarem, który wiąże się z generowaniem ruchu na obszarach zurbanizowanych jest szkolnictwo.

W Powiecie Gnieźnieńskim funkcjonują następujące jednostki systemu oświaty i szkolnictwa:

- przedszkola,
- szkoły podstawowe,
- gimnazja,
- szkoły zawodowe, średnie i policealne,
- uczelnie wyższe.

Jeśli chodzi o poziom skolaryzacji (szkoły podstawowe i gimnazja), to w przypadku większości gmin Powiatu Gnieźnieńskiego jest on zbliżony lub przewyższa średnią dla województwa wielkopolskiego (patrz Rys. 2.36). Wyjątkiem tu jest gmina wiejska Gniezno.



Hys. 2.36 Zestawienie współczynników skolaryzacji (szkoly podstawowe i gimnazja) Wielkopolski z Powiatem Gnieźnieńskim oraz poszczególnymi gminami PG (stan na 31 grudnia 2014 roku)
źródło: opracowanie własne na podstawie danych US w Poznaniu [92]

W Powiecie Gnieźnieńskim funkcjonuje łącznie¹¹:

- 52 przedszkola, do których uczęszcza 4574 dzieci,
- 45 szkół podstawowych, do których uczęszcza łącznie 9767 uczniów,
- 31 gimnazjów, do których uczęszcza 4596 uczniów,
- 68 szkół średnich/ponadgimnazjalnych, do których uczęszcza 6596 uczniów,
- 4 uczelnie wyższe, do których uczęszcza ok. 2000 studentów.

Ich wykaz w oparciu o uzyskane dane z gmin PG przedstawiono w Tab. 2.7.

Tab. 2.7 Wykaz przedszkoli i szkół oraz uczelni wyższych funkcjonujących w poszczególnych gminach Powiatu Gnieźnieńskiego

GNIEZNO (GM)	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Nr 1, Wesołe Nutki	2565*
Przedszkole Nr 2, Źródleńko	
Przedszkole Nr 3, Kubuś Puchatek	
Przedszkole Nr 5, Mali Przyrodnicy	
Przedszkole Nr 6, Polne Kwiaty	
Przedszkole Nr 8, Mali Polanie	
Przedszkole Nr 9, Leśne Ludki	
Przedszkole Nr 10 z oddziałami integracyjnymi, Janek Wędrowniczek	
Przedszkole Nr 12, Plastusiowo	
Przedszkole Nr 13, Gniazdo Orłąt	
Przedszkole Nr 14, Mali Piastowie	
Przedszkole Nr 15, Pszczółka Maja	
Przedszkole Nr 17, Piastowska Gromada	

¹¹ Stan na 31 grudnia 2014 r. – Bank Danych Lokalnych

Tab. 2.7 c.d.

GNIEZNO (GM)	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Sióstr Miłosierdzia	
Przedszkole Leśna Karina	
Przedszkole im. Bł. Edmunda Bojanowskiego Zgromadzenia Sióstr Służebniczek	
Prywatne Przedszkole Kajtuś	
Przedszkole Milenium Mali Odkrywcy	
Przedszkole Niepubliczne Akademia Misio	
Niepubliczne Przedszkole "Bajkowy Świat"	
Językowe Przedszkole Prymus	
Specjalny Punkt Przedszkolny Gniazdko	
Prywatne Przedszkole Słoneczko	
Niepubliczne Przedszkole Orzełki	
Specjalny Punkt Przedszkolny Mali Mistrzowie	
Punkt Przedszkolny Wesołe Biedroneczki	
Niepubliczne Przedszkole Szkrabuś	
Niepubliczne Przedszkole Integracyjne Mistrzowie Zabawy	
Przedszkole Tup Tup	
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa Nr 2 z oddziałami szpitalnymi im. Księdza Mjr. Mateusza Zabłockiego	4662*
Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Świętego Wojciecha	
Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Arkadego Fidera	
Szkoła Podstawowa Nr 6 im. Henryka Sienkiewicza	
Szkoła Podstawowa Nr 8 im. Mikołaja Kopernika	
Szkoła Podstawowa Nr 9 im. Mieszka I	
Szkoła Podstawowa Nr 12 im. Prof. Adama Wodziczki	
Szkoła Podstawowa Porkom im. Ireny Sendlerowej	
Szkoła Podstawowa Milenium	
Językowa Szkoła Podstawowa Prymus	
Szkoła Podstawowa "Rodzice - Dzieciom" im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego - Prymasa Tysiąclecia	
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum Nr 1 im. Zjazdu Gnieźnieńskiego	2101*
Gimnazjum Nr 2 im. Powstańców Wielkopolskich 1918/19	
Gimnazjum Nr 3 im. Prof. Witolda Piaseckiego	
Gimnazjum Nr 4 im. Polskich Noblistów	
Gimnazjum Porkom im. Ireny Sendlerowej	
Gimnazjum dla Dorosłych Porkom im. Ireny Sendlerowej	
Gimnazjum Stowarzyszenia „Rodzice-Dzieciom”	
Akademickie Gimnazjum Milenium	

Tab. 2.7 c.d.

Szkoły średnie /ponadgimnazjalne	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Stanisława Mikołajczyka	5952*
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 im. Papieża Jana Pawła III	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3	
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 4 im. Jana Kilińskiego	
Zespół Szkół Ekonomiczno-Odzieżowych im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego Prymasa Tysiąclecia	
I Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego	
II Liceum Ogólnokształcące im. Dąbrowki	
III Liceum Ogólnokształcące im. Jana III Sobieskiego	
Liceum Ogólnokształcące "Porkom"	
Wielkopolskie Samorządowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	
Szkoły wyższe	Liczba studentów [os.]
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Hipolita Cegielskiego	1496* (700)
Instytut Kultury Europejskiej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu	Ok. 900
Gnieźnieńska Szkoła Wyższa „Milenium”	Ok. 1000
Prymasowskie Wyższe Seminarium Duchowne	Ok. 60
Pozostałe szkoły	
Centrum Edukacji Ogólnokształcącej Dla Dorosłych	b.d.
Zespół Szkół Zaocznych	b.d.
Wielkopolski Uniwersytet Oświaty Pozaszkolnej Sz00	b.d.
Bezpłatne Szkoły "Cosinus"	b.d.
Szkoły Policealne "TEB Edukacja"	b.d.
GNIEZNO (GW)¹²	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Publiczne w Jankowie Dolnym	50
Przedszkole w Zdziechowie	123
Przedszkole w Goślinowie	11
Szkoła Podstawowa w Modliszewku	9
Przedszkole w Szczytnikach Duchownych	119
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa w Goślinowie	87
Zespół Szkolno-Gimnazjalny w Zdziechowie	156
Zespół Szkół w Jankowie Dolnym	220
Zespół Szkół w Szczytnikach Duchownych	256
Szkoła Podstawowa w Modliszewku	49
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkolno-Gimnazjalny w Zdziechowie	64
Zespół Szkół w Jankowie Dolnym	78
Zespół Szkół w Szczytnikach Duchownych	256

¹² Na podstawie danych UG w Gnieźnie (dane 04.2016).

Tab. 2.7 c.d.

WITKOWO (GMW)¹³	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole miejskie Bajka ¹⁴	312
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mielżynie im. Powstańców Wielkopolskich ¹⁵	73
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa w Witkowie im. Lotnictwa Polskiego	812
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mielżynie im. Powstańców Wielkopolskich	138
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum w Witkowie im. Adama Borysa	358
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mielżynie im. Powstańców Wielkopolskich	57
Szkoły średnie / ponadgimnazjalne	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Witkowie im. Dezyderygo Chłapowskiego	262*
TRZEMESZNO (GMW)¹⁶	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Nr 1 im. Chatka Puchatka w Trzemesznie	133
Przedszkole Nr 2 im. Misia Uszatka w Trzemesznie	178
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Jana Kilińskiego w Trzemesznie	578
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Polskich Olimpijczyków w Trzemesznie	207
Szkoła Podstawowa im. Powstania Wielkopolskiego w Kruchowie	147
Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Września 1939 r. w Trzemżalu	112
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum w Trzemesznie	331
Gimnazjum im. Powstania Wielkopolskiego w Kruchowie	38
Gimnazjum im. Bohaterów Września 1939 r. w Trzemżalu	59
Szkoły średnie / ponadgimnazjalne	Liczba uczniów [os.]
Liceum Ogólnokształcące im. Michała Kosmowskiego w Trzemesznie	130
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Trzemesznie	71
Technikum w Trzemesznie	10
Zasadnicza Szkoła Zawodowa im. Hipolita Cegielskiego w Trzemesznie	96
CZERNIEJEWO (GMW)¹⁷	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Wróblek Elemelek w Czarniejewie	93
Przedszkole Samorządowe w Żydowie	100
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkół Publicznych w Czarniejewie, Szkoła Podstawowa	312
Zespół Szkół Publicznych w Żydowie, Szkoła Podstawowa	292
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkół Publicznych w Czarniejewie, Gimnazjum	110
Zespół Szkół Publicznych w Żydowie, Gimnazjum	107

¹³ Na podstawie danych UM w Witkowie (dane 04.2016).

¹⁴ Placówka ma dwa oddziały (różne adresy lokalizacji).

¹⁵ Ta sama placówka (ten sam adres) prowadzi także szkołę podstawową i gimnazjum.

¹⁶ Na podstawie danych UM w Trzemesznie (dane 04.2016).

¹⁷ Na podstawie danych UMiG w Czarniejewie (dane 05.2016).

Tab. 2.7 c.d.

KŁECKO (GMW)¹⁸	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Niepubliczne "Akademia Małego Odkrywcy" w Kłecku	58 ¹⁹
Oddział Przedszkolny w Dębnicy, Dębница 3; 62-271 Działyń	10
Przedszkole nr 1 Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Kłecku	122
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa w Dębnicy	61
Szkoła Podstawowa im. Obrońców KłECKA w KłECKU	467
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum im. Prof. Władysława Nehringa w KłECKU	224
Edukacja LUBASZ Sp. z o.o. oddział w KłECKU	95
ŁUBOWO (GW)	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Nr 1 w Fałkowie ²⁰	125*
Przedszkole nr 2 w Woźnikach Tęczowy Domek	
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa w Fałkowie	544*
Szkoła Podstawowa w Lednogórze	
Szkoła Podstawowa w Łubowie	
Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Owieczkach	
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum im. Bolesława Chrobrego	
KISZKOWO (GW)²¹	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kiszkanie, Przedszkole Bajka	98
Punkt Przedszkolny przy Szkole Podstawowej im. Wincentego Witosa w Łagiewnikach Kościelnych	38
Punkt Przedszkolny przy Szkole Podstawowej w Sławnie	30
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kiszkanie, Szkoła Podstawowa im. Witolda Szukdlarka w Kiszkanie	233
Szkoła Podstawowa im. Wincentego Witosa w Łagiewnikach Kościelnych	105
Szkoła Podstawowa w Sławnie	64
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum im. Polskich Noblistów w Kiszkanie	182
NIECHANOWO (GW)²²	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Samorządowe „Kajtek” w Niechanowie	106
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkół, Szkoła Podstawowa im. M. Kopernika w Niechanowie	337
Szkoła Podstawowa w Jarząbkowie	119
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Zespół Szkół, Gimnazjum im. J. Wybickiego	206
Niepubliczne Gimnazjum OHP	54

Tab. 2.7 c.d.

¹⁸ Na podstawie danych UM Gminy KłECKO¹⁹ Dane z 31.03.2016²⁰ Przedszkole posiada oddział w Siemianowie²¹ Na podstawie danych UG w Kiszkanie (dane 05.2016).²² Na podstawie danych UG w Niechanowie (dane 04.2016).

MIELESZYN (GW)²³	
Przedszkola	Liczba przedszkolaków [os.]
Przedszkole Samorządowe w Mieleszynie	62
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów [os.]
Szkoła Podstawowa im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Mieleszynie	114
Szkoła Podstawowa im. Arkadego Fiedlera	110
Szkoła Podstawowa w Łopiennie	48
Gimnazja	Liczba uczniów [os.]
Gimnazjum im. Noblistów Polskich w Mieleszynie	138
Objaśnienia: (*) – dane 2014 na podstawie [92], (**) – dane ze stron www przedszkola/szkoły	

źródło: opracowanie na podstawie danych urzędów miast i gmin Powiatu Gnieźnieńskiego, strony internetowe gmin oraz [92]

Biorąc pod uwagę kwestie związane z oświatą, to z punktu widzenia organizatorów PTZ niezbędne jest właściwe dopasowanie oferty przewozowej na danym obszarze z uwzględnieniem także osób uczęszczających do przedszkoli i szkół. W przypadku gmin trzeba mieć na uwadze zapisy Ustawy o systemie oświaty [86], w której to zapisano, że:

- Jeżeli droga dziecka pięcioletniego z domu do najbliższego publicznego przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej lub publicznej innej formy wychowania przedszkolnego przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka lub zwrot kosztów przejazdu dziecka i opiekuna środkami komunikacji publicznej²⁴, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice.
- Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka przekracza 3 km (uczniowie klas I-IV szkół podstawowych) lub 4 km (uczniowie klas V-VI szkół podstawowych i uczniowie gimnazjum) obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka środkami komunikacji publicznej, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice, a do ukończenia przez dziecko 7 lat – także zwrot kosztów przejazdu opiekuna dziecka środkami komunikacji publicznej.

W Powiecie Gnieźnieńskim obowiązek ten realizowany jest przez gminy najczęściej poprzez:

- organizację przewozów szkolnych²⁵ (wszystkie gminy PG),
- finansowanie zakupu biletów na przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego (miejskiego oraz międzygminnego),

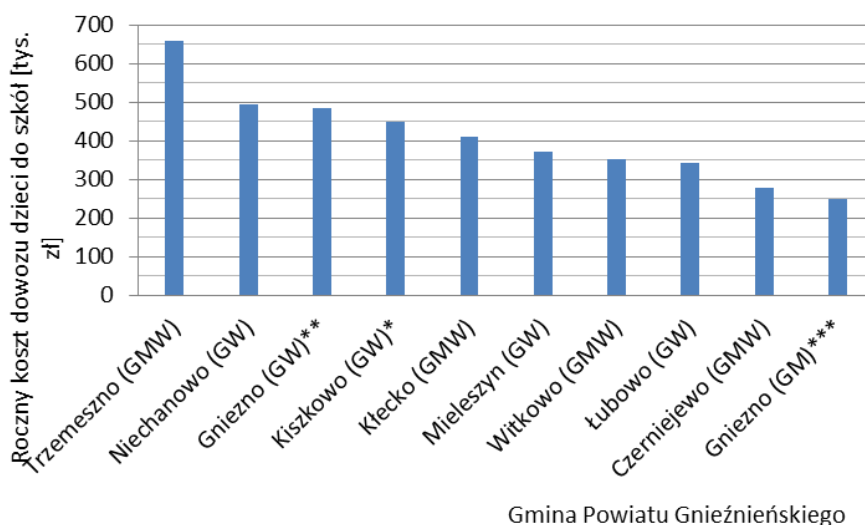
Poziom ponoszonych kosztów jest bardzo zróżnicowany zarówno pod względem ich ogólnej wysokości Rys. 2.37, jak i w przeliczeniu na jednego mieszkańca gminy Rys. 2.38. Podsumowując poziom finansowania dojazdów dzieci do szkół w Powiecie Gnieźnieńskim w 2015 roku wyniósł nieco powyżej 4 mln. zł. Roczny poziom finansowania takiego dojazdu na jedno dziecko w 2015 roku był zróżnicowany i wyniósł od ok. 500 zł do prawie 1200 zł²⁶.

²³ Na podstawie danych UG w Mieleszynie

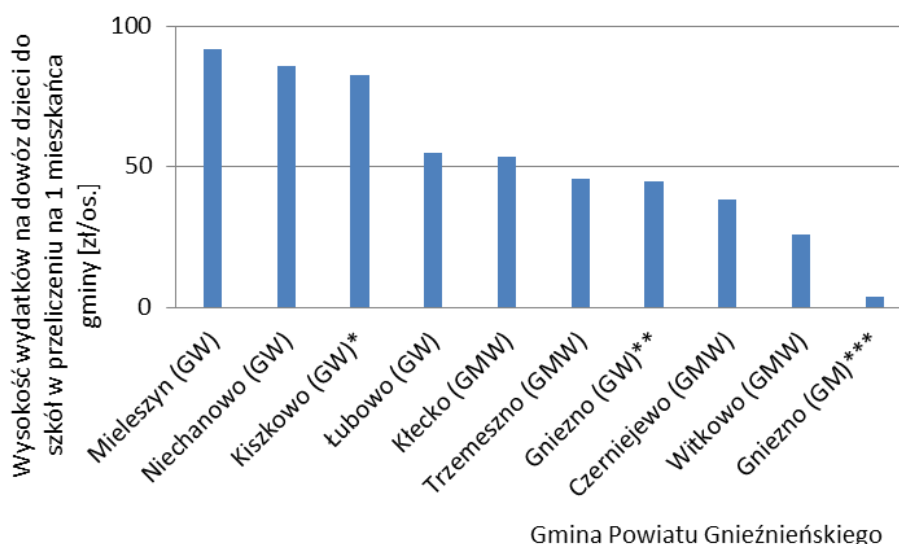
²⁴ Przez środki komunikacji publicznej rozumie się publiczny transport zbiorowy.

²⁵ Jest to najczęściej przewóz regularny specjalny, czyli niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób. Oznacza to, że w ramach takiego przewozu niedopuszczalny jest przewóz innych osób poza dziećmi dojeżdżającymi do przedszkoli i szkół.

²⁶ Obliczenia na podstawie danych, które poszczególne gminy przekazały (bez gmin: Gniezno GM oraz Gniezno GW).



Rys. 2.37 Poziom kosztów dowozu dzieci do szkół (pozycja 80113 wydatków gminy): (*) - wg planu na 2015 r., (**) - wg ostatniej zmiany z 2015 r., (***) sprawozdanie I półrocze 2015 r.
 źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz sprawozdań z wykonania budżetów za 2015, planów wydatków na 2015 r.



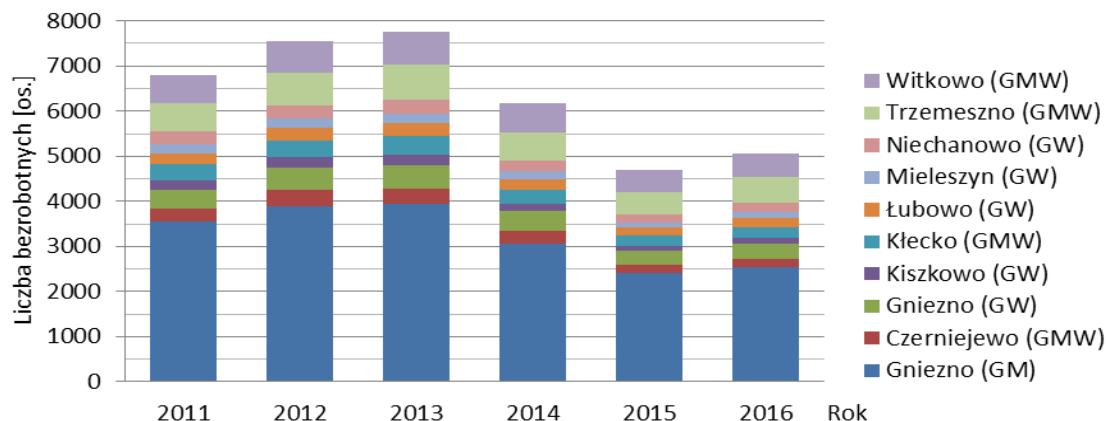
Rys. 2.38 Koszt dowozu dzieci do szkół w przeliczeniu na 1 mieszkańca gminy PG
 źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz sprawozdań z wykonania budżetów za 2015, planów wydatków na 2015 r. oraz danych GUS

Jak można zauważyć Rys. 2.37 największe koszty na dowóz dzieci do szkół ponosi gmina Trzemeszno, a najmniejsze gmina miejska Gniezno. W przypadku Gniezna trzeba mieć na uwadze fakt, iż miasto to organizuje na swoim obszarze oraz w ramach porozumień międzygminnych (np. z gminą wiejską Gniezno) także lokalny (miejski) PTZ (wydatki roczne ponad 5 mln zł).

Mając na uwadze powyższe w powiatowych przewozach publicznych należy mieć na uwadze dostępność mieszkańców gmin do szkół średnich, policealnych czy też wyższych.

2.4.2 Aktywność zawodowa

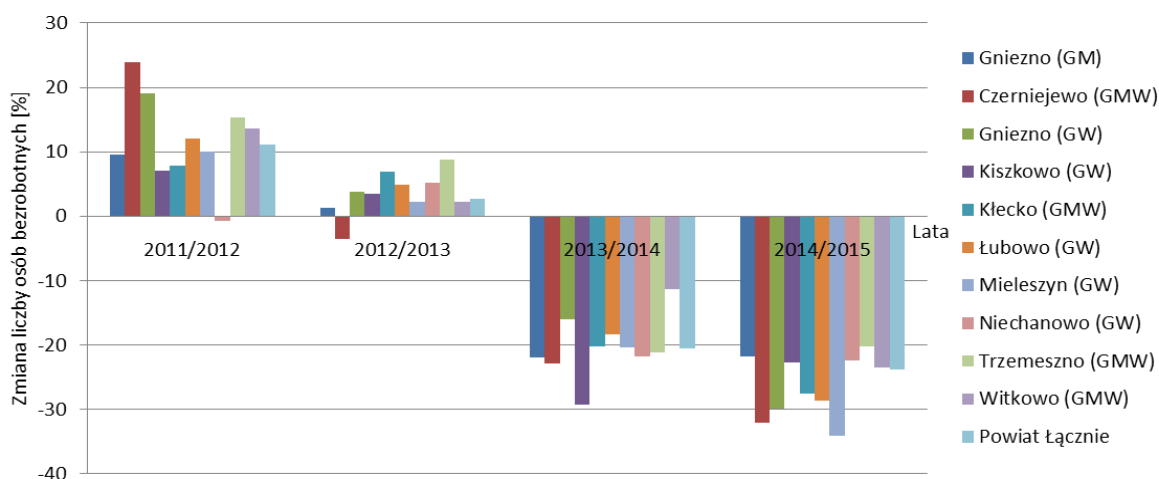
Wg danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie w Powiecie Gnieźnieńskim zarejestrowanych było na koniec 2015 roku 2403 bezrobotnych osób²⁷. W poszczególnych gminach PG ta liczba była zróżnicowana i wahała się od 118 osób w gminie wiejskiej Mieleszyn do 2403 os. w gminie miejskiej Gniezno. Jak można zaobserwować na Rys. 2.39 liczba bezrobotnych osób, po wzroście w 2013 roku systematycznie spada.



Rys. 2.39 Zarejestrowana liczba osób bezrobotnych w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2011-2016 w [os.] (lata 2011-2015 stan na 31. grudnia; rok 2016 – stan na 31. marca)

źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego w Gnieźnie

Należy podkreślić, że tendencję tę obserwuje się we wszystkich gminach (patrz Rys. 2.40), przy czym największy procentowy spadek (o prawie 50%) w ostatnich dwóch latach zarejestrowano w gminach Czarniejewo oraz Mieleszyn. W przypadku pierwszej z gmin liczba osób bezrobotnych spadła z 355 w 2013 roku do 186 w 2015, natomiast w drugiej z 225 do 118.

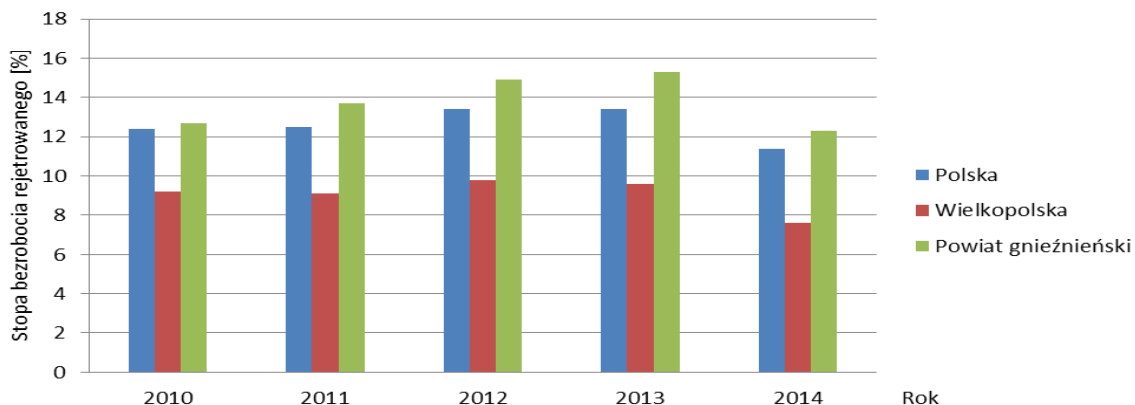


Rys. 2.40 Zmiana liczby zarejestrowanych osób bezrobotnych – porównanie rok do roku w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2011-2015 w [%]

Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie

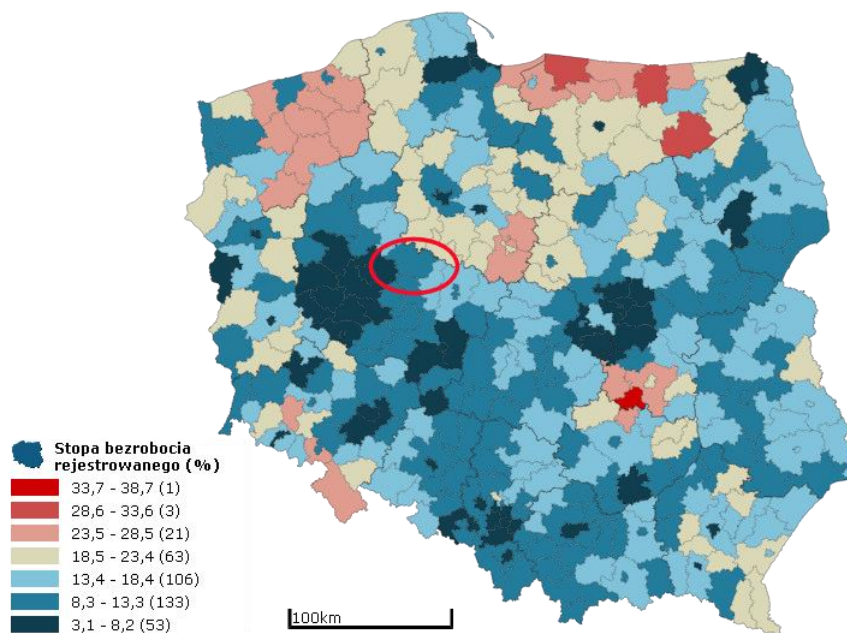
²⁷ W I kwartale 2016 roku liczba bezrobotnych osób w PG nieznacznie wzrosła do 5067 os. Nie mniej takie zjawisko (chwilowego wzrostu bezrobocia na początku roku kalendarzowego) obserwuje się w wielu regionach kraju. Stąd też w dalszej analizie punktem odniesienia były dane zebrane na 31 grudnia danego roku.

Biorąc pod uwagę stopę bezrobocia rejestrowanego, to w Powiecie Gnieźnieńskim wg danych GUS kształtowała się na koniec 2014 roku na poziomie 12,3% i była wyższa zarówno od średniej dla województwa wielkopolskiego (7,6%) oraz Polski (11,4%). Wartości stopy bezrobocia rejestrowanego w Powiecie Gnieźnieńskim w porównaniu ze średnim dla województwa wielkopolskiego oraz Polski przedstawiono na Rys. 2.41.



Rys. 2.41 Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2010-2014 roku w Powiecie Gnieźnieńskim
źródło: Dziedzina Baza Wiedzy Atlas Regionów – GUS [20]

W porównaniu ogólnokrajowym PG jest zaliczany do grupy 133 powiatów, w których stopa bezrobocia rejestrowanego mieści się w granicach od 8,3 do 13,3% (patrz Rys. 2.42). Nie bez znaczenia z punktu widzenia publicznego transportu zbiorowego jest tutaj fakt, iż poza gminami powiatów poznańskiego i wrzesińskiego dookoła Powiatu Gnieźnieńskiego stopa bezrobocia rejestrowanego jest wyższa. Szczególnie widoczne to jest w powiatach województwa kujawsko-pomorskiego.



Rys. 2.42 Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2014 roku Powiatu Gnieźnieńskiego na tle innych powiatów w Polsce
(czerwoną elipsą zaznaczono Powiat Gnieźnieński)

źródło: Dziedzina Baza Wiedzy Atlas Regionów – GUS [20]

Poziom bezrobocie społeczeństwa w połączeniu z jego zatrudnieniem odgrywa istotny wpływ na kształtowanie publicznego transportu zbiorowego. Jest to związane z faktem, iż kluczowa część realizowanych podróży dotyczy takich motywacji jak dom – praca oraz praca – dom. Jak wskazują M. Kiciński, M. Bieńczak oraz P. Zmuda-Trzebiatowski [22] niedostateczny poziom usług transportu zbiorowego, może być przyczyną upośledzenia transportowego, które w połączeniu z upośledzeniem społecznym lub ekonomicznym prowadzi do ograniczenia mobilności, a w konsekwencji powodującego wykluczenie braku dostępu do dóbr, usług, podejmowania decyzji, szans życiowych oraz kapitału i szans społecznych. Potwierdzeniem tego są zapisy zawarte w Strategii rozwoju turystyki dla Powiatu Gnieźnieńskiego z ujęciem produktów turystycznych na lata 2008-2020 [18], w której to jednym z problemów jest „*aktywizacja osób wykluczonych społecznie i długotrwale bezrobotnych*”. W dokumencie tym podkreśla się słabą mobilność przestrzenną, co skutkuje koniecznością tworzenia miejsc pracy np. związanych z turystyką w miejscach zamieszkania osób.

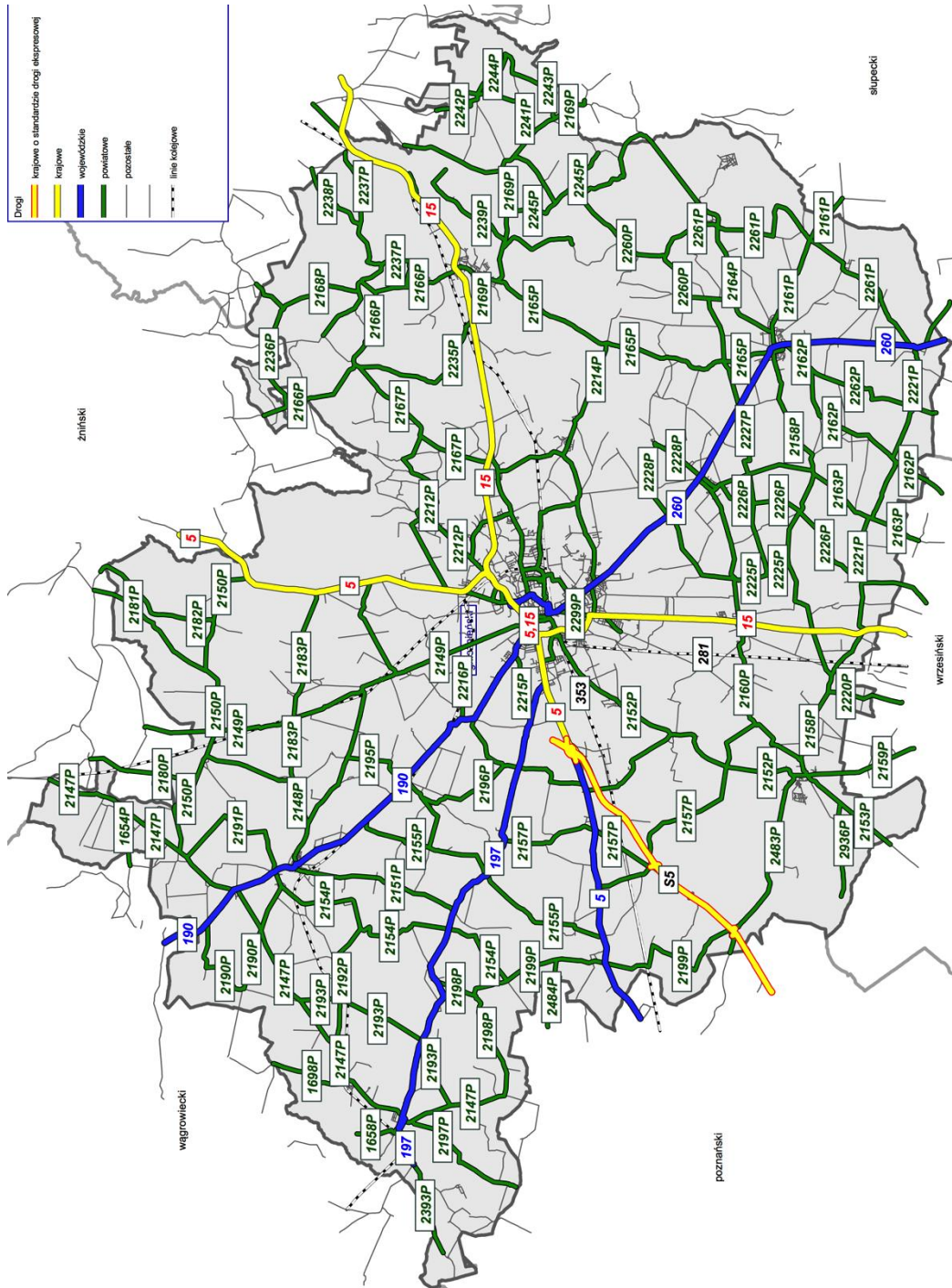
2.5 Infrastruktura transportowa

2.5.1 Transport drogowy

Na sieć dróg publicznych Powiatu Gnieźnieńskiego składają się:

- 3 drogi krajowe:
 - S5 relacji Gniezno – Poznań,
 - droga krajowa nr 5 relacji Świecie – Lubawka,
 - droga krajowa nr 15 relacji Trzebnica – Ostróda,
- 4 drogi wojewódzkie:
 - droga wojewódzka nr 190 relacji Krajenka – Gniezno,
 - droga wojewódzka nr 197 relacji Sławica – Gniezno,
 - droga wojewódzka nr 260 relacji Gniezno – Wólka,
 - droga wojewódzka nr 434 relacji Łubowo – Rawicz,
- 77 dróg powiatowych – szczegółowy wykaz dostępny na stronach Powiatowego Zarządu Dróg w Gnieźnie [60],
- drogi gminne.

Na Rys. 2.43 przedstawiono sieć drogową Powiatu Gnieźnieńskiego, obejmującą wyżej wymienione drogi.



Rys. 2.43 Infrastruktura drogowa w Powiecie Gnieźnieńskim, źródło: opracowanie własne na podstawie [60]

W Tab. 2.8 i Tab. 2.9 zamieszczono zmiany długości dróg gminnych i powiatowych w latach 2005-2014, przypadające odpowiednio na:

- 100 km² (patrz Tab. 2.8),
- 10 tys. os. (patrz Tab. 2.9).

Tab. 2.8 Długość dróg gminnych i powiatowych na 100 km² w Powiecie Gnieźnieńskim i województwie wielkopolskim w latach 2005 – 2014 (stan na 31.12.)

		Długość dróg gminnych i powiatowych na 100 km ² [km]									
		O twardej nawierzchni									
Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Województwo wielkopolskie		69,6	70,3	71,7	73,0	74,9	75,5	76,3	76,8	78,3	79,1
Powiat Gnieźnieński		84,2	84,2	85,5	86,3	92,8	94,1	91,2	91,7	97,9	98,6
		O gruntowej nawierzchni									
Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Województwo wielkopolskie		48,8	48,5	47,8	47,4	44,6	44,6	42,9	43,1	41,8	41,3
Powiat Gnieźnieński		59,5	59,5	58,3	57,5	52,1	51,1	50,4	50,2	49,3	48,6
		O gruntowej i twardej nawierzchni									
Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Województwo wielkopolskie		118,4	118,9	119,5	120,4	119,5	120,1	119,2	119,9	120,1	120,3
Powiat Gnieźnieński		143,7	143,7	143,8	143,8	144,9	145,2	141,6	141,8	147,2	147,2

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [20]

Tab. 2.9 Długość dróg gminnych i powiatowych na 10 tys. os. w Powiecie Gnieźnieńskim i województwie wielkopolskim w latach 2005 – 2014 (stan na 31.12.)

		Długość dróg gminnych i powiatowych na 10 tys. os. [km]									
		O twardej nawierzchni									
Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Województwo wielkopolskie		61,6	62,1	63,1	64,1	65,6	65,3	65,9	66,1	67,4	67,9
Powiat Gnieźnieński		75,3	75,3	76,2	76,7	82,2	82,1	79,3	79,5	84,7	85,3
		O gruntowej nawierzchni									
Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Województwo wielkopolskie		43,2	42,9	42,1	41,6	39,0	38,6	37,0	37,2	36,0	35,4
Powiat Gnieźnieński		53,2	53,2	52,0	51,1	46,1	44,5	43,8	43,5	42,7	42,1
		O gruntowej i twardej nawierzchni									
Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Województwo wielkopolskie		104,7	104,9	105,2	105,7	104,6	104,0	102,9	103,3	103,4	103,4
Powiat Gnieźnieński		128,5	128,5	128,2	127,8	128,3	126,6	123,2	123,1	127,4	127,4

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [20]

2.5.2 Transport kolejowy

Kolej szerokotorowa

Przez Powiat Gnieźnieński przechodzą dwie, czynne i zelektryfikowane linie kolejowe (353 i 281²⁸), na których zlokalizowanych było 10 przystanków, z czego na chwilę obecną przy realizacji publicznego transportu zbiorowego wykorzystywanych jest 7. Ich wykaz przedstawiono

²⁸ Oprócz tego występuje linia kolejowa nr 377 relacji Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska, która nie ma znaczenia dla publicznego transportu pasażerskiego, stad nie uwzględniono jej w opisie.

w Tab. 2.10. Linia 353 na całym odcinku przebiegającym przez Powiat Gnieźnieński jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, zaś linia 281 jedynie na odcinku między południową granicą powiatu a przecięciem z linią 353 (patrz Rys. 2.44).

Tab. 2.10 Wykaz przystanków i dworców kolejowych w Powiecie Gnieźnieńskim

L.p.	Nazwa przystanku/dworca	Gmina	Nr linii kolejowej	Czy przystanek/dworzec wykorzystywany jest w kolejowym PTZ (stan na 14.04.2016)
1	Gniezno	Gniezno (GM)	353	Tak
2	Wydartowo	Trzemeszno (GMW)		Tak
3	Trzemeszno			Tak
4	Lednogóra	Łubowo (GW)		Tak
5	Pierzyska			Tak
6	Falkowo			Tak
7	Jankowo Dolne	Gniezno (GW)		Tak
8	Gębarzewo	Czarniejewo (GMW)	281	Nie
9	Żydowo			Nie
10	Czarniejewo			Nie

źródło: opracowanie własne na podstawie danych UMWW [87]

Obecne wykorzystanie linii kolejowej 353 na odcinkach przebiegających przez Powiat Gnieźnieński waha się od 20 do 77%.²⁹ Z uwagi na znaczenie tej linii zarówno w transporcie pasażerskim na wybranych odcinkach w 2016 roku przewiduje się:

- Kompleksową wymianę sieci trakcyjnej w wybranych lokalizacjach odcinka linii Poznań – Wschód – Dziarnowo³⁰ (fragment odcinka w części przebiega przez PG) wraz z przebudową linii nietrakcyjnych.
- Odbudowę peronów na stacjach i przystankach osobowych na odcinku Poznań Wschód – Trzemeszno.

Działania te poprawią bezpieczeństwo oraz umożliwią zwiększenie prędkości przejazdu do 160 km/h.

W przypadku odcinków linii 281 przebiegających przez PG w obecnej perspektywie finansowej (2014-2020) PLK S.A. nie przewiduje inwestycji kolejowych³¹.

Kolej wąskotorowa

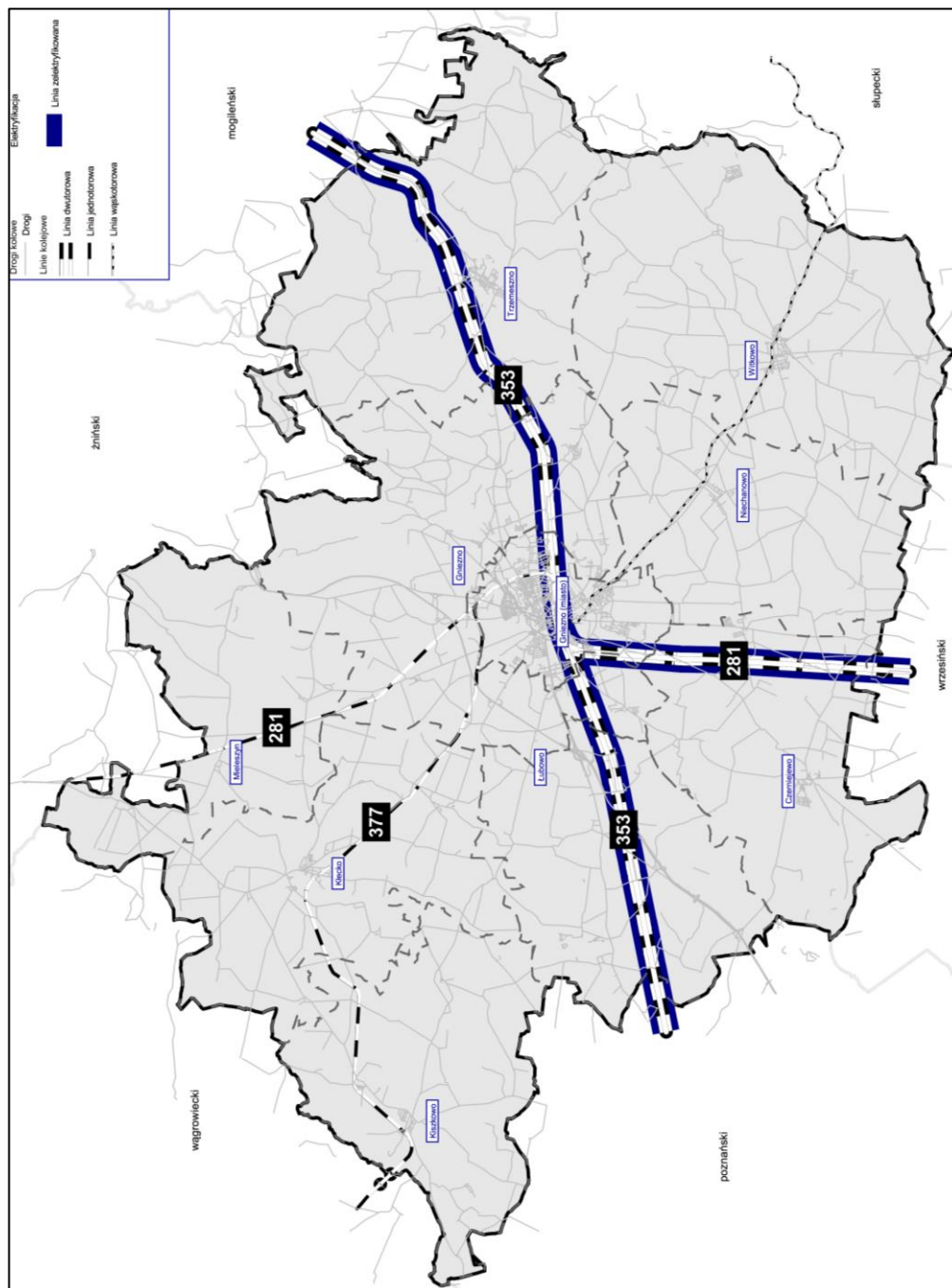
Oprócz infrastruktury kolei szerokotorowej w Powiecie Gnieźnieńskim występuje infrastruktura kolei wąskotorowej (patrz Rys. 2.44) o rozstawie torów 750 mm³². Na trasie o długości 38 km znajduje się sześć przystanków: Gniezno, Żelazkowo, Niechanowo, Witkowo, Powidz, Przybrodziej i Anastazewo. Z uwagi na spadek zainteresowania tym rodzajem transportu, ma on jedynie znaczenie turystyczne w okresie letnim. W 2016 roku przewiduje się rozpoczęcie prac remontowych (rewitalizacji) fragmentu linii (ok. 10 km). Ponadto planowana jest inwestycja (studium wykonalności) polegająca na budowie linii kolejowej do wsi Skorzęcin (Ośrodek Wypoczynkowy Skorzęcin).

²⁹ Na podstawie informacji z PLK S.A. (05.2016)

³⁰ Fragment odcinka w części przebiega przez Powiat Gnieźnieński

³¹ Na podstawie danych PLK S.A. (05.2016)

³² Do roku 1957 – rozstaw wynosił 600 mm. (<http://gkw-gniezno.pl>)



Rys. 2.44 Infrastruktura kolejowa na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, źródło: opracowanie własne

3. ISTNIEJĄCA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA NA TERENIE POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO

3.1 Transport drogowy

Na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego ze względu na zasięg wykonywanych przewozów wyróżnić można następujące kategorie publicznego drogowego transportu zbiorowego:

- komunikację miejską (inaczej transport miejski),
- transport gminny,
- transport powiatowy (inaczej międzygminny),
- transport wojewódzki,
- transport międzywojewódzki.

W punktu widzenia niniejszego planu w gestii starosty są przewozy powiatowe, czyli te, które wykonywane są na obszarze powiatu z przekroczeniem granicy gminy. W przypadku gminnego i miejskiego publicznego transportu zbiorowego kompetencje należą do jednostek samorządowych niższego szczebla (urzędów miast czy urzędów gmin)³³. Jeśli chodzi o transport autobusowy międzywojewódzki, to jego obecną organizację opisano w obowiązującym akcie prawa miejscowego, tj. Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego [87].

Zgodnie z obowiązującym prawem do końca 2016 r. wydawane są przez Starostę Gnieźnieńskiego zezwolenia na realizację publicznego, regularnego transportu zbiorowego realizowanego na obszarze powiatu. Ich wykaz przedstawiono w Tab. 3.1. W porównaniu z 2015 liczba linii utrzymuje się na zbliżonym poziomie (spadek o jedną linię) [53], podobnie jak liczba przewoźników. Jak można zauważyć największy udział w przewozach z przekroczeniem granicy gminy miało dwóch przewoźników, tj.: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o. (PKS Gniezno) oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. (MPK Gniezno). Według przeprowadzonych analiz przedsiębiorstwa te posiadają bardzo zróżnicowany tabor. W przypadku pierwszego z przedsiębiorstw (PKS Gniezno) przeważają pojazdy o wysokiej podłodze i średniej pojemności 61³⁴ os. Z kolei MPK eksploatuje pojazdy nisko i średnio podłogowe o średniej pojemności 86³⁵ os.

Tab. 3.1 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego³⁶ (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)

L.p.	Nazwa przedsiębiorstwa przewozowego	Siedziba przedsiębiorstwa przewozowego	Liczba linii PTZ
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	Gniezno	32
2	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Gniezno	10
3	"MB BUS BŁASZCZYK" S.J.	Gniezno	2
4	Firma Wielobranżowa "TRANS-STACH" Mazurek Stanisław	Niechanowo	2
5	Przedsiębiorstwo Usługowe "ATOS" Tomasz Ławniczak	Gniezno	1
6	Autobusowe Usługi Przewozowe „JAH” Mroziński Janusz	Mielżyn	1
		Razem	48

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie

³³ Szczegółowe opis w tym zakresie zawarty jest w UoPTZ [72]

³⁴ Obliczenia na podstawie danych PKS Gniezno; w tym 44 miejsca siedzące

³⁵ Obliczenia na podstawie danych MPK Gniezno; w tym 29 miejsc siedzących

³⁶ Dotyczy przewozów powiatowych

Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)

Lp.	Przewoźnik	Nr linii komunikacyjnej	Nazwa linii	Przebieg linii
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122691	GNIEZNO - POPOWO IGNACEWO - GNIEZNO	Gniezno DA – Gniezno, Kostrzewskiego – Gniezno, Powst. Włkp. I – Pyszczynek I – Pyszczynek NŻ – Zdziechowa I – Mączniki NŻ – Mączniki I – Świątynki Wielkie – Świątynki Małe – Świątynki Małe (Świątynki) – Sokolniki – Karniszewo – Karniszewo NŻ – Mieleszyn – Mieleszyn Skrz. – Popowo Tomkowe Wieś – Popowo Ignacewo – Popowo Podleśne – Mielno (Dziadkowo) – Mielno Wieś – Mielno Skrzyżowanie – Modliszewko (I) – Modliszewo(I) – Łabiszynek (I) – Goślinowo (NŻ) – Gniezno, Gdańska (Pom) – Gniezno, Gdańska (II) – Gniezno, Gdańska (III) – Gniezno, Żwirki i Wigury – Gniezno DA
2	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	15	GNIEZNO, UL. PACZKO- WSKIEGO - JANKÓWKO - WEŁNICA	Paczkowskiego - Budowlanych III - Budowlanych II - Staszica - Roosevelta II – Roosevelta IV - Fabryczna II - Fabryczna I - Wierzbiczany III - Wierzbiczany III - Wierzbiczany II - Wierzbiczany I - Wierzbiczany II - Wschodnia I - Wschodnia II - Arkuszewo II - Arkuszewo I - Kruszwicka - Jankówko II - Jankówko I - Wełnica
3	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	4	GNIEZNO, CECHOWA - OSINIEC - GNIEZNO, BUDOWLANYCH	Budowlanych I - Budowlanych II - Budowlanych III - Chudoby - Wyszyńskiego - Dąbrówki - Chrobrego - Kościuszki - Wrzesińska I - Chrobrego II - Kościuszki - Wrzesińska I - Wrzesińska II - Cymśa - Grunwaldzka - Wolności - Leśna II - Leśna I - Cechowa
4	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	9	GNIEZNO, UL. DWORCOWA - MODLISZEWKO - DĘBŁOWO	Gniezno Dw.-Park - Gniezno ul. Chrobrego - Gniezno ul. Łubieńskiego - Gniezno ul. Dąbrówki - Gniezno ul. Wyszyńskiego - Gniezno ul. Żwirki i Wigury - Gniezno ul. Gdańska - Gniezno WZO - Gniezno Pom - Goślinowo - Łabiszynek - Modliszewo Skrzyżowanie - Modliszewo Wieś - Modliszewko Sklep - Modliszewko Osiedle - Dębłowo
5	Firma Wielobranżowa "TRANS-STACH" Mazurek Stanisław	5	GNIEZNO, UL. POW- STANÓW WŁKP. I – POTRZYMOWO - NIECHANOWO	Gniezno, ul. Powstańców Włkp. I - Gniezno, ul. Roosevelta I - Gurówko - Potrzymowo - Drachowo - Czechowo - Mikołajewice - Niechanowo
6	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	13	GNIEZNO, LUDWICZAKA - WEŁNICA I	Ludwiczaka – Gajowa – Dalkoska – Dworcowa (Kościuszki) – B. Chrobrego – Łubieńskiego (Dąbrówki) – 3 Maja – Gdańska – Lednicka – Orcholska – Wełnica I – Wełnica P.
7	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	7	GNIEZNO, LEDNICKA I - SKIERESZEWO	Lednicka I – Gdańska – Żwirki i Wigury – Sobieskiego – Kościuszki (Dworcowa) – Św. Wawrzyńca (Jeziorna – Dalkoska) – Łaskiego – Poznańska – Swarzędzka - Skiereszewo
8	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	8	GNIEZNO, BUDOWLANYCH I - SKIERESZEWO	Budowlanych I – Roosevelta – Sobieskiego – Kościuszki (Dworcowa) – Św. Wawrzyńca (Jeziorna – Dalkoska) – Łaskiego – Poznańska – Swarzędzka - Skiereszewo
9	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	11	GNIEZNO, PUSTA- CHOWSKA - PYSZCZYN - KRZYSZCZEWO	Gniezno, ul. Pustachowska - ul. Wrzesińska - ul. Dworcowa (ul. Kościuszki) - ul. Chrobrego - ul. Ks. Prym. Łubieńskiego (ul. Dąbrówki) - ul. 3 Maja - ul. Gdańska - ul. Pałucka - Pyszczyń - Krzyszczewo
10	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	12	GNIEZNO, LEDNICKA - OBORA	Gniezno, ul. Lednicka - ul. Gdańska - ul. Żwirki i Wigury - ul. Ks. Kard. S. Wyszyńskiego - ul. Dąbrówki (ul. Ks. Prym. Łubieńskiego) - ul. Chrobrego - ul. Kościuszki (ul. Dworcowa) - ul. Św. Wawrzyńca - ul. Stomianka (ul. Jeziorna, ul. Dalkoska) - ul. Kanc. J. Łaskiego - ul. Kłeczkoska - Żerniki - Piekary - Obora
11	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	16	GNIEZNO, UL. LUDWI- CZAKA - SKIERESZEWO - GNIEZNO, UL. CZARNIECKIEGO	Gniezno, ul. Ludwiczaka - ul. Gajowa - ul. Cienista (ul. Dalkoska) - Ul Kostrzewskiego - ul. Poznańska - ul. Swarzędzka – Skiereszewo - ul. Orzeszkowej - ul. Bluszczowa - ul. Czarnieckiego
12	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	10	GNIEZNO, LEDNICKA I - PYSZCZYNEK	Gniezno, ul. Lednicka - ul. Gdańska - ul. Żwirki i Wigury - ul. Ks. Kard. S. Wyszyńskiego - ul. Dąbrówki (ul. Ks. Prym. Łubieńskiego) - ul. Chrobrego - ul. Kościuszki (ul. Dworcowa) - ul. Św. Wawrzyńca - ul. Stomianka (ul. Jeziorna, ul. Dalkoska) - ul. Kanc. J. Łaskiego - ul. Powstańców Włkp. - Pyszczynek

Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku) cd.

Lp.	Przewoźnik	Nr linii komunikacyjnej	Nazwa linii	Przebieg linii
13	"MB BUS BŁASZCZYK" S.J.	1	GNIEZNO, KOŚCIUSZKI - OBORA - DZIOAŁYŃ - KŁECKO. SŁONECZNA	Gniezno, ul. Kościuszki - Gniezno, ul. Św. Wawrzyńca - Gniezno, ul. Łaskiego - Gniezno, ul. Kłeckoska VI - Gniezno, ul. Kłeckoska II - Piekary - Obora - Dębica, Dębica I - Brzozogaj, Działyń I - Brzozogaj - Pruchnowo - KłECKO, KłECKO IV - KłECKO, KłECKO III - KłECKO II
14	"MB BUS BŁASZCZYK" S.J.	2	GNIEZNO, KOŚCIUSZKI - SULIN - KŁECKO, SŁONECZNA	Gniezno, ul. Kościuszki - Gniezno, ul. Św. Wawrzyńca, Gniezno, ul. Łaskiego - Gniezno, Kłeckoska VI - Gniezno, Kłeckoska II - Piekary - Obora - Dębica I - Dębica II - Dębica II - Sulin, Sulin I - Dziećmiarki, Dziećmiarki Wieś - Dziećmiarki - Czechy - KłECKO, Czarneckiego - KłECKO, KłECKO II
15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122599	GNIEZNO PRZEZ KOSOWO - NIDOM - GĘBARZEWO	Gniezno - Cielimowo - Żydowo - Kosowo - Szczytniki Czarniejewskie - Pakszyn - Czarniejewo - Kąpiel - Nidom - Goraniec - Kosmowo - Gębarzewo - Gębarzewko - Gębarzewo - Żydowo - Cielimowo - Gniezno
16	Firma Wielobranżowa "TRANS-STACH" Mazurek Stanisław	-	GNIEZNO, DWORCOWA - NIECHANOWO, OSIEDLE PRZEZ ŻELAZKOWO	Gniezno, Dworcowa - Gniezno, Witkowska VII - Gniezno, Witkowska VI - Gniezno, Witkowska V - Gniezno, Witkowska IV, Gniezno, Witkowska III, Gniezno, Witkowska II - Żelazkowo - Kędziejn - Niechanowo, UG - Niechanowo, Szkoła - Niechanowo, Kościół - Niechanowo, Osiedle
17	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	62	GNIEZNO - GNIEZNO PRZEZ OBÓRKA NAPOLEONOWO	Gniezno Dworcowa - Gniezno Wawrzyńca - Gniezno Łaskiego - Gniezno Powstańców - Pyszczynek - Pyszczynek II - Obórka I - Obórka II - Obórka III - Kopydłowo Skrzyżowanie - Zdziechowa Huby - Zdziechowa Szkoła - Zdziechowa - Zdziechowa Szkoła - Napoleonowo I - Napoleonowo II - Napoleonowo I - Zdziechowa Szkoła - Zdziechowa - Zdziechowa NŻ - Pyszczynek NŻ - Pyszczynek II - Pyszczynek - Gniezno Powstańców - Gniezno Łaskiego - Gniezno Jeziorna - Gniezno Dalkoska NŻ I M - Gniezno Dworcowa
18	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	61	GNIEZNO - GNIEZNO PRZEZ NAPOLEONOWO - OBÓRKA	Gniezno Dworcowa - Gniezno Wawrzyńca - Gniezno Łaskiego - Gniezno Powstańców - Pyszczynek - Pyszczynek II - Pyszczynek NŻ - Zdziechowa NŻ - Zdziechowa - Zdziechowa II - Napoleonowo I - Napoleonowo II - Napoleonowo I - Zdziechowa Szkoła - Zdziechowa - Zdziechowa Szkoła - Zdziechowa Huby - Kopydłowo Skrzyżowanie - Obórka II - Obórka II - Obórka I - Pyszczynek - II - Pyszczynek - Gniezno Powstańców - Gniezno Łaskiego - Gniezno Jeziorna - Gniezno Dalkoska NŻ I M - Gniezno Dworcowa
19	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	56	GNIEZNO - GNIEZNO PRZEZ LUBOCHNIA	Gniezno Dworcowa - Gniezno Witkowska - Gniezno Witkowska V - Gniezno Wiktoryjka - Gniezno Leśna - Osiniec I - Osiniec II - Szczytniki Duchowne I - Szczytniki Duchowne II - Szczytniki Duchowne III - Wierzbiczany I - Wierzbiczany - Wierzbiczany Działki - Lubochnia II - Lubochnia III - Kujawki - Lubochnia III - Lubochnia II - Lubochnia I - Wola Skorzęcka - Szczytniki Duchowne III - Szczytniki Duchowne II - Szczytniki Duchowne I - Osiniec II - Osiniec I - Gniezno Leśna - Gniezno Wiktoryjka - Gniezno Witkowska V - Gniezno Witkowska - Gniezno Dworcowa
20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	54	GNIEZNO - ŁUKASZEWKO PRZEZ STRZYŻEWO PACZKOWE	Gniezno Dworcowa - Gniezno Chrobrego - Gniezno Łubieńskiego - Gniezno Dąbrówki - Gniezno Wyszyńskiego - Gniezno, Żwirki i Wigury - Gniezno, Gdańska (III) - Gniezno, Gdańska (II) - Gniezno, Gdańska (Pom), Gniezno, Stacja Paliw - Goślinowo I - Goślinowo II - Goślinowo III - Goślinowo IV - Goślinowo V - Goślinowo-Piotrowo - Orchół - Strzyżewo Kościelne I - Strzyżewo Kościelne II - Strzyżewo Kościelne III - Ganina - Strzyżewo Smykowe I - Strzyżewo Smykowe II - Strzyżewo Smykowe III - Strzyżewo Paczkowe I - Strzyżewo Paczkowe II - Łukaszewko

Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku) cd.

Lp.	Przewoźnik	Nr linii komunikacyjnej	Nazwa linii	Przebieg linii
21	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122689	GNIEZNO - GNIEZNO PRZEZ ŻYDOWO - GĘBARZEWKO - NIDOM	Gniezno DA - Gniezno Wrzesińska NŻ - Gniezno Koszary NŻ - Gniezno Pustachowa NŻ - Cielimowo - Cielimowo NŻ M - Żydowo Cmentarz - Żydowo Plac Obrońców Żydowa / Kościuszki - Żydowo Szkoła - Żydowo Stoneczna - Gębarzewo Przejazd Kolejowy - Gębarzewo I - Gębarzewo II - Gębarzewko - Gębarzewo II - Gębarzewo I - Kosmowo - Goraniec II - Nidom - Goraniec II - Goraniec I - Żydowo Stoneczna - Żydowo Szkoła - Żydowo Plac Obrońców Żydowa / Kościuszki - Żydowo Cmentarz - Cielimowo NŻ M - Cielimowo (ul. Akacyjowa) - Cielimowo (ul. Leśna) - Cielimowo - Gniezno Pustachowa NŻ - Gniezno Koszary NŻ - Gniezno Wrzesińska NŻ - Gniezno DA
22	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122608	GNIEZNO - ŁOPIENNO PRZEZ KŁECKO	Gniezno DA - Gniezno P. Szkoła NŻ - Gniezno Kłeckowska NŻ - Piekary Kłeckowska I - Piekary Kłeckowska II - Obora I Centrum - Kopydłowo NŻ - Działyń I - Brzozogaj NŻ - Pruchnowo (Bielawy) - KłECKO IV (ul. Kolonia) - KłECKO III (ul. Kolonia) - KłECKO I - Polska Wieś NŻ - Charbowo I - Ułanowo II - Świniary I - Świniary II - Świniary I - Dobiejewo Wieś - Dobiejewo SKRZ. NŻ - Łopienno NŻ - Łopienno
23	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122648	KŁECKO - GNIEZNO PRZEZ KAMIENIEC - KISZKOWO	KłECKO I - Polska Wieś NŻ - Charbowo I - Pomarżany - Wilkowyja IV - Kamieniec - Olekszyn - Rybno Wielkie II NŻ - Rybno Wielkie - Rybno Wielkie NŻ - Kiszkowo - Ujazd NŻ - Ujazd - Sławno (Żylice) - Sławno (Żylice Wieś) - Sławno - Imiołki - Waliszewo - Komorowo - Komorowo NŻ - Siemianowo - Dziekanowice Wieś - Siemianowo - Komorowo NŻ - Komorowo - Owieczki - Owieczki Szkoła NŻ - Myślęcín - Strychowo - Braciszewo Wieś - Skiereszewo - Gniezno Szpital NŻ - Gniezno P. Szkoła NŻ - Gniezno DA.
24	Przedsiębiorstwo Usługowe "ATOS" Tomasz Ławniczak	PO11	GNIEZNO - NIECHANOWO - WITKOWO	Gniezno, ul. Dworcowa - Gniezno, ul. Witkowska VII - Gniezno, ul. Witkowska V - Gniezno, ul. Witkowska IV - Żelazkowo - Niechanowo - Miroszka NŻ - Małachowo Złych Miejs - Małachowo Wierzbiczany - Witkowo, ul. Gnieźnieńska - Witkowo, ul., Stary Rynek
25	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122593	GNIEZNO - KISZKOWO PRZEZ LEDNOGÓRA	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Poznańska (III/IV) - Skiereszewo Wieś - Braciszewo I - Woźniki - Łubowo (NŻ) - Łubowo - Fałkowo NŻ - Fałkowo Skrz. - Dziekanowice NŻ - Dziekanowice Skrz. NŻ - Lednogóra - Rybitwy (Skrz.) - Rybitwy - Skrzetuszewo - Skrzetuszewo NŻ - Skrzetuszewo Skrz. NŻ - Głębówki - Głębokie NŻ - Berkowo - Sroczyń - Sroczyń Młyn NŻ - Węgorzewo (Popkowie) - Kiszkowo
26	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122410	GNIEZNO - SKORZĘCIN PRZEZ ĆWIERDZIN	Gniezno DA - Gniezno, Witkowska (VII) - Gniezno, Witkowska (IV/III), Żelazkowo - Niechanowo - Miroszka NŻ - Małachowo Złych Miejs - Małachowo Wierzbiczany NŻ - Witkowo, ul. Gnieźnieńska NŻ - Witkowo, ul. Stary Rynek - Chładowo NŻ - Chładowo - Ćwierdzin - Ćwierdzin NŻ - Sokołowo (Gm. Witkowo) - Gaj NŻ - Gaj - Gaj (Ostrowite Prym. NŻ) - Ostrowite Prymasowskie - Gaj (Ostrowite Prym. NŻ) - Gaj - Gaj NŻ - Sokołowo (Gm. Witkowo) - Skorzęcin Nadleśnictwo NŻ - Skorzęcin Wieś - Skorzęcin Plaża
27	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122430	GNIEZNO - DĄBRÓWKA KOŚCIELNA PRZEZ KISZKOWO	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Poznańska (III/IV) - Skiereszewo Wieś - Braciszewo Wieś - Strychowo - Myślęcín - Owieczki Szkoła NŻ - Owieczki - Komorowo I - Waliszewo I - Imiołki - Sławno - Sławno (Żylice Wieś) - Sławno (Żylice) - Ujazd - Ujazd NŻ - Kiszkowo - Kiszkowo Szkoła NŻ - Karczewo Skrz. NŻ - Karczewo - Dąbrówka Kościelna Las NŻ - Dąbrówka Kościelna.

Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku) cd.

Lp.	Przewoźnik	Nr linii komunikacyjnej	Nazwa linii	Przebieg linii
28	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122431	GNEZNO - KŁECKO PRZEZ KAMINIEC - KISZKOWO	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Kłeckoska VI - Piekary Kłeckoska I - Piekary, Kłeckoska II - Obora I Centrum - Kopydłowo NŻ - Działyn I - Brzozogaj NŻ - Pruchnowo (Bielawy) - KłECKO IV (ul. Kolonia) - KłECKO III (ul. Kolonia) - KłECKO I - Polska Wieś NŻ - Charbowo I - Pomarzany - Wilkowyja IV - Kamieniec - Łągiewniki Kościelne Wieś - Olekszyn - Rybno Wielkie II NŻ - Rybno Wielkie - Rybno Wielkie Nz - Olekszyn - Łągiewniki Kościelne Wieś - Wola Łągiewnicka NŻ - Zakrzewo I - Gorzuchowo I - Gorzuchowo II - Wilkowyja I - Polska Wieś NŻ - KłECKO I.
29	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122457	GNEZNO - WIERZYCE PRZEZ ŁUBOWO	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Poznańska (III/IV) - Skiereszewo Wieś - Braciszewo I - Woźniki - Łubowo (NŻ) - Łubowo - Fałkowo (1nż) - Fałkowo (Skrz. NŻ) - Chwałkówko - Wierzyce NŻ - Wierzyce. Fałkowo Skrz. - Dziekanowice NŻ - Dziekanowice Skrz. NŻ - Lednogóra - Rybitwy (Skrz.) - Rybitwy - Skrzetuszewo
30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122570	GNEZNO - SKORZĘCIN PRZEZ KAMIONKA	Gniezno DA - Gniezno, Witkowska (VII) - Gniezno, Witkowska (IV/III), - Żelazkowo - Niechanowo - Miroszka NŻ - Małachowo Złych Miejs - Małachowo Wierzbiczany NŻ - Witkowo, ul. Gnieźnieńska NŻ - Witkowo, ul. Stary Rynek - Chładowo NŻ - Chładowo - Kamionka NŻ - Skorzęcin Wieś - Skorzęcin Plaża.
31	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122582	KŁECKO - GNEZNO PRZEZ KISZKOWO	KłECKO I - Polska Wieś NŻ - Wilkowyja I - Gorzuchowo II - Gorzuchowo I - Zakrzewo I - Wola Łągiewnicka NŻ - Łągiewniki Kościelne Wieś - Olekszyn - Rybno Wielkie II NŻ - Rybno Wielkie - Rybno Wielkie NŻ - Kiszkowo - Ujazd NŻ - Ujazd - Sławno (Żylice) - Sławno (Żylice Wieś) - Sławno - Imiołki - Waliszewo I - Komorowo I - Owieczki - Owieczki Szkoła NŻ - Mysłęcín - Strychowo - Braciszewo Wieś - Skiereszewo Wieś - Gniezno, Poznańska (III/IV) - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno DA
32	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122721	GNEZNO - SROCZYN PRZEZ SIEMIANOWO	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Poznańska (III/IV) - Skiereszewo Wieś - Braciszewo Wieś - Strychowo - Mysłęcín - Owieczki Szkoła NŻ - Owieczki - Komorowo I - Komorowo II - Siemianowo - Dziekanowice Wieś - Dziekanowice M NŻ - Dziekanowice Skrz. Nz - Lednogóra - Rybitwy - Skrzetuszewo - Skrzetuszewo NŻ - Skrzetuszewo Skrz. NŻ - Głębokie - Berkowo (Głębokie NŻ) - Berkowo - Sroczyn
33	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122592	GNEZNO - SROCZYN PRZEZ FAŁKOWO - GŁĘBOKIE	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Poznańska (III/IV) - Skiereszewo Wieś - Braciszewo I - Woźniki - Łubowo NŻ - Łubowo - Fałkowo (1nż) - Fałkowo (Skrz. NŻ) - Fałkowo Wieś - Fałkowo GS. NŻ - Fałkowo Skrz. - Dziekanowice NŻ - Dziekanowice Skrz. NŻ - Lednogóra - Rybitwy (Skrz.) - Rybitwy - Skrzetuszewo - Skrzetuszewo NŻ - Skrzetuszewo Skrz. NŻ - Głębokie - Berkowo (Głębokie NŻ) - Berkowo - Sroczyn
34	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122576	GNEZNO - MIELESZYN PRZEZ BOJANICE	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Powst. Włkp. I - Pyszczynek I - Pyszczynek NŻ - Zdziechowa I - Mączniki NŻ - Mączniki I - Bojanice I - Bojanice II (PGR) - Biskupice II (Skrz.) - Biskupice I - KłECKO II (Dworcowa) - KłECKO I - KłECKO II (Dworcowa) - Karniszewo - Karniszewo NŻ - Mieleszyn
35	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122713	GNEZNO - MIELESZYN PRZEZ ZDZIECHOWA	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Powst. Włkp. I - Pyszczynek I - Pyszczynek NŻ - Zdziechowa I - Mączniki NŻ - Mączniki I - Świątyni Wielkie - Świątyni Małe - Świątyni Małe (Świątyni) - Sokolniki - Karniszewo - Karniszewo NŻ - Mieleszyn
36	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122801	GNEZNO - CZERNIEJEWO PRZEZ CIELIMOWO	Gniezno DA - Gniezno, Wrzesińska I - Gniezno, Wrzesińska III - Gniezno, Wrzesińska VII - Cielimowo (ul. Leśna) - Cielimowo (ul. Akacyjowa) - Cielimowo NŻ M - Żydowo Cmentarz - Żydowo Plac Obrońców Żydowa / Kościuszki - Żydowo Szkoła - Żydowo Słoneczna - Goraniec I - Goraniec II - Nidom - Kąpiel - Czarniejewo PKS M Wiosny Ludów

Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku) cd.

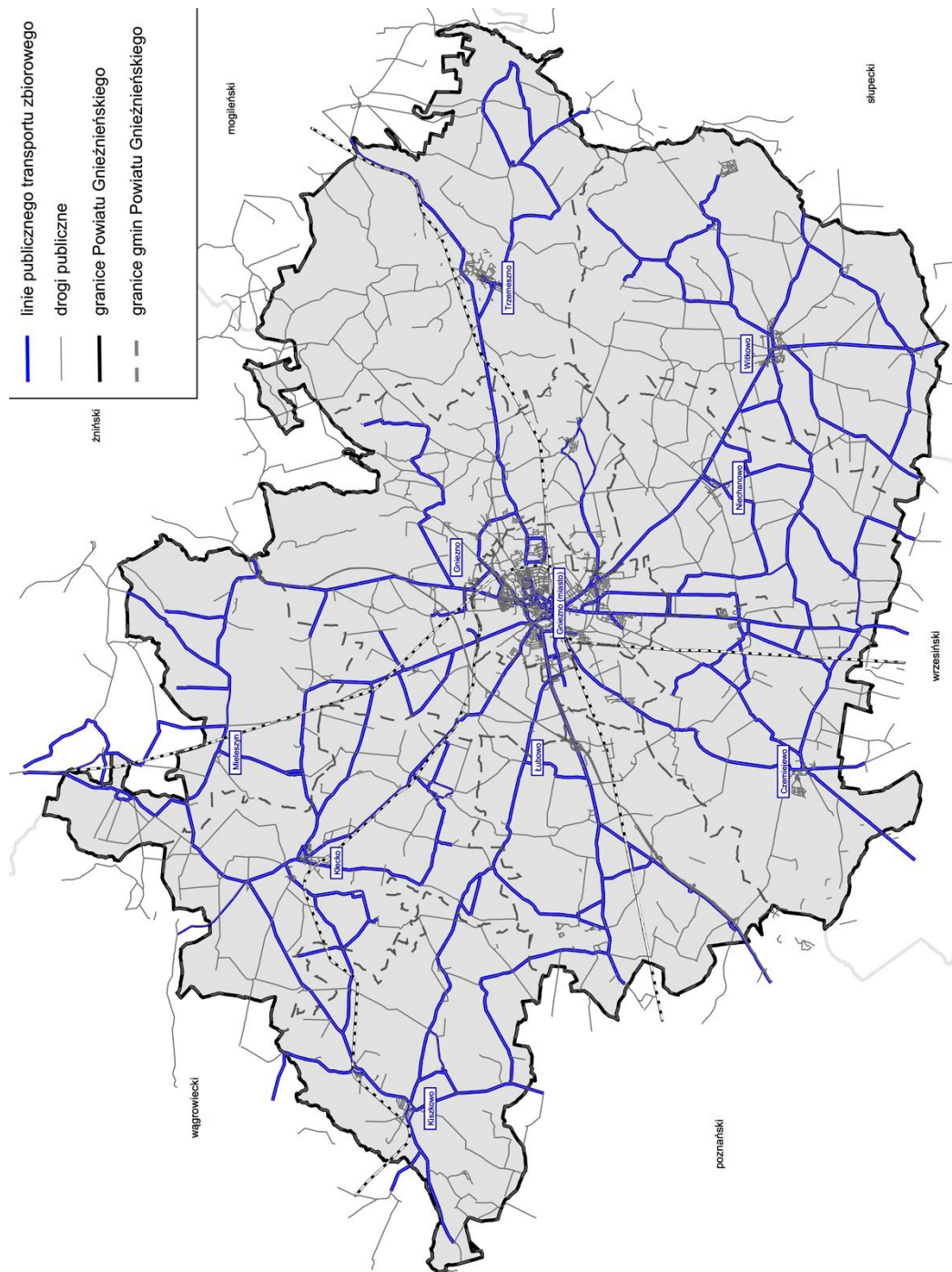
Lp.	Przewoźnik	Nr linii komunikacyjnej	Nazwa linii	Przebieg linii
37	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122426	GNIEZNO - GNIEZNO PRZEZ MIKOŁAJEWICE	Gniezno DA - Gniezno, Witkowska (VII) - Gniezno, Witkowska IV/III) - Żelazkowo - Niechanowo - Niechanowo NŻ - Mikołajewice - Drachowo - Potrzymowo - Grotkowo - Czechowo - Jarząbkowo - Czeluścin - Szczytniki Czerniejewskie I NŻ - Kosowo Skrzyżowanie - Kosowo NŻ - Żydowo Plac Obrońców Żydowa / Kościuszki - Żydowo Cmentarz - Cielimowo - Gniezno, Wrzesińska VII - Gniezno, Wrzesińska III - Gniezno, Wrzesińska I - Gniezno, DA
38	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122558	GNIEZNO - CZERNIEJEWO PRZEZ PAWŁOWO	Gniezno DA - Gniezno, Dalkoska I - Gniezno, Dalkoska II - Dalki - Dalki Nż - Mnichowo I - Mnichowo III NŻ - Mnichowo II NŻ - Mnichowo Osiedle Sosnowe - Pawłowo I NŻ - Pawłowo - Pawłowo II NŻ - Goranin - Czerniejewo I NŻ Generała Lipskiego - Czerniejewo II Pałacowa - Czerniejewo PKS, Wiosny Ludów
39	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122468	GNIEZNO - ŁOPIENNO PRZEZ BOJANICE - KŁECKO	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno Powst. Włkp. I - Pyszczynek I - Pyszczynek NŻ - Zdziechowa I - Mączniki NŻ - Mączniki I - Bojanice I - Bojanice II (Pgr) - Biskupice II (Skrz.) - Biskupice I - KłECKO II (Dworcowa) - KłECKO I - Polska Wieś NŻ - Charbowo I - Ułanowo II - Świniary I - Świniary II - Świniary I - Dobiejewo Wieś NŻ - Dobiejewo Skrz. NŻ - Łopienno NŻ - Łopienno
40	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122459	GNIEZNO - MIERZEWO PRZEZ ŻYDOWO	Gniezno DA - Gniezno, Wrzesińska I - Gniezno, Wrzesińska III - Gniezno, Wrzesińska VII - Cielimowo - Żydowo Cmentarz - Żydowo Plac Obrońców Żydowa / Kościuszki - Kosowo NŻ - Kosowo Skrzyżowanie - Jelitowo - Grotkowo - Malczewo - Czechowo NŻ - Czechowo - Jarząbkowo - Mierzewo NŻ - Mierzewo
41	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122458	GNIEZNO - GNIEZNO PRZEZ MIERZEWO - ŻYDOWO	Gniezno DA - Gniezno, Witkowska (VII) - Gniezno, Witkowska (IV/III) - Żelazkowo - Niechanowo - Niechanowo NŻ - Arcugowo Pałac NŻ - Arcugowo NŻ - Karszewo - Malczewo - Grotkowo - Czechowo - Jarząbkowo - Mierzewo NŻ - Mierzewo - Mierzewo NŻ - Jarząbkowo - Czeluścin - Szczytniki Czerniejewskie I NŻ - Kosowo Skrzyżowanie - Kosowo NŻ - Żydowo Plac Obrońców Żydowa / Kościuszki - Żydowo Cmentarz - Cielimowo - Gniezno, Wrzesińska VII - Gniezno, Wrzesińska III - Gniezno, Wrzesińska I - Gniezno DA
42	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122425	GNIEZNO - MIELŻYŃ PRZEZ GORZYKOWO	Gniezno, DA - Gniezno, Witkowska (VII) - Gniezno, Witkowska (IV/III) - Żelazkowo - Niechanowo - Miroszka NŻ - Małachowo Złych Miejsc - Małachowo Wierzbiczany NŻ - Witkowo, ul. Gnieźnieńska NŻ - Witkowo, ul. Stary Rynek - Witkowo, ul. Wrzesińska - Malenin - Gorzykowo - Gorzykowo NŻ - Czajki - Jaworowo - Mielżyn NŻ - Mielżyn
43	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122681	GNIEZNO - WITKOWO PRZEZ MIELŻYŃ - GORZYKOWO	Gniezno DA - Gniezno, Witkowska (VII) - Gniezno, Witkowska (IV/III) - Żelazkowo - Niechanowo - Miroszka NŻ - Małachowo Złych Miejsc - Małachowo Wierzbiczany NŻ - Witkowo, ul. Gnieźnieńska NŻ - Witkowo, ul. Stary Rynek - Witkowo, ul. Strażkowska NŻ - Mąkownica - Ruchocin - Mielżyn - Mielżyn NŻ - Jaworowo - Czajki - Gorzykowo NŻ - Gorzykowo - Malenin - Witkowo, ul. Wrzesińska - Witkowo, ul. Stary Rynek
44	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	5	GNIEZNO - CZERNIEJEWO PRZEZ PAWŁOWO	Gniezno DA - Gniezno Dalkoska I - Gniezno Dalkoska II - Dalki - Dalki NŻ - Mnichowo I - Mnichowo III NŻ - Mnichowo II Wieś - Mnichowo Os. Sosnowe NŻ - Pawłowo I NŻ - Pawłowo - Pawłowo II NŻ - Goranin - Czerniejewo I NŻ Generała Lipskiego - Czerniejewo II M Pałacowa - Czerniejewo PKS Wiosny Ludów
45	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	7	GNIEZNO - TRZEMESZNO PRZEZ KALINĘ DZIAŁKI	Gniezno Dworzec Autobusowy - Gniezno Chrobrego - Gniezno Łubieńskiego - Gniezno Dąbrówki - Gniezno Wyszyńskiego - Gniezno Roosevelta I - Gniezno Roosevelta II - Gniezno Roosevelta III - Gniezno Roosevelta IV - Gniezno Roosevelta V - Gniezno Arkuszewo II - Gniezno Arkuszewo I - Jankówko II - Jankówko I - Jankowo Dolne I - Jankowo Dolne Osiedle - Jankowo Dolne Plaża - Kalina Działki - Kalina Wieś - Lulkowo NŻ - Wymysłowo - Rudki - Trzemeszno ul. Wyszyńskiego - Trzemeszno Pl. Św. Wojciecha

Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku) cd.

Lp.	Przewoźnik	Nr linii komunikacyjnej	Nazwa linii	Przebieg linii
46	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o.o.	122444	GNIEZNO - SROCZYN PRZEZ KŁECKO - GORZUCHOWO - KISZKOWO	Gniezno DA - Gniezno, Kostrzewskiego - Gniezno, Kłeckoska VI - Piekary, Kłeckoska I - Piekary, Kłeckoska II - Obora I Centrum - Kopydłowo NŻ - Działyń I - Brzozogaj NŻ - Pruchnowo (Bielawy) - KłECKO IV (ul. Kolonia) - KłECKO III (ul. Kolonia) - KłECKO I - Polska Wieś NŻ - Wilkowyja I - Gorzuchowo II - Gorzuchowo I - Zakrzewo I - Wola Łagiewnicka NŻ - Łagiewniki Kościelne Wieś - Olekszyn - Rybno Wielkie II NŻ - Rybno Wielkie - Rybno Wielkie NŻ - Kiszkowo - Węgorzewo (Popkowice) - Sroczyn Młyn NŻ - Sroczyn
47	Autobusowe Usługi Przewozowe „JAH” Mroziński Janusz	1	CZERNIEJEWO - GNIEZNO - CZERNIEJEWO	Gniezno Dworcowa - Gniezno Dalkoska NŻ - Dalki - Dalki NŻ - Mnichowo I - Mnichowo NŻ - Mnichowo II Wieś - Mnichowo os. Sosnowe NŻ - Pawłowo I NŻ - Pawłowo - Pawłowo II NŻ - Goranin - Czerniejewo I NŻ - Gen. Lipskiego - Czerniejewo II M. Pałacowa - Czerniejewo PKS M Wiosny Ludów
48	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Linia C	GNIEZNO - CIELIMOWO	Gdańska - Pętla - Pałucka I - Gdańska I - Gdańska II - Gdańska III - 3 Maja - Dąbrówki - Chrobrego - Kościuszki - Wrzesińska I - Wrzesińska II - Wrzesińska III - Wrzesińska IV - Wrzesińska V - Wrzesińska VI - Wrzesińska VII - Wrzesińska VIII - Wrzesińska IX - Cielimowo III - Cielimowo II - Cielimowo I - Cielimowo P.

źródło: opracowanie na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie

Na Rys. 3.1 przedstawiono przebieg linii PTZ realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego. Jak można zaobserwować pokrywają one większą część Powiatu Gnieźnieńskiego.



Rys. 3.1 Przebieg linii PTZ, których zezwolenie wydał Starosta Gnieźnieński (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)
 źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie

Oprócz tego w ramach regularnych przewozów specjalnych, transport osób realizowany jest na 10 liniach przez czterech różnych przewoźników. Ich wykaz przedstawiono w Tab. 3.3. Jak można zauważyć ich znaczenie w powiecie jest znacznie mniejsze.

Tab. 3.3 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w transporcie drogowym udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego³⁷ (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)

L.p.	Nazwa przedsiębiorstwa przewozowego	Siedziba przedsiębiorstwa przewozowego	Liczba linii PTZ
1	Przewóz Osób "MILE" Leśny Michał	Kłcko	5
2	Autobusowe Usługi Przewozowe "JAH" Mroziński Janusz	Mielżyn	2
3	Firma Wielobranżowa "TRANS-STACH" Mazurek Stanisław	Niechanowo	2
4	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	Gniezno	1
		Razem	10

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie

Ponadto przez Powiat Gnieźnieński przebiega 35 linii publicznego regularnego transportu zbiorowego, mającego status przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego dla przewozów wojewódzkich przedstawiono w Tab. 3.4, a międzywojewódzkich w Tab. 3.5.

Tab. 3.4 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie wojewódzkich regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego (stan na 04. 2016 roku)

L.p.	Nazwa przedsiębiorstwa przewozowego	Siedziba przedsiębiorstwa przewozowego	Liczba linii PTZ
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o. o.	Gniezno	22
2	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. Oddział w Inowrocławiu	Inowrocław	3

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego

Tab. 3.5 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie międzywojewódzkich regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego (stan na 04. 2016 roku)

L.p.	Nazwa przedsiębiorstwa przewozowego	Siedziba przedsiębiorstwa przewozowego	Liczba linii PTZ
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gnieźnie Sp. z o. o.	Gniezno	10

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego

Należy zaznaczyć, że część zezwoleń na realizację międzywojewódzkich regularnych przewozów autobusowych wydał Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Dotyczy to linii przebiegających przez gminę Trzemeszno i realizowanych przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. Oddział w Inowrocławiu.

³⁷ Dotyczy przewozów powiatowych

Jeśli chodzi o organizowanie powiatowych autobusowych przewozów regularnych, to zadanie to wykonywane było przez przewoźnika i było uzależnione głównie od analizy ekonomicznej, w której uwzględniano rekompensatę z tytułu honorowania ulg ustawowych. Środki na ten cel pochodziły z budżetu Państwa, a uzyskiwane były za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

3.2 Transport kolejowy

Na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, funkcjonują przewozy kolejowe organizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego. Realizowane są one na linii nr 353 (Poznań Wschód – Skandawa) w relacji Poznań Główny – Mogilno – Toruń (Rys. 3.2), obsługiwane przez:

- Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. (KW),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR),
- PKP Intercity S.A. (IC).

Praca eksploatacyjna dla rozkładu jazdy 2015/2016 na tej linii na odcinku Poznań – Gniezno – Mogilno wynosi odpowiednio: ³⁸ ³⁹

- KW 638 553,438 pockm,
- PR 463 901,223 pockm.

W Powiecie Gnieźnieńskim pociągi zatrzymują się na następujących stacjach: Lednogóra, Falkowo, Pierzyska, Gniezno, Jankowo Dolne, Trzemeszno, Wydartowo. Spośród wszystkich stacji największy ruch zarejestrowano w Gnieźnie, a najmniejszy w Pierzyskach⁴⁰. Potwierdza to fakt, iż kluczową miejscowością na tej trasie jest miasto Gniezno (patrz Tab. 3.6).

Jeśli chodzi o linię kolejową 281, to przewozy pasażerskie zostały zawieszony w 2013 roku. Ich przywrócenie przewidziano w Planie Transportowym Województwa Wielkopolskiego [87].

Tab. 3.6 Średnia liczba osób wsiadających i wysiadających z pociągów KW i PR na poszczególnych stacjach zlokalizowanych w Powiecie Gnieźnieńskim (pomiar z 03.2016 – KW, z 01.2016 – PR)

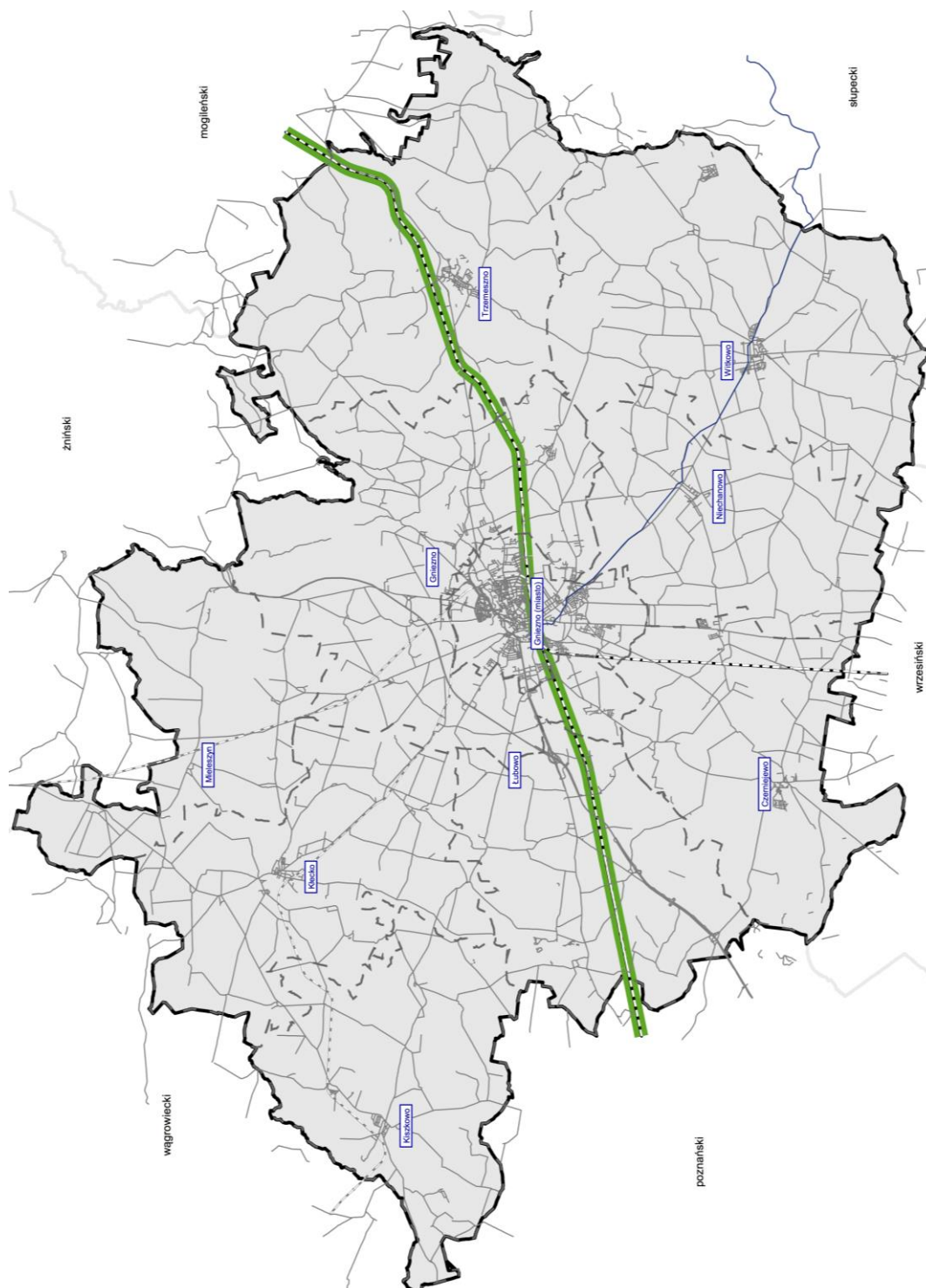
Operator	Kierunek	Osoby	Liczba osób wsiadający i wysiadający na stacji kolejowej						
			Wydartowo	Trzemeszno	Jankowo Dolne	Gniezno	Pierzyska	Falkowo	Lednogóra
KW	Z	wsiadające	1	1	0	1	-	-	-
	Poznań	wysiadające	4	2	2	57	-	-	-
	Do	wsiadające	1	21	4	73	3	5	7
	Poznań	wysiadające	0	1	0	9	0	0	0
PR	Z	wsiadające	1	1	1	18	0	5	1
	Poznań	wysiadające	5	3	2	43	3	12	1
	Do	wsiadające	1	14	2	43	1	3	3
	Poznań	wysiadające	1	6	0	19	1	2	1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego

³⁸ Wg danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego

³⁹ Nie wszystkie pociągi IC zatrzymują się na stacji Mogilno, stąd wartości pracy przewozowej nie podano.

⁴⁰ Wg danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego – badania liczby wsiadających i wysiadających na stacjach kolejowych.



Rys. 3.2 Przewozy kolejowe realizowane na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego źródło: opracowanie własne

4. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO

4.1 Zagospodarowanie przestrzenne powiatu

Jak wspomniano wcześniej Powiat Gnieźnieński jest położony w wschodniej części województwa wielkopolskiego. Składa się on z 10 gmin – zróżnicowanych zarówno pod względem obszarowym, jak i ludnościowym. Oprócz tego poszczególne jednostki różnią się zagospodarowaniem przestrzennym, co z kolei wpływa w znaczącym stopniu na planowanie i organizowanie zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego w tym powiecie.

Miasto Gniezno (GM)

Miasto Gniezno (GM) położone jest w centralnej części Powiatu Gnieźnieńskiego, co jest korzystne z punktu widzenia PTZ. Miasto graniczy i wchodzi w bezpośrednie związki z gminami Gniezno, Niechanowo i Czarniejewo. W koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju Gniezno zostało zaliczone do krajowego ośrodka równoważenia rozwoju. Gniezno posiada pięć dominujących funkcji: administracyjną, biznesową, mieszkaniową, edukacyjną oraz turystyczną. Przez Gniezno przechodzi droga krajowa nr 5 łącząca jedne z największych aglomeracji miejskich w Polsce, tj. Trójmiasto, aglomeracje: bydgoską, poznańską, wrocławską oraz wałbrzyską. Położenie Gniezna w pobliżu Poznania stawia Gniezno w pozycji znaczących szans, ale też i dużej konkurencji, której musi sprostać. W Tab. 4.1 przedstawiono pokrycie terenu miasta Gniezno.

Tab. 4.1 Pokrycie terenu miasta Gniezno

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	51
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	13
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	31
4	Grunty pod wodami razem	1
5	Inne tereny	3

Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Trzemeszno

Gmina Trzemeszno jest gminą miejsko-wiejską położoną we północno-wschodniej części powiatu. W centralnej części gminy leży miasto Trzemeszno. W gminie dominują użytki rolne. Główną oś komunikacyjną stanowią droga kranowa DK 15 (Trzebnica – Ostróda) oraz linia kolejowa nr 353 (Poznań Wschód – Skandawa). W Tab. 4.2 przedstawiono pokrycie terenu gminy Trzemeszno.

Tab. 4.2 Pokrycie terenu gminy Trzemeszno

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	75
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	11
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4
4	Grunty pod wodami razem	5
5	Inne tereny	4

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Witkowo

Gmina Witkowo jest gminą miejsko-wiejską położoną w południowo-wschodniej części powiatu. W centralnej części gminy leży miasto Witkowo. W gminie dominują użytki rolne. Główną oś komunikacyjną stanowi droga wojewódzka DW 260 (Gniezno – Wólka k/Słupcy). Ponadto przez gminę Witkowo przebiega linia Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. W Tab. 4.3 przedstawiono pokrycie terenu gminy Witkowo

Tab. 4.3 Pokrycie terenu gminy Witkowo

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	67
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	22
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3
4	Grunty pod wodami razem	5
5	Inne tereny	3

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Gniezno (GW)

Gmina Gniezno (GW) sąsiaduje od północy, wschodu i zachodu z gminą miejską Gniezno, w której jest siedziba władz samorządowych. W gminie dominują użytki rolne. Przez gminę Gniezno przebiega większość szlaków komunikacyjnych związanych z miastem Gniezno. W Tab. 4.4 przedstawiono pokrycie terenu gminy Gniezno (GW).

Tab. 4.4 Pokrycie terenu gminy Gniezno (GW)

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	77
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	15
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4
4	Grunty pod wodami razem	2
5	Inne tereny	2

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Kłecko

Gmina Kłecko jest gminą miejsko-wiejską położoną w północno-zachodniej części powiatu. W centralnej części gminy leży miasto Kłecko. W gminie dominują użytki rolne. Główną oś komunikacyjną stanowią droga wojewódzka DW 190 (Krajenka – Gniezno). Przez gminę Kłecko przebiega linia kolejowa 377 (Sława Wielkopolska – Gniezno Winiary). W Tab. 4.5 przedstawiono pokrycie terenu gminy Kłecko.

Tab. 4.5 Pokrycie terenu gminy Kłecko

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	87
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	6
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3
4	Grunty pod wodami razem	3
5	Inne tereny	1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Czarniejewo

Gmina Czarniejewo jest gminą miejsko-wiejską położoną w południowej części powiatu. W centralnej części gminy leży wieś Czarniejewo. W gminie dominują użytki rolne. Główne osie komunikacyjne powiatu tj. droga krajowa DK 15 (Trzebnica – Ostróda) oraz linia kolejowa 281 (Oleśnica – Chojnice), przebiegają we wschodniej części gminy. W Tab. 4.6 przedstawiono pokrycie terenu gminy Czarniejewo.

Tab. 4.6 Pokrycie terenu gminy Czarniejewo

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	63
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	32
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	4
4	Grunty pod wodami razem	0
5	Inne tereny	1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Niechanowo

Gmina Niechanowo jest gminą wiejską położoną w południowo-wschodniej części powiatu. W centralnej części gminy leży wieś Niechanowo. W gminie dominują użytki rolne. Główną oś komunikacyjną stanowi droga wojewódzka DW 260 (Gniezno – Wólka k/Słupcy). Ponadto przez gminę Niechanowo przebiega linia Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. W Tab. 4.7 przedstawiono pokrycie terenu gminy Niechanowo.

Tab. 4.7 Pokrycie terenu gminy Niechanowo

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	87
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	10
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3
4	Grunty pod wodami razem	0
5	Inne tereny	0

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Łubowo

Gmina Łubowo jest gminą wiejską położoną w południowo-zachodniej części powiatu. W centralnej części gminy leży wieś Łubowo. W gminie dominują użytki rolne. Główne osie komunikacyjne stanowią droga szybkiego ruchu S5 (Poznań - Łubowo), droga powiatowa Łubowo – Kostrzyn – Kleszczewo oraz linia kolejowa 353 (Poznań Wschód - Skandawa). W Tab. 4.8 przedstawiono pokrycie terenu gminy Łubowo.

Tab. 4.8 Pokrycie terenu gminy Łubowo

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	82
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	9
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	6
4	Grunty pod wodami razem	2
5	Inne tereny	1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Kiszkowo

Gmina Kiszkowo jest gminą wiejską położoną w zachodniej części powiatu. W centralnej części gminy leży wieś Kiszkowo. W gminie dominują użytki rolne. Główną oś komunikacyjną stanowi droga województwa 197 (Sława Wielkopolska - Gniezno). Przez gminę Kiszkowo przebiega ponadto linia kolejowa 377 (Sława Wielkopolska – Gniezno Winiary). W Tab. 4.9 przedstawiono pokrycie terenu gminy Kiszkowo.

Tab. 4.9 Pokrycie terenu gminy Kiszkowo

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	85
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	9
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3
4	Grunty pod wodami razem	2
5	Inne tereny	1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gmina Mieleszyn

Gmina Mieleszyn jest gminą wiejską położoną w północnej części powiatu. W centralnej części gminy leży wieś Mieleszyn. W gminie dominują użytki rolne. Komunikacja w gminie opiera się wyłącznie na sieci dróg powiatowych. Ponadto przez gminę Mieleszyn przebiega linia kolejowa 281 (Oleśnica – Chojnice). W Tab. 4.10 przedstawiono pokrycie terenu gminy Mieleszyn.

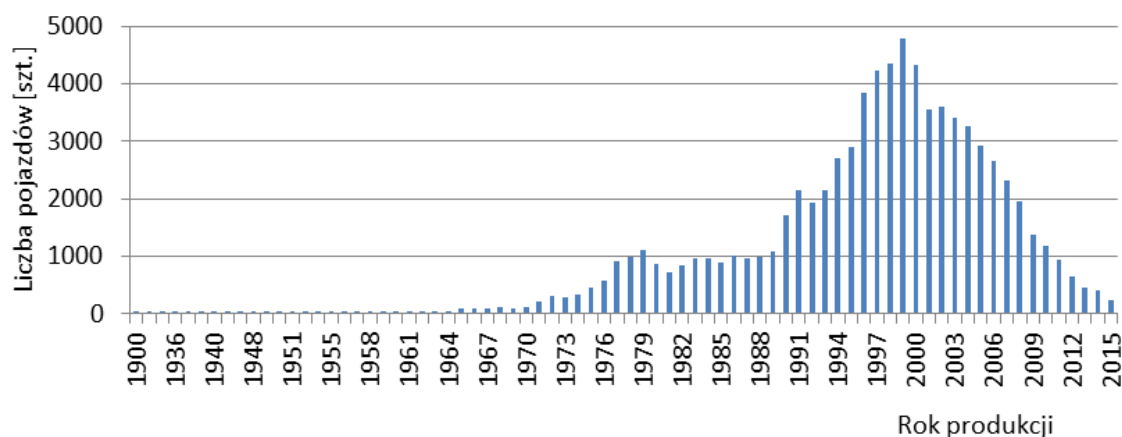
Tab. 4.10 Pokrycie terenu gminy Mieleszyn

L.p.	Typ pokrycia	Udział [%]
1	Użytki rolne razem	69
2	Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	25
3	Grunty zabudowane i zurbanizowane razem	3
4	Grunty pod wodami razem	2
5	Inne tereny	1

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

4.2 Transport indywidualny

Na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców z grudnia 2015 r. można stwierdzić, że w Powiecie Gnieźnieńskim jest zarejestrowanych 79351 samochodów osobowych. Dominują samochody w wieku 12-20 lat. Na Rys. 4.1 przedstawiono strukturę wiekową floty pojazdów osobowych zarejestrowanych w PG. Stwierdzono ponadto, że dla 70% pojazdów podstawowym paliwem jest benzyna, dla 29% olej napędowych, zaś dla pozostałego 1% inne paliwo. Ponadto 19% pojazdów napędzanych benzyną, może alternatywnie być napędzane gazem płynnym, zaś dwa energią elektryczną. Jeden z pojazdów napędzanych olejem napędowym może być napędzany również energią elektryczną.



Rys. 4.1 Struktura wiekowa pojazdów osobowych w Powiecie Gnieźnieńskim w grudniu 2015 roku
źródło: opracowanie własne na podstawie danych CEPiK⁴¹ (04.2016).

W Powiecie Gnieźnieńskim obserwuje się wzrost wskaźnika motoryzacji (liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców). W latach 2012-2014 wzrost ten wyniósł 26 pojazdów. W Tab. 4.11 przedstawiono wielkość wskaźnika motoryzacji w Powiecie Gnieźnieńskim w latach 2012-2014.

Tab. 4.11 Liczba zarejestrowanych samochodów w Powiecie Gnieźnieńskim na 1000 mieszkańców w latach 2012-2014

L.p.	Rok	Liczba pojazdów/1000 mieszkańców [szt.]
1	2012	507
2	2013	521
3	2014	533

źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wzmiankowane zjawisko stanowi dodatkowy problem w poruszaniu się po powiecie, a zwłaszcza jego stolicy. Niestety rozwój sieci drogowej może je pogłębiać.

Dodatkowe informacje o udziale transportu indywidualnego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego można zdobyć analizując wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) na drogach krajowych i wojewódzkich, który jest prowadzony cyklicznie, w odstępach pięcioletnich, przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. Ostatni GPR realizowany był w roku 2015, jednakże kompletne zestawienia danych nie zostały jeszcze opublikowane. Z tego powodu można opierać się na danych pozyskanych w roku 2010. Porównując dane, z roku 2010 z badaniami z roku 2005 można zaobserwować znaczne wzrosty natężenia ruchu na odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich. W tabeli Tab. 4.12 zebrano dane z pomiarów średniego dobowego natężenia ruchu w 2010 na odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich Powiatu Gnieźnieńskiego. Można tutaj zaobserwować bardzo duży udział samochodów osobowych.

⁴¹ CEPiK – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Tab. 4.12 Średnio-dobowo-roczne (SDR) natężenie ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.

L.p.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem (SDR)	Motocykle (SDR)	Samochody osobowe, mikrobuse (SDR)	Udział procentowy samochodów osobowych w SDR [%]
1	DK 5	ŻNIN-MODLISZEWKO	7623	31	4842	64
2	DK 5	MODLISZEWKO-GNIEZNO	8699	33	5774	66
3	DK 5	GNIEZNO/OBWODNICA/	21336	80	16425	77
4	DK 5	GNIEZNO-ŁUBOWO	14252	35	10171	71
5	DK 5	ŁUBOWO-POBIEDZISKA	11341	32	8270	73
6	DK 15	WRZEŚNIA-ŻYDOWO	6998	15	4491	64
7	DK 15	ŻYDOWO-GNIEZNO	8382	33	5692	68
8	DK 15	GNIEZNO-LULKOWO	7612	22	5201	68
9	DK 15	LULKOWO-TRZEMESZNO	9650	39	6784	70
10	DK 15	TRZEMIESZNO-KWIECISZEWO	6349	36	3961	62
11	DW 190	MIEŚCISKO-KŁECKO	5584	67	4568	82
12	DW 190	KŁECKO-GNIEZNO	4457	18	3543	79
13	DW 190	M.GNIEZNO	8871	62	7629	86
14	DW 197	SŁAWA-KISZKOWO	2153	37	1611	75
15	DW 197	KOMOROWO-GNIEZNO	2163	22	1683	78
16	DW 260	M.GNIEZNO	11321	136	9883	87
17	DW 260	GNIEZNO-WITKOWO	5470	49	4595	84
18	DW 260	WITKOWO-WÓLKA	4529	50	3591	79
19	DW 434	ŁUBOWO-WIERZYCE	4887	24	3661	75
20	DW 434	WIERZYCE-IWNO	6172	19	4616	75

źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

4.3 Oddziaływanie transportu na środowisko

Powiat Gnieźnieński charakteryzuje rozwinięta infrastruktura komunikacyjna, stanowiąca podstawę dynamicznego rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego. Jest to jeden z ważniejszych elementów integrujących przestrzeń całego powiatu oraz zwiększających jego dostępność w skali regionu, kraju i Europy. Przez Powiat Gnieźnieński przebiegają ważne drogi międzynarodowe, krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz linie kolejowe.

4.3.1 Transport drogowy

Intensywny wzrost natężenia ruchu komunikacyjnego na drogach, w tym znaczący wzrost liczby pojazdów ciężkich w ogólnej liczbie samochodów, w wielu przypadkach powodować może negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny, zagrożenie dla jakości powietrza atmosferycznego czy środowiska wodno-gruntowego. Negatywne oddziaływanie na środowisko

przyrodnicze występować może także podczas katastrof oraz zdarzeń na sieci dróg, dopuszczonych do przewozu materiałów niebezpiecznych.

Jak wskazuje Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska [101], degradacja klimatu akustycznego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego ma miejsce przede wszystkim w sąsiedztwie głównych tras komunikacji drogowej. Ze względu na trudności w eliminowaniu konfliktów akustycznych, zasadnicze znaczenie ma zatem właściwa polityka w zakresie planowania przestrzennego (zwłaszcza lokalizowanie projektowanej zabudowy i terenów wymagających komfortu akustycznego).

Zagrożeniem dla warunków akustycznych może być ponadnormatywne przekroczenie średnio-dobo-rocznego natężenia ruchu pojazdów (SDR) na sieci dróg Powiatu Gnieźnieńskiego (co pośrednio przyczynia się do emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do środowiska). Odcinki dróg charakteryzujące się największym natężeniem ruchu, zaliczane są do obszarów o dużym zagrożeniu dla środowiska akustycznego.

W roku 2015 na sieci dróg krajowych przeprowadzony został najbardziej aktualny Generalny Pomiar Ruchu [90], którego dane stanowią podstawowe źródło informacji o ruchu drogowym. Jak wskazano we fragmentarycznie opublikowanych wynikach badań, Wielkopolskę charakteryzuje ponadprzeciętne natężenie ruchu pojazdów silnikowych na drogach krajowych – SDR pojazdów silnikowych na wszystkich drogach krajowych w Wielkopolsce w roku 2015 kształtował się na poziomie 12 171 poj./dobę (w Polsce – 11 178 poj./dobę), a na drogach krajowych o znaczeniu międzynarodowym kształtował się on na poziomie 20 835 poj./dobę (w Polsce – 20 067 poj./dobę). Kategorie pojazdów, które były rejestrowane to: motocykle, samochody osobowe, lekkie samochody ciężarowe (dostawcze), samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami/naczeпами, autobusy, ciągniki rolnicze, rowery. Niektóre z tych kategorii pojazdów są także reprezentatywne dla publicznego transportu zbiorowego (np. autobusy). Jak wskazują wyniki przeprowadzonych badań, odcinki dróg krajowych właściwych dla Powiatu Gnieźnieńskiego cechuje bardzo wysokie obciążenie ruchem, wynoszące niekiedy 20 000 poj./dobę.

W przypadku dróg wojewódzkich Wielkopolski ostatnie kompletne publikowane wyniki badań Generalnego Pomiaru Ruchu pochodzą z roku 2010. Zostały one przeprowadzone przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich, na zlecenie Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury. Pomiar został przeprowadzony sposobem ręcznym, z wyłączeniem odcinków dróg wojewódzkich przebiegających w granicach miast na prawach powiatu. Rejestracji podlegały pojazdy silnikowe w podziale na 7 kategorii oraz rowery. Jak wskazują dostępne wyniki badań, obciążenie ruchem dróg wojewódzkich w roku pomiarowym 2010 wyniosło na terenie kraju średnio 3 398 poj./dobę. W Wielkopolsce natężenie ruchu przekroczyło wartość średnią dla kraju i wyniosło 4 007 poj./dobę. Największy średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich w Wielkopolsce, powyżej 10 000 pojazdów na dobę, zarejestrowano m.in. na drogach wojewódzkich nr 260 oraz nr 434, jednak w obu przypadkach natężenie to nie dotyczyło Powiatu Gnieźnieńskiego [12].

Pojazdy w trakcie użytkowania stanowią także źródło zanieczyszczenia powietrza. Silniki spalinowe, zasilane olejem napędowym, stanowią nadal jeden z powszechniejszych sposobów napędzania samochodów czy autobusów. Postęp technologiczny w dziedzinie produkcji silników (napędy hybrydowe, czy inne) oraz restrykcyjne i coraz bardziej przyjazne środowisku normy ekologiczne, przyczyniają się do zmniejszania emisji szkodliwych substancji do środowiska.

W wyniku oceny jakości powietrza przeprowadzonej zgodnie z podziałem województwa na strefy przez WIOŚ w roku 2014 pod kątem ochrony zdrowia, strefę wielkopolską (właściwą m.in. Powiatowi Gnieźnieńskiemu), zaliczono do klasy A - za wyjątkiem pyłu PM10 i benzo(a)pirenu - dla których strefę tę zaliczono do klasy C. Ze względu na kryteria przyjęte dla ochrony roślin, dla wszystkich substancji podlegających klasyfikacji, strefę wielkopolską zaliczono do klasy A. Dla strefy wielkopolskiej Zarząd Województwa Wielkopolskiego przygotował Program Ochrony Powietrza w zakresie pyłu PM10 i benzo(a)pirenu [65].

4.3.2 Transport kolejowy

Inwestycjami oddziałującymi na środowisko przyrodnicze, są także linie kolejowe. Podczas ich eksploatacji wpływ na środowisko przyrodnicze jest zdecydowanie mniejszy, aniżeli w przypadku transportu drogowego. Ocenia się, że zasięg negatywnego oddziaływania hałasu kolejowego w środowisku ma mniejsze znaczenie, choćby ze względu na subiektywnie mniejszą dokuczliwość i ograniczenia w częstotliwości kursowania pociągów.

Eksploatowane linie kolejowe mogą również generować emisję zanieczyszczeń powietrza (spalinowe lokomotywy i pojazdy trakcyjne), wytwarzanie odpadów, emisję hałasu i drgań (zły stan nawierzchni kolejowej i taboru), zrzut ścieków. Przewóz kolejną materiałów niebezpiecznych może powodować także nadzwyczajne zagrożenia środowiska.

Zarówno w przypadku eksploatacji dróg, jak i linii kolejowych dochodzić może do zdarzeń i wypadków z udziałem ludzi lub zwierząt. W otoczeniu dróg kołowych i linii kolejowych dochodzić może również do zaburzeń w krajobrazie (np. niezorganizowane składowiska odpadów, etc.).

W przypadku hałasów pochodzących od dróg i linii kolejowych, dopuszczalny poziom hałasu ustalony w przepisach szczególnych dla wskaźnika długookresowego LDWN (poziom dziennie – wieczorno – nocny) wynosi – w zależności od przeznaczenia terenu – od 50 dB do 70 dB, natomiast dla wskaźnika LN (długookresowy poziom hałasu w porze nocy) od 45 dB do 65 dB. W odniesieniu do pojedynczej doby ustalono wartość dopuszczalną równoważnego poziomu hałasu LAeqD w porze dnia od 50 dB do 68 dB, natomiast wartość równoważnego poziomu hałasu w porze nocy LAeqN od 45 dB do 60 dB [41]. Jeśli hałas przekraczający wartości dopuszczalne powstaje w związku z eksploatacją drogi lub linii kolejowej, zarządzający nią zobowiązany jest do podjęcia działań eliminujących stwierdzone przekroczenia.

5. OCENA I PROGNOZY SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

5.1 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Potrzeba przewozowa oznacza chęć lub konieczność realizacji przemieszczenia z jednego miejsca do innego, wynikającą z braku czasowej i przestrzennej zgodności miejsc realizacji podstawowych potrzeb społeczności. Potrzeby przewozowe mają więc charakter wtórny w stosunku do potrzeb społecznych i gospodarczych, tzn. żeby zaistniała potrzeba przewozowa, musi najpierw zaistnieć jakaś inna potrzeba pierwotna, do zaspokojenia której konieczne jest pokonanie pewnej odległości. W przypadku przemieszczania osób, ich potrzeby przewozowe związane są z realizacją potrzeb socjalno-bytowych, czyli związanych z życiem codziennym. Przewozy te w zdecydowanej większości odbywają się pomiędzy miejscami zamieszkania a miejscami realizacji określonej aktywności życiowej (praca, nauka, zakupy, rozrywka itp.).

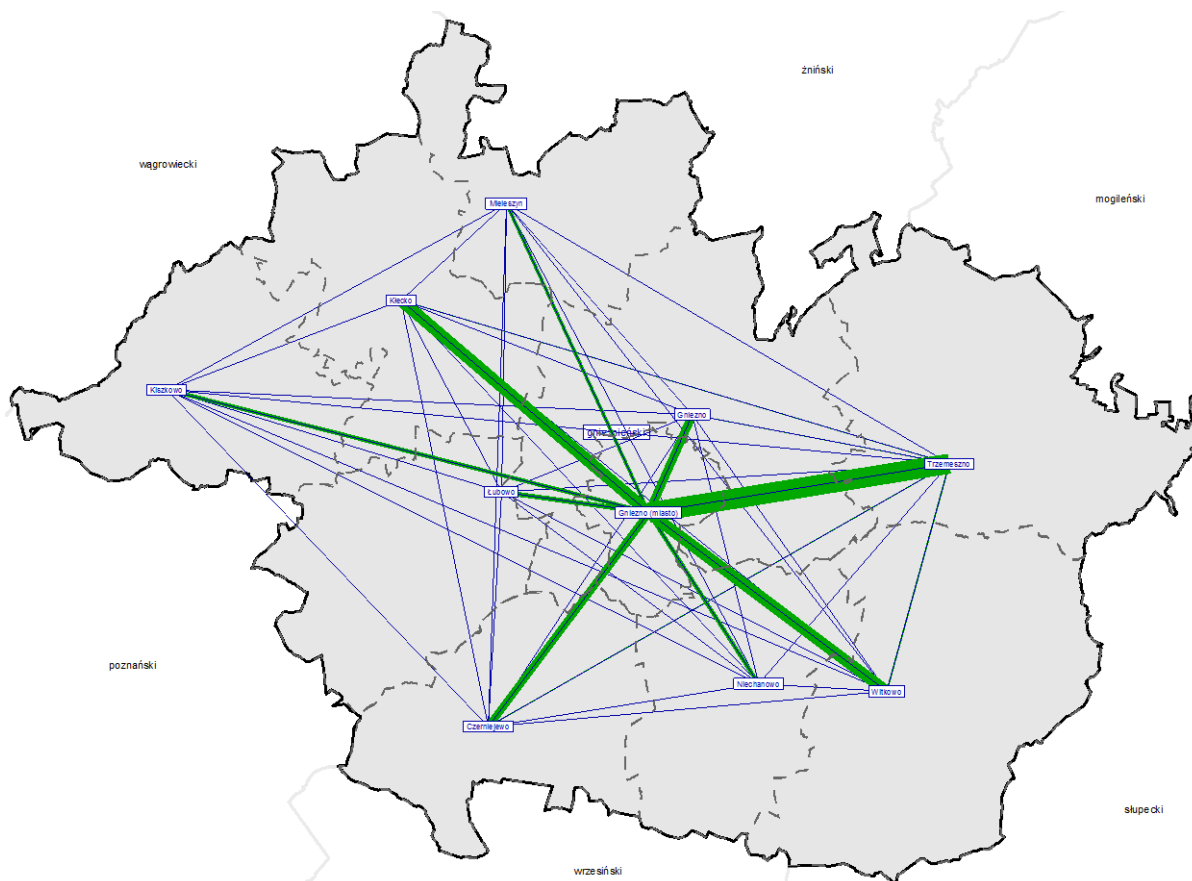
Do kluczowych czynników kształtujących wielkość popytu na usługi przewozowe należą m.in.: liczba ludności oraz wskaźnik aktywności zawodowej. Dane te w odniesieniu do poszczególnych gmin Powiatu Gnieźnieńskiego przedstawiono w rozdziale 2.

Wielkość popytu na usługi przewozowe wyznaczono bazując na metodzie proporcjonalnej, w której wykorzystano informacje o liczbie osób pracujących oraz liczbie miejsc pracy w każdej gminie. W rezultacie określono procentowy udział liczby podróży w obrębie każdej gminy jak również pomiędzy nimi (Tab. 5.1). Jak można zaobserwować dominują podróże, których źródłem bądź celem jest stolica powiatu - Gniezno (miasto). Jest to naturalnym zjawiskiem, wynikającym z wiodącej roli społeczno – gospodarczej miasta. Dominującą rolę miasta Gniezna w powiecie dobrze obrazuje więźba ruchu zaprezentowana na Rys. 5.1 .

Tab. 5.1 Proporcjonalny udział podróży w relacjach w obrębie Powiatu Gnieźnieńskiego w [%]

Gmina	Kłecko	Czarniejewo	Witkowo	Trzemeszno	Gniezno (GW)	Gniezno (GM)	Kiszkowo	Mieleszyn	Niechanowo	Łubowo
Kłecko	0,06	0,13	0,19	0,33	0,14	3,51	0,07	0,06	0,07	0,08
Czarniejewo	0,13	0,07	0,19	0,32	0,14	2,28	0,07	0,06	0,07	0,08
Witkowo	0,19	0,19	0,40	0,48	0,20	3,40	0,10	0,08	0,10	0,12
Trzemeszno	0,33	0,32	0,48	0,72	0,35	5,89	0,17	0,15	0,17	0,20
Gniezno (GW)	0,14	0,14	0,20	0,35	0,07	2,50	0,07	0,06	0,07	0,09
Gniezno (GM)	3,51	2,28	3,40	5,89	2,50	44,36	1,21	1,04	1,22	1,43
Kiszkowo	0,07	0,07	0,10	0,17	0,07	1,21	0,04	0,03	0,04	0,04
Mieleszyn	0,06	0,06	0,08	0,15	0,06	1,04	0,03	0,01	0,03	0,04
Niechanowo	0,07	0,07	0,10	0,17	0,07	1,22	0,04	0,03	0,05	0,04
Łubowo	0,08	0,08	0,12	0,20	0,09	1,43	0,04	0,04	0,04	0,05

źródło: opracowanie własne

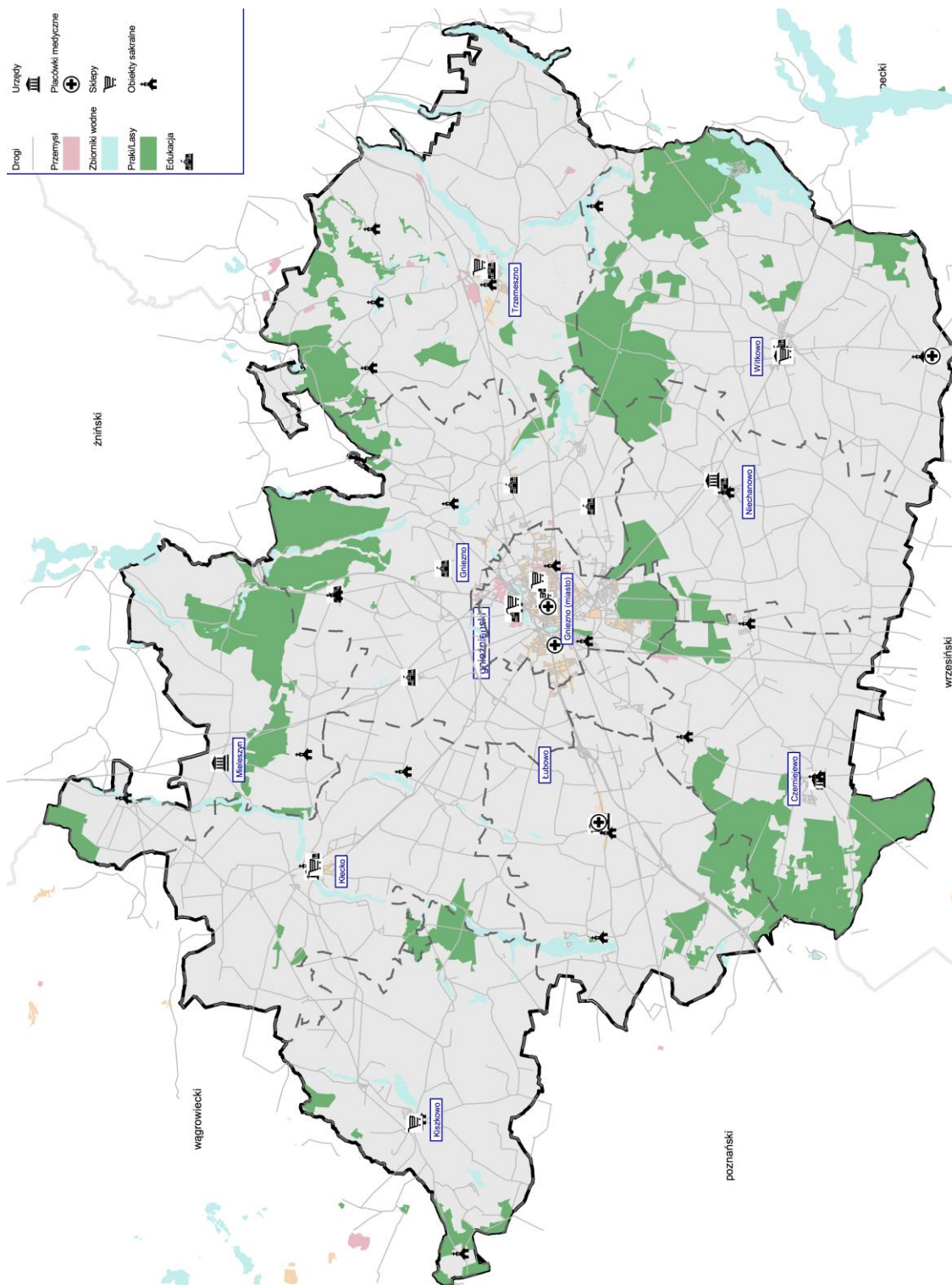


Rys. 5.1 Więźba ruchu Powiatu Gnieźnieńskiego, źródło: opracowanie własne

Przedstawione powyżej informacje stanowią jeden z kluczowych elementów wpływających na ustalenie oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym.

5.2 Generatory ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim

Rozkład przestrzenny podróży determinowany jest zagospodarowaniem przestrzennym i związaną z nim lokalizacją kluczowych obiektów, które generują ruch, takich jak np. szkoły, przedszkola, szpitale i inne obiekty użyteczności publicznej. Elementy te opisano w rozdziale 2, zaś wybrane zwizualizowano na Rys. 5.2.



Rys. 5.2 Obiekty generujące potrzeby transportowe, źródło: opracowanie własne

6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Problem wyboru środka transportu dotyczy wielu grup pasażerów. Stają oni przed dylematem, który środek transportu wybrać by w najwyższym stopniu spełnić własne oczekiwania. W podejmowaniu decyzji istotne są preferencje pasażerów, a więc ich zdolność do hierarchizacji parametrów wyboru. Podróżni w istocie starają się wybrać rozwiązanie, które jest kombinacją pewnych mierników jakości podróży oceniających wybierane rozwiązanie. Wymienić tutaj można: koszt, czas podróży, dostępność, częstotliwość kursowania, niezawodność, punktualność, komfort podróży, ergonomię korzystania i wiele innych.

W praktyce zdarzają się sytuacje, w których pasażer nie może wykonać wyboru pomiędzy środkiem transportu indywidualnego oraz zbiorowego, z powodu braku dostępności jednego z nich (najczęściej tego drugiego). Wówczas pasażer jest zmuszony do wyboru środka transportu indywidualnego lub następuje zjawisko tzw. wykluczenia transportowego (np. wskutek braku dostępu do indywidualnego środka transportu lub braku stosownych uprawnień). Ograniczanie dostępności do transportu zbiorowego prowadzi do obniżania wielkości potoku, a w konsekwencji kształtuje politykę promotoryzacyjną cechującą się zwiększoną emisją substancji szkodliwych. Obecnie postuluje się zachowanie odwrotne tzn. wprowadzenie zasad strategii zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego.

6.1 Preferencje wyboru środka transportu a strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego

Strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego koncentruje się na wielu rozwiązaniach infrastrukturalnych i suprastrukturalnych. Można tutaj wskazać między innymi:

- zwiększanie oferty przewozowej wraz z zachowaniem stałotaktowych rozkładów jazdy,
- zwiększanie liczby przystanków w tym przystanków „na żądanie”,
- synchronizację rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych,
- poprawę jakości przystanków,
- łatwą i intuicyjną taryfę biletową,
- zakup niskoemisyjnego i komfortowego taboru,
- dbałość o czystość w środkach transportu,
- budowę węzłów przesiadkowych.

Dodatkowo wprowadza się tzw. „miękkie” działania, które wpływają na zachowania ludzi związane z przemieszczaniem się. Mają one na celu uświadomienie mieszkańców na temat możliwości korzystania ze wszystkich zrównoważonych środków transportu (np. komunikacji zbiorowej, rowerów, wspólnego użytkowania samochodów itp.) oraz korzyści z tego płynących. Ponadto celem ich jest zlikwidowanie fizycznych i psychologicznych barier, które ograniczają wspomniane wyżej możliwości wyborów (wiążących się z mobilnością).

Jak wskazują przykłady z literatury przedmiotu [9][33][97] przyczyną braku zainteresowania komunikacją zbiorową jest często niewielka wiedza o rzeczywistej ofercie oraz nienajlepszy wizerunek kreowany przez określone środowiska społeczne. Wyniki badań prowadzonych w wielu miastach wydają się przeczyć temu stwierdzeniu. Często jest to spowodowane brakiem reprezentatywnej grupy badawczej – badania prowadzone wśród pasażerów komunikacji zbiorowej, z pominięciem grup osób niekorzystających z tego rodzaju transportu. W związku z tym konieczne jest podjęcie kampanii informacyjnych dla określonych grup docelowych –

– interwencji (np. poprzez zindywidualizowane działania marketingowe). Kampanie te mogą polegać np. na:

- bezpośrednich konsultacjach, w ramach których rozwiązania z zakresu zrównoważonej komunikacji będą proponowane osobom fizycznym i firmom,
- rozpowszechnianiu informacji za pośrednictwem skrzynek pocztowych (np. bezpłatne mapy i rozkłady komunikacji zbiorowej lub mapy tras rowerowych),
- zapewnieniu bezpłatnych biletów komunikacji zbiorowej, by skłonić ludzi do wypróbowania tego środka transportu,
- rozpowszechnianiu informacji podczas wydarzeń publicznych (np. Car Free Day – „Dzień bez samochodu”),
- promocji różnych kanałów bezpłatnej informacji np. bezpłatnej informacji telefonicznej pomagającej w planowaniu podróży,
- oferowaniu bezpłatnych biletów na przewóz rowerów pojazdami komunikacji publicznej.

6.2 Preferencje wyboru środka transportu oparte na wytycznych regionalnych

Zgodnie z zapisami zawartymi w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” [87] w podróżach na relacjach możliwych do realizacji przy wykorzystaniu oferty regionalnej, korzystne jest wybieranie kolejowych i autobusowych połączeń regionalnych.

Regionalne połączenia kolejowe przebiegające przez Powiat Gnieźnieński będą realizowane na dwóch liniach:

- 281 na trasie Gniezno – Września – Jarocin (połączenia Gniezno – Września – Jarocin),
- 353 na trasie Poznań – Mogilno (połączenia Poznań – Gniezno i Poznań – Mogilno).

Regionalne połączenia autobusowe przebiegające przez Powiat Gnieźnieński będą realizowane na 2 liniach autobusowych:

- Gniezno – Wągrowiec – Rogoźno,
- Pobiedziska – Kiszkowo - Skoki.

6.3 Preferencje wyboru środka transportu wynikające z potrzeb mieszkańców powiatu

Mieszkańcy Powiatu Gnieźnieńskiego realizują podróże transportem indywidualnym (samochód osobowy) i transportem zbiorowym (autobus i kolej). Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych można zauważyć, że mieszkańcy PG:

- częstokroć podróżują transportem zbiorowym, bowiem nie mają innej alternatywy (w szczególności studenci), ponadto czynnikiem istotnym w procesie decyzyjnym jest koszt podróży,
- wybierają najczęściej bilety miesięczne,
- publiczny transport zbiorowy jest oceniany dobrze i dostatecznie,
- najistotniejsze w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego są w kolejności: częstotliwość kursowania, punktualność kursowania i koszt podróży,
- pasażerowie nie dostrzegają potrzeby zwiększenia liczby połączeń bezpośrednich,
- jako najbardziej istotny element komfortu podróżowania wymieniają możliwość zajęcia miejsca siedzącego.

Ponadto, bazując na badaniach dla województwa wielkopolskiego z listopada 2013 roku [28][29], można stwierdzić, że:

- 9,4% gospodarstw domowych w Powiecie Gnieźnieńskim odczuwa brak połączeń bezpośrednich,
- mieszkańcy powiatu wykazują znikomą potrzebę uruchomienia nowych połączeń ponadpowiatowych.

6.4 Preferencje wyboru środka transportu uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych oraz w wieku senioralnym

Preferencje wyboru środka transportu uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych i w wieku senioralnym są szczególnie istotne ze względu na starzenie się społeczeństwa. Zakłada się że należy dążyć do eliminowania barier oraz stwarzania udogodnień dla takich osób. Jednocześnie możliwe będzie podnoszenie atrakcyjności podróży publicznym transportem zbiorowym dla innych grup podróżnych np. osób z małymi dziećmi. Do barier dla osób o ograniczonej mobilności i fotoreceptywności zaliczyć można:

- wysokopodłogowy tabor,
- krawędzie peronowe niedostosowane do wysokości wejść w środkach transportu,
- niedogodne dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje na przystankach i w środkach transportu,
- brak informacji głosowej w środkach transportu.

Z kolei jako postulowane udogodnienia dla niepełnosprawnych wymienić można:

- wyposażenie środków transportu w pochylnie,
- podjazdy na przystanki,
- ścieżki komunikacyjne dla osób o ograniczonej fotoreceptywności na dworcach.

7. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

7.1 Oferta przewozowa

Układ powiatowych linii autobusowych, publicznego transportu zbiorowego, zaproponowano w oparciu o zidentyfikowany popyt na usługi przewozowe oraz uwzględniając zagospodarowanie przestrzenne powiatu. Podejście takie zapewnia z jednej strony odpowiednią dostępność przestrzenną systemu transportu zbiorowego, z drugiej zaś odpowiada na zapotrzebowanie mieszkańców powiatu. W efekcie wskazano dziewięć relacji podstawowych określonych jako wariant minimum (patrz Rys. 7.1). Liniom tym nadano roboczą⁴² numerację wg schematu "x0" (gdzie x to liczby od 1 do 9). Przebieg dziewięciu linii w wariantie minimum jest następujący⁴³:

- **Linia 10:** Gniezno D.A. – Zdziechowa – Mączniki – Świątniki Wielkie – Świątniki Małe – Karniszewo – Mieleszyn;
- **Linia 20:** Gniezno D.A. – Goślinowo – Łabiszynek – Modliszewo – Modliszewko;
- **Linia 30:** Gniezno D.A. – Jankówko – Jankowo Dolne – Trzemeszno;
- **Linia 40:** Gniezno D.A. – Żelazkowo – Niechanowo – Witkowo;
- **Linia 50:** Gniezno D.A. – Cielimowo – Żydowo – Kosowo – Szczytniki Czarniejewskie;
- **Linia 60:** Gniezno D.A. – Mnichowo – Pawłowo – Czarniejewo;
- **Linia 70:** Gniezno D.A. – Łubowo – Lednogóra;
- **Linia 80:** Gniezno D.A. – Braciszewo – Owieczki – Komorowo – Sławno – Kiszkowo;
- **Linia 90:** Gniezno D.A. – Obora – Działyn – Kłęcko.

Ponadto zaproponowano wariant rozszerzony, w którym przewidziano wydłużenie przebiegu linii zawartych w wariantie minimalnym (patrz Rys. 7.1) – linie te roboczo⁴⁴ ponumerowano wg schematu "xy" (gdzie x odpowiada liniom wariantu minimum, zaś y to kolejne liczby od 0 do 9). Finalnie w wariantie rozszerzonym zaproponowano 11 linii, o następującym przebiegu⁴⁵:

- **Linia 11:** Gniezno D.A. – Zdziechowa – Mączniki – Świątniki Wielkie – Świątniki Małe – Karniszewo – Mieleszyn – Dobijewo – Łopienno;
- **Linia 21:** Gniezno D.A. – Goślinowo – Łabiszynek – Modliszewo – Modliszewko – Mielno – Popowo Ignacewo;
- **Linia 22:** Gniezno D.A. – Goślinowo – Strzyżewo Kościelne – Strzyżewo Paczkowe – Łukaszewko – Jastrzębowo – Kruchowo;
- **Linia 31:** Gniezno D.A. – Jankówko – Jankowo Dolne – Trzemeszno – Zieleń – Ostrowite – Trzemżał – Miława;
- **Linia 41:** Gniezno D.A. – Żelazkowo – Niechanowo – Witkowo – Kamionka – Skorzęcin – Skorzęcin OW – Skorzęcin – Sokołowo – Ostrowite Prymasowskie;
- **Linia 42:** Gniezno D.A. – Żelazkowo – Niechanowo – Witkowo – Strzyżewo Witkowskie – Wiekowo – Powidz;
- **Linia 50:** Gniezno D.A. – Cielimowo – Żydowo – Kosowo – Szczytniki Czarniejewskie;
- **Linia 60:** Gniezno D.A. – Mnichowo – Pawłowo – Czarniejewo;
- **Linia 71:** Gniezno D.A. – Łubowo – Lednogóra – Rybitwy – Skrzetuszewo – Berkowo –

⁴² Obowiązujący system numeracji zostanie przyjęty przed uruchomieniem linii PTZ

⁴³ Dokładny przebieg linii autobusów PTZ zostanie ustalony przed uruchomieniem przewozów

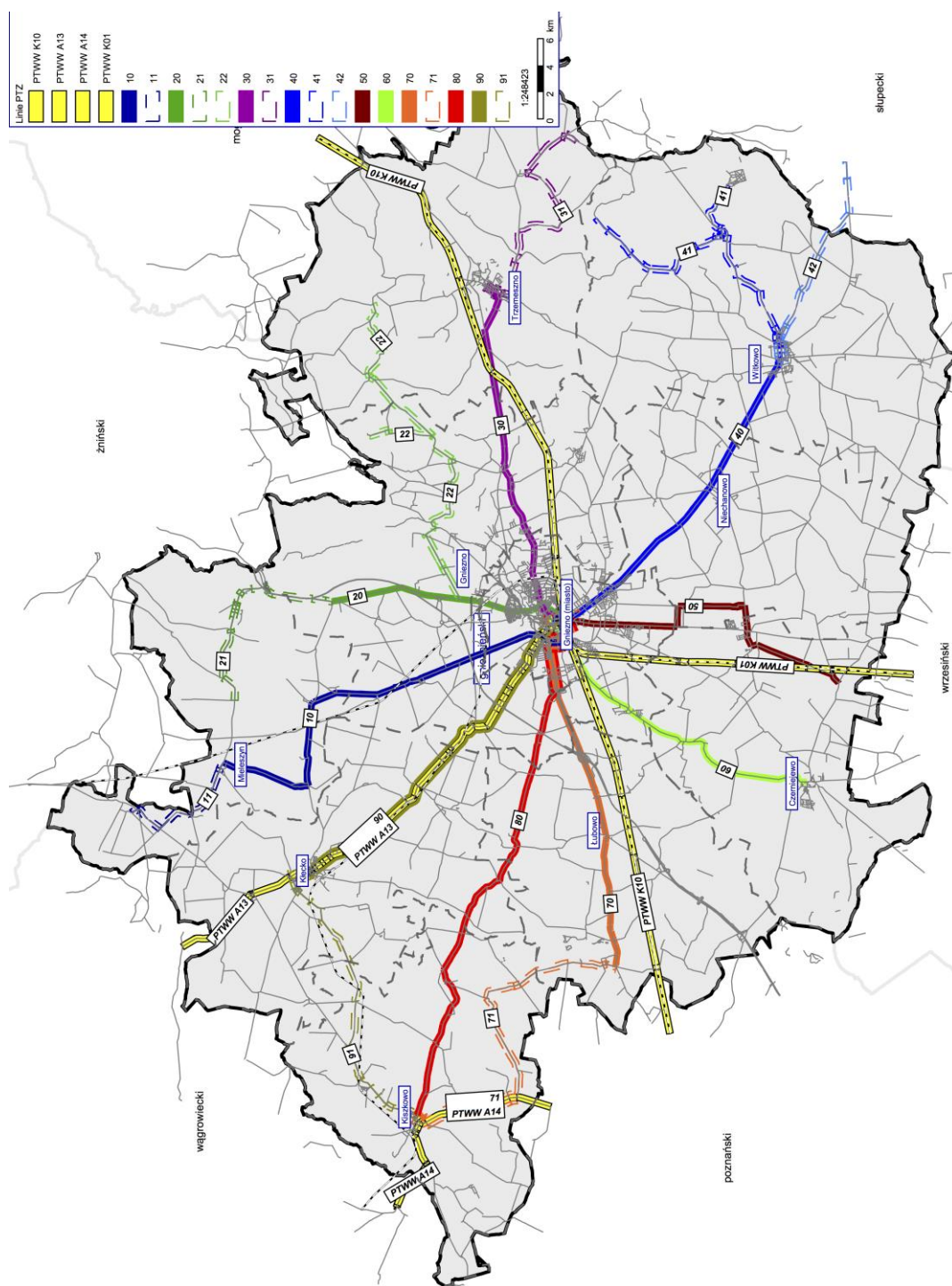
⁴⁴ Obowiązujący system numeracji zostanie przyjęty przed uruchomieniem linii PTZ

⁴⁵ Dokładny przebieg linii autobusów PTZ zostanie ustalony przed uruchomieniem przewozów

- Sroczyn – Kiszkowo;
- **Linia 80:** Gniezno D.A. – Braciszewo – Owieczki – Komorowo – Sławno – Kiszkowo;
- **Linia 91:** Gniezno D.A. – Obora – Działyń – KłECKO – Polska Wieś – Wilkowyje – Łagiewniki Kościelne – Rybno Wielkie – Kiszkowo.

Poza ofertą transportową zapewnioną przez Powiat Gnieźnieński, przez obszar powiatu przebiegają cztery wojewódzkie linie komunikacyjne (dwie kolejowe – K01 i K10 oraz dwie autobusowe A13 i A14), których przebieg określony został w PTWW [87]. Linie te zaznaczono kolorem żółtym na Rys. 7.1.

Ponadto, w przypadku stwierdzenia, istotnego zapotrzebowania na przewozy między Powiatem Gnieźnieńskim, a którymkolwiek z sąsiadujących powiatów lub na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, należy uzgodnić w gronie zainteresowanych stron możliwość uruchomienia określonych połączeń. Szczegółowy zakres i liczba tych połączeń może być korygowana na mocy porozumień między właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego (zgodnie z porozumieniem stron).

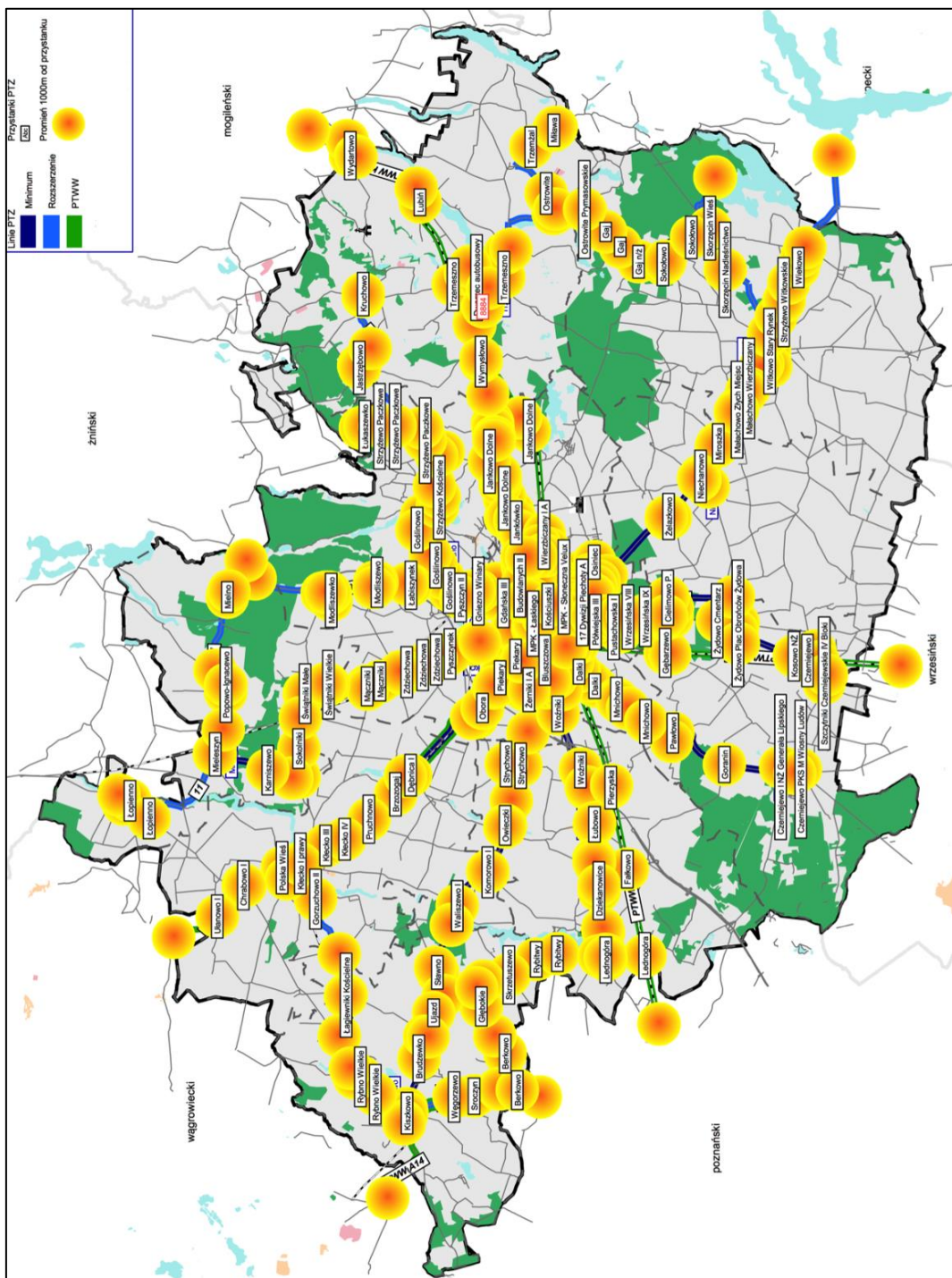


Rys. 7.1 Przebieg linii PTZ w wariantach minimalnym i rozszerzonym, źródło: opracowanie własne

7.2 Gwarantowana dostępność przestrzenna

Zaproponowany układ linii PTZ, w wariantach minimum zapewnia dostępność komunikacyjną na odpowiednim poziomie stolicom poszczególnych gmin. W przypadku wariantu rozszerzonego dostępność ulegnie zwiększeniu także o inne obszary gminne. Na Rys. 7.2 zaprezentowano dostępność komunikacyjną całego Powiatu Gnieźnieńskiego, wyznaczając okręgi o promieniu 1000

m od każdego przystanku, przez który przebiega linia PTZ. Należy wspomnieć, że w przypadku budowy węzłów przesiadkowych, parkingów P&R, B&R dostępność ulegnie zwiększeniu.



Rys. 7.2 Dostępność komunikacyjna Powiatu Gnieźnieńskiego, źródło: opracowanie własne

7.3 Punktualność kursowania

Jednym z elementów jakości PTZ jest punktualność kursowania środków transportu (w tym przypadku autobusów). Element ten z punktu widzenia pasażera uzasadnia sens

planowania podróży w oparciu o dostępny rozkład jazdy PTZ. Dotrzymanie rozkładu jazdy ma kluczowe znaczenie przy:

- rozpoczynaniu podróży,
- korzystaniu z punktów przesiadkowych (np. przesiadanie się na inną linię autobusową, przesiadanie się z autobusu na kolej).

Należy podkreślić, że element ten ma większe znaczenie w przypadkach, gdy kursy PTZ są rzadsze [69], co ma miejsce w przypadku powiatowego publicznego transportu zbiorowego. Stąd też mając na uwadze powyższe należy przyjąć następujące odchyłki w rozkładzie jazdy:

- zalecane przyspieszenie 3 min (maksymalnie 5 min),
- zalecane opóźnienie nie większe niż 3 min (maksymalnie 5 min).

Powyższe tolerancje nie dotyczą sytuacji nieprzewidzianych (losowych) np. związanych z wypadkiem drogowym czy odwołaniem kursu z uwagi na awarię środka transportu.

7.4 Gwarantowany komfort podróży

Jednym z czynników wpływających na wzrost zainteresowania PTZ jest komfort podróżowania pasażerów. Zgodnie z wynikami badań ankietowych przeprowadzonych na potrzeby PTPG wśród kluczowych elementów zaliczanych do komfortu podróży pasażerowie wskazywali możliwość zajęcia wolnego miejsca. Stąd też przy przydziale pojazdów (autobusów) do zadań (poszczególnych kursów na liniach PTZ) należy uwzględnić zmiany potoków pasażerów w taki sposób, by nie przekraczało ono 70-80% nominalnej pojemności autobusu. W przypadku dłuższych linii wskazany jest przydział autobusów o większej liczbie miejsc siedzących.

7.5 Dostępność transportu publicznego dla osób o ograniczonej mobilności i wyposażenie autobusów

Osoby o ograniczonej mobilności stanowią znaczny odsetek społeczeństwa. Dotyczy to zarówno dzieci, osób w wieku szkolnym, osób w wieku produkcyjnym czy też poprodukcyjnym. Uwzględnienie potrzeb mobilności tych osób winno być spójne ze Strategią Rozwoju Transportu [47] oraz z realizacją działań na rzecz osób starszych podejmowaną między innymi przez Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej [49].

Osoby o ograniczonej mobilności, w tym osoby starsze, to stosunkowo duża część społeczeństwa. Jak wskazano w rozdziale 2.2.2 niniejszego opracowania liczba tych osób będzie wzrastała z każdym rokiem w Powiecie Gnieźnieńskim. W ramach wyrównywania szans dostępu do usług PTZ, niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do dostosowania zarówno infrastruktury transportowej jak i środków transportowych do coraz większych potrzeb. Wymagany standard (udogodnienia) dla osób o ograniczonej mobilności (w tym niepełnosprawnych) powinien być realizowany w szczególności poprzez:

- eliminację barier architektonicznych na przystankach i dworcach: budowa ramp, schodów ruchomych, platform oraz poręczy i montaż podnośników (dźwigów);
- likwidację fizycznych przeszkód (śmieciarki, słupy, lampy oświetleniowe, ławki) na ciągach komunikacyjnych na przystankach, dworcach oraz węzłach przesiadkowych, jak również dojściach do nich;
- oznakowanie przystanków oraz dworców i węzłów przesiadkowych w kolorach dobrze widocznych i kontrastujących z otoczeniem, ale nie pogarszających estetykę otoczenia. Nazwa przystanku dworca oraz numeracja linii obsługujących powinny znajdować się w widocznym

miejscu niczym nie przysłonięte np. na froncie wiaty przystankowej oraz na słupku informacyjnym;

- zapewnienie odpowiedniej wysokości peronu/krawędzi przystankowych oraz na dworcach, aby jak najbardziej zminimalizować różnicę wysokości;
- właściwe oznakowanie krawędzi przystanków oraz schodów np. kolory kontrastujące (np. żółty, pomarańczowy), zastosowanie tzw. groszków czy szyn prowadzących;
- przystosowanie (w miarę możliwości) taboru do przewozu osób o ograniczonej mobilności;
- wyposażenie pojazdów publicznego transportu zbiorowego w jednakowy wyświetlacz (widoczny z wewnątrz i na zewnątrz pojazdu), umożliwiający zidentyfikowanie numeru linii oraz kierunku jazdy;
- dostosowanie stron internetowych na potrzeby osób o ograniczonej mobilności np.: zamieszczenie informacji dot. dostępności taboru na danych liniach dla osób o ograniczonej mobilności, dostępności dworców i przystanków dla osób o ograniczonej mobilności, wprowadzenie możliwości wyświetlania stron o zwiększonym kontraście wyświetlania informacji;
- wprowadzenie na przystankach i dworcach ujednoczonych graficznie rozkładów jazdy; zastosowanie systemów głosowej informacji o odjazdach przeznaczonych dla osób niedowidzących;
- na kluczowych trasach wprowadzenie środków transportu przeznaczonych do przewozu min. 1 wózka inwalidzkiego⁴⁶;
- wprowadzenie (w ramach możliwości technicznych i ekonomicznych) autobusów niskopodłogowych lub niskowejściowych.

7.6 Wymagany standard w zakresie ochrony środowiska

Głównym celem „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” jest takie planowanie publicznego transportu zbiorowego, aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu w obszarze objętym Planem, dla osiągnięcia celów ekologicznych, społecznych oraz gospodarczych.

PTPG obejmuje przede wszystkim działania o charakterze organizacyjnym, takie jak m.in.: stworzenie optymalnej sieci transportowej do obsługi transportem zbiorowym, wybór środków przewozowych, integracja sieci z gestorami infrastruktury i przewozów, zarządzanie przewoźnikami i dostępem do rynku publicznych przewozów zbiorowych na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, punktualność kursowania środków transportu (autobusów), wzrost komfortu podróży dla pasażerów, dostępność transportu dla osób o ograniczonej mobilności i wiele innych. PTPG wpływa także, co kluczowe dla oddziaływań na otoczenie, na podział podróży między transport zbiorowy i indywidualny. Zmniejszenie tej drugiej formy podróżowania jest podstawą do oceny pozytywnych skutków środowiskowych PTPG.

Na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego znajdują się następujące formy ochrony przyrody: Lednicki Park Krajobrazowy, Powidzki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka, rezerваты przyrody, pomniki przyrody, użytki ekologiczne oraz obszary Natura 2000:

- Grądy w Czarniejewie PLH300049,
- Pojezierze Gnieźnieńskie PLH300026.

⁴⁶ Należy uwzględnić sytuacje, w których osoby poruszające się na wózku inwalidzkim preferują (przy odległościach powyżej 50 km) zajęcie miejsca w normalnym fotelu autobusu.

- Stawy Kiszkowские PLH300050,
- Dolina Małej Wełny pod Kiszkowem PLB300006,

Zadania przewidziane do realizacji w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” prawdopodobnie nie spowodują trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także nie spowodują innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci.

Zakres prac przewidzianych w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” nie wpłynie negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją zadań określonych w tym dokumencie nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz na ochronę przyrody pozostałych obiektów chronionych.

Jak wskazuje „Program ochrony środowiska dla Powiatu Gnieźnieńskiego” [64], Powiat Gnieźnieński charakteryzuje się licznymi walorami kulturowymi. *Jednymi z głównych są historyczno-religijne, które związane są z początkami powstania Państwa Polskiego, Chrztom Polski, miejscem spoczynku św. Wojciecha czy koronacji królów polskich. Tereny powiatu należą do trasy Szlaku Piastowskiego, który stanowi jedną z najciekawszych tras turystycznych na terenie naszego kraju oraz łączy najważniejsze obiekty i zabytki naszej historii (...). Najchętniej odwiedzanymi miejscami na szlaku są: Wielkopolski Park Etnograficzny koło Dziekanowic, Ostrów Lednicki, Katedra i Muzeum Początków Państwa Polskiego w Gnieźnie.*

Do najważniejszych zabytków regionu należy: Katedra Gnieźnieńska - miejsce spoczynku św. Wojciecha i koronacji królów Polski. Podstawowym atutem Gniezna jest bogactwo zabytków o charakterze sakralnym oraz zabytków będących siedzibami dostojników kościelnych. Należą do nich: Pałac Arcybiskupi wybudowany w latach 1830-36, Pałac Biskupi z XIX wieku oraz Kościół św. Jerzego (pierwotnie romański przebudowany w końcu XVIII wieku) otoczony od strony północnej przez zabytkowe kanonie. Największa z nich – Kolegiata Potockiego mieści zbiory archidiecezji gnieźnieńskiej (jednej z większych zbiorów kościelnych pod względem bogactwa w Polsce). W bezpośrednim sąsiedztwie rynku znajdują się dwa dalsze zabytki sakralne: gotycki kościół farny oraz kościół franciszkanów wraz z klasztorem. Na głównej osi komunikacyjnej szlaku piastowskiego znajdują się drewniany barokowy kościół w Łubowie (z ok. 1660 r.) oraz Bazylika w Trzemesznie, której historia sięga XII wieku.

Oprócz zabytków sakralnych związanych z początkami państwowości Polskiej, tworzenia się i umacniania chrześcijaństwa w Polsce niewątpliwą atrakcją Powiatu Gnieźnieńskiego są liczne muzea i skanseny, a także obiekty o charakterze archeologicznym. Na uwagę zasługują także Muzeum Początków Państwa Polskiego w Gnieźnie. Najbardziej znanym w regionie jest kompleks muzealno-skansenowo-archeologiczny Lednogóra, na który składają się:

- Wielkopolski Park Etnograficzny w Dziekanowicach - utworzony 1975r.,
- Muzeum Pierwszych Piastów na Lednicy,
- Mały Skansen zawierający kilka zabytkowych budynków z terenu Wielkopolski,
- Ostrów Lednicki – wyspa na jeziorze Lednica wraz ze skansenem Archeologicznym,
- pozostałościami Grodziska wczesnośredniowiecznego, ruinami Książęcego Palladium z X wieku.

Realizacja zadań przewidzianych w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” nie będzie ingerować w stan wymienionych obszarów i obiektów objętych ochroną konserwatorską, a także nie spowoduje przekroczenia

obowiązujących standardów w zakresie ochrony środowiska. Ten element jest istotny także z uwagi na strategię rozwoju turystyki w powiecie [18].

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” nie wyznacza także ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Polska jest zobowiązana, jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych, również w aspekcie ochrony środowiska naturalnego. Wskazuje to przede wszystkim art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej [31], mówiący że Rzeczpospolita Polska (...) *zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe, regionalne i lokalne dokumenty strategiczne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów.

Realizacja zadań publicznego transportu autobusowego w ramach „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” wymaga stosowania określonych elementów w zakresie ochrony środowiska w odniesieniu do taboru autobusowego. W tym przypadku do najistotniejszych elementów zaliczyć można:

- poziom hałasu,
- normę emisji spalin,
- emisję CO₂,
- energochłonność transportu.

Zapewnienie określonego minimalnego wieku taboru pozwoli na obniżenie wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, jak również wpłynie na zwiększenie komfortu podróżowania. Oprócz tego nowsze konstrukcje autobusów publicznego transportu zbiorowego wpłyną na obniżenie poziomu emitowanego hałasu. Sam problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin przez określone środki transportu jest coraz częściej normowany na obszarach zurbanizowanych, co widoczne jest w tzw. Białej Księdze Komisji Europejskiej. Państwom członkowskim postawiono cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku. Mając na uwadze kierunek działań w transporcie miejskim, również w przypadku przewozów międzygminnych na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego należy dążyć do następujących standardów w zakresie dopuszczalnej emisji spalin dla autobusów⁴⁷:

- Do 2018 r. – minimum 5% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na publicznych międzygminnych liniach autobusowych powinno być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę min. Euro 5. Jednocześnie liczba autobusów niespełniających normy emisji spalin poniżej Euro 1 nie powinna przekraczać 5%.
- Do 2022 r. – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach publicznych linii regionalnych powinny spełniać normę co najmniej Euro 3.
- Do 2026 r. – minimum 75% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na publicznych liniach autobusowych powinno być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej Euro 5.

Należy zaznaczyć, że wprowadzone ograniczenia dotyczące normy emisji spalin jednocześnie wpływają na wiek taboru wykorzystywanego w transporcie międzygminnym

⁴⁷ Należy mieć na uwadze fakt, iż wielkość emisji zanieczyszczeń przedkłada się niższe koszty korzystania ze środowiska. Wysokość opłat, które wpływają potem na koszty PTZ, zależą bowiem m.in. od normy emisji spalin (zgodnie z aktami prawnymi patrz [40][80]).

w Powiecie Gnieźnieńskim jak również na poziom hałasu. Oprócz tego, tam gdzie jest to technicznie możliwe oraz ekonomicznie uzasadnione, wskazane jest wykorzystywanie autobusów z napędem alternatywnym np. hybrydowym, elektrycznym, bądź też zasilanych gazem np. CNG. Przy decyzjach o eksploatacji takich autobusów winna być przeprowadzona szczegółowa analiza.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” może dodatkowo wspomagać działania proekologiczne poprzez popularyzację środków transportu zbiorowego, promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, czy szeroko rozumiane działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych.

Aby zapewnić stały wzrost wymogów z tytułu ochrony środowiska – w tym przeciwdziałać potencjalnym zagrożeniom środowiska, należy wdrażać sprawny system monitorowania zmian w aspekcie funkcjonowania transportu zbiorowego Powiatu Gnieźnieńskiego – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. Bieżące monitorowanie stopnia realizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego” może odbywać się np. poprzez kontrolę redukcji negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców. W tym obszarze możliwe jest zwrócenie szczególnej uwagi na:

- monitoring struktury pojazdów w przekroju norm czystości spalin,
- akustykę,
- energochłonności,
- udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego lub elektrycznych⁴⁸ w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu, etc.

Należy zwrócić uwagę, że szereg wyżej wymienionych elementów związanych jest z odpowiednim dostosowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby publicznego transportu zbiorowego (odpowiednie modernizowanie i przebudowa dróg, przestanków, etc.). W celu umożliwienia płynnej komunikacji pomiędzy głównymi ośrodkami gminnymi w Powiecie Gnieźnieńskim należy podjąć działania, w których częściowo transport samochodowy (w tym autobusowy) realizowany będzie z pominięciem stolicy Powiatu Gnieźnieńskiego – Gniezna.

⁴⁸ W przypadku napędu elektrycznego należy zwrócić uwagę na sposób pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych.

8. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

8.1 Zagadnienia prawne zarządzania PTZ

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce reguluje szereg aktów prawnych. Do najistotniejszych krajowych przepisów zaliczyć można:

- Ustawy:
 - Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [72], której celem jest dostosowanie polskiego prawa do wymogów Unii Europejskiej (UE) obejmujących między innymi organizację publicznego transportu zbiorowego na zasadach konkurencji regulowanej. Ustawa obejmuje m.in. przewozy osób w transporcie drogowym i kolejowym. Określa obowiązki organizatora, operatora oraz przewoźnika.
 - Ustawa o transporcie drogowym [78] – określa zasady podejmowania i wykonywania działalności transportowej między innymi w zakresie przewozów drogowych. W przypadku regularnego transportu zbiorowego osób wymagane jest uzyskanie określonej licencji oraz zezwolenia/potwierdzenie zgłoszenia⁴⁹.
 - Ustawa – Prawo przewozowe [71] – reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników. Określa między innymi dokumenty związane z przewozem, odpowiedzialność przewoźnika, kwestie odszkodowania i dochodzenia roszczeń.
 - Ustawa o transporcie kolejowym [74] – określa między innymi zasady korzystania z infrastruktury przez operatorów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym. Oprócz tego reguluje prowadzenie ruchu kolejowego i wykonywanie przewozów kolejowych (w tym także publicznych). W odniesieniu do pasażerów w transporcie kolejowym ustawa określa także zasady ochrony ich praw.
 - Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego [73] – określa rodzaj oraz wysokość ulg w przewozach publicznym transportem zbiorowym osób realizowanych na terenie kraju.
 - Ustawa o finansach publicznych [84] – reguluje między innymi zakres i zasady działania oraz organizację jednostek budżetowych i samorządowych zakładów budżetowych; określa działania w zakresie finansów publicznych, tj. procesów związanych z gromadzeniem środków publicznych oraz ich rozdysponowania. Przepisy ustawy stosuje się do jednostek sektora finansów publicznych oraz innych podmiotów w zakresie, w jakim wykorzystują środki publiczne lub dysponują tymi środkami.
 - Ustawa – Prawo zamówień publicznych [85] – określa zasady i tryb udzielania zamówień publicznych, środki ochrony prawnej, zasady kontroli udzielania zamówień publicznych. Oprócz tego ustawa wskazuje organy właściwe w sprawach związanych z zamówieniami publicznymi.
 - Ustawa o swobodzie działalności gospodarczej [82], która gwarantuje każdemu prowadzenie działalności gospodarczej (w tym związanej z transportem zbiorowym)

⁴⁹ Zezwolenie obowiązuje do 31.12.2016 roku. Od 1.01.2017 r. przewoźnik dokonuje jedynie zgłoszenia zbiorowego transportu regularnego osób.

na równych prawach. Niezbędne jest zachowanie w tym zakresie określonych przepisami prawa zasad, co oznacza, że prowadzenie działalności gospodarczej wymaga rejestracji w określonych organach.

- Ustawa – Kodeks cywilny [83] (KC) – zbiór regulacji określający stosunki cywilno-prawne pomiędzy osobami fizycznymi a także osobami prawnymi. Kodeks cywilny określa podstawowe normy z zakresu prawa cywilnego. W przypadku transportu osób KC zobowiązuje przewoźnika do zapewnienia podróżnym odpowiednich do rodzaju transportu warunków higieny i bezpieczeństwa oraz niezbędnych wygód.
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi [52] – określa zasady i tryb zawierania umów koncesji m.in. związanych z realizacją publicznego transportu zbiorowego.
- Ustawa o samorządzie powiatowym [76] – określa zadania publiczne o charakterze ponadgminnym odnoszące się między innymi do transportu zbiorowego.
- Ustawa o samorządzie województwa [77] – określa zadania publiczne o charakterze wojewódzkim (międzypowiatowym) odnoszące się między innymi do transportu zbiorowego.
- Ustawa o samorządzie gminnym [79] – określa zadania publiczne samorządu gminy związane z zaspokajaniem potrzeb zbiorowych mieszkańców, do których zalicza się między innymi lokalny publiczny transport zbiorowy.
- Ustawa o systemie oświaty [86] – wskazuje możliwość realizacji gminnego zadania w zakresie dowozu dzieci⁵⁰ do określonych przedszkoli i szkół z wykorzystaniem komunikacji publicznej czyli publicznego transportu zbiorowego.
- Rozporządzenia:
 - Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [38] - określa szczegółowy zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z podziałem na część tekstową i graficzną.
 - Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym [42] – jest dokumentem określającym uruchamianie pociągów pasażerskich tam, gdzie występuje zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie o podstawowym elemencie systemu transportu zbiorowego w przewozach o charakterze dalekobieżnym⁵¹.
 - Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy [43] – określa między innymi zasady tworzenia, zatwierdzania, sposoby i terminy publikowania oraz aktualizacji rozkładów jazdy, jak również wskazuje sposób nazewnictwa przystanków w drogowym transporcie zbiorowym. Oprócz tego ustawa reguluje warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Z kolei do głównych aktów prawnych Unii Europejskiej odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego zaliczyć można:

⁵⁰ Kryteria wystąpienia obowiązku dowozu dzieci do szkół określono w niniejszej ustawie.

⁵¹ W tym przypadku kolejowe połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe.

- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego [55], które jest podstawowym aktem prawnym regulującym organizację publicznego transportu zbiorowego w krajach członkowskich UE.
- Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi [57] – określające zasady udzielania zamówień publicznych między innymi dotyczących publicznego transportu zbiorowego
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE [58] – określająca procedury udzielania zamówień przez podmioty zamawiające w odniesieniu do zamówień oraz konkursów, których szacunkowa wartość w przypadku usług publicznego transportu zbiorowego wynosi min. 414 tys. EUR (bez podatku VAT).

Oprócz tego z punktu widzenia realizacji publicznego powiatowego transportu zbiorowego w zakresie jego realizacji niezbędne jest uwzględnienie aktów prawa miejscowego. W przypadku PTZ jest to „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego” [87].

8.2 Zasady wyboru operatora PTZ

Zgodnie z Ogłoszeniem o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego [89] oraz Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym [72], wybór operatora PTZ w Powiecie Gnieźnieńskim może być dokonany w przypadku przewozów powiatowych realizowanych od 1 stycznia 2017 r. w jednym z dwóch trybów:

- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi [52] lub
- poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług PTZ.

Formy finansowania publicznego transportu zbiorowego, dla w/w zasad wyboru operatora przedstawiono w rozdziale 9.1.1.

Nie mniej w dalszym okresie czasu nie wyklucza się dokonania wyboru operatora w trybie ustawy – Prawo zamówień publicznych [85].

8.3 Projektowanie rozkładów jazdy PTZ

Rozkład jazdy w publicznym transporcie zbiorowym jest jednym z najważniejszych elementów decydujących o sukcesie tego rodzaju przewozów. Według O. Wyszomirskiego [102] nowoczesny rozkład jazdy musi być opracowany według ściśle określonych zasad, które zapewnią jego dostosowanie do potrzeb przewozowych i warunków ruchu. Algorytm projektowania rozkładu jazdy w publicznym transporcie zbiorowym przedstawiono na Rys. 8.1.

Niezwykle istotnym z punktu widzenia pasażera jest właściwe zaprezentowanie rozkładów jazdy w postaci schematów publicznego transportu zbiorowego [1][50], bowiem pozwala to na sprawne planowanie przejazdu. Z uwagi na fakt, iż odbiorcami schematów są różne osoby (zróżnicowany wiek, różne umiejętności, stopień niepełnosprawności itd.) stąd też należy zwracać uwagę na [50]: optymalną generalizację (schematyzację), przemyślanymi stopniami czytania, hierarchizacją elementów treści.



Rys. 8.1 Etapy konstrukcji rozkładu jazdy
źródło: [102]

8.4 System taryfowo-biletowy

W okresie obowiązywania planu transportowego należy podjąć działania prowadzące do ujednoczenia systemu opłat w Powiecie Gnieźnieńskim w publicznym transporcie zbiorowym. Struktura opłat powinna być przejrzysta i czytelna dla potencjalnego pasażera. Takie rozwiązanie zachęca do korzystania z PTZ. Stawki powinny być przekazywane pasażerowi w sposób jasny. Mając na uwadze powyższe w miarę możliwości winien zostać wprowadzony graficzno-kolorystyczny schemat opłat z podziałem na strefy, gdzie za kryterium wysokości ceny biletu przyjęto długość przebytej trasy publicznym transportem zbiorowym. Osoby korzystające z transportu zbiorowego okazjonalnie powinny mieć możliwość łatwego zidentyfikowania przysługujących im zniżek oraz określenia ceny biletu.

Z uwagi na cel zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wskazane jest ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym zestawu ulg przyznawanych różnym grupom społecznym⁵² oraz bonifikat (np. związanych z zakupem biletów okresowych na dłuższy przedział czasowy). Oprócz tego z uwagi na strategię rozwoju turystyki w Powiecie Gnieźnieńskim należy system taryfowo-biletowy dostosować do potencjalnego pasażera – turysty i wprowadzić np. bilety godzinne, kilkugodzinne, dniowe, 7-dniowe.

⁵² Należy uwzględnić także ulgi ustawowe.

W miarę możliwości, po uwzględnieniu czynników ekonomicznych i społecznych system taryfowo-biletowy winien być zbliżony do systemu obowiązującego w przewozach wojewódzkich.

8.5 Zasady dystrybucji biletów

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym [72] jednym z elementów organizowania PTZ jest ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie PTZ oraz zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.

Zakłada się wprowadzenie jednego z następujących sposobów dystrybucji biletów:

- emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatora usług przewozowych,
- emisja i dystrybucja biletów będzie realizowana przez organizatora publicznego powiatowego transportu zbiorowego.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży,
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego⁵³,
- telefony komórkowe⁵⁴.

W miarę możliwości organizacyjnych i finansowych wskazane jest, aby dodatkowo sprzedaż biletów odbywała się z wykorzystaniem:

- automatów biletowych (biletomatów),
- z wykorzystaniem sieci internet.

W każdym z wyżej wymienionych rozwiązań należy uwzględnić możliwość dokonywania zakupu biletu w formie: gotówkowej i bezgotówkowej np. kartą płatniczą, przelewem lub sms-em. oraz z – w przyszłości – przez stacjonarne automaty biletowe (płatności kartą) i Internet.

Z uwagi na kluczową rolę publicznego powiatowego transportu zbiorowego w kluczowych miejscach, tj.:

- czynne dworce kolejowe,
- centra handlowe,
- punkty przesiadkowe,
- istotne przystanki PTZ (miejskiego, gminnego, wojewódzkiego),
- osiedla mieszkaniowe,
- побли́жа głównych miejsc pracy
- Starostwo Powiatowe w Gnieźnie,
- Urząd Miejski w Gnieźnie,

winny być usytuowane stałe punkty sprzedaży⁵⁵. Należy w nich zapewnić możliwość zakupu każdego rodzaju biletu na powiatowy publiczny transport zbiorowy organizowany przez Starostwo Powiatowe w Gnieźnie. Z czasem w miarę możliwości należy sukcesywnie wprowadzać biletomaty.

⁵³ Tę formę zakupu biletu należy w miarę możliwości ograniczać z uwagi na bezpieczeństwo kierowcy oraz dużego wpływu czasu realizacji zakupu biletu w przypadku większych potoków pasażerskich, co z kolei może mieć duży wpływ na punktualność autobusów.

⁵⁴ Z uwagi na dostępność do telefonu komórkowego ta forma dystrybucji biletów jest zalecana jako docelowa.

⁵⁵ Miejsca zakupu biletów na publiczny powiatowy transport zbiorowy powinien uwzględniać dostępność każdej grupy osób korzystających z PTZ.

9. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

9.1 Planowane formy i źródła finansowania

9.1.1 Formy finansowania

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym [72] formy finansowania realizacji usług przewozów zbiorowych można podzielić na 5 zasadniczych kategorii (patrz Tab. 9.1)

Tab. 9.1 Formy finansowania publicznego transportu zbiorowego

L.p.	Opis	Uwagi
1	Opłaty z tytułu realizacji usług za przejazdu pobierane od pasażerów, stanowiące przychód operatora lub organizatora transportu w zależności od wybranego systemu finansowania organizacji przewozów.	
2	Dotacje z budżetu państwa z tytułu rekompensaty utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	Dotyczy sytuacji, w których publiczny transport zbiorowy nie jest komunikacją miejską.
3	Dotacje samorządowe z tytułu rekompensaty utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.	Dotyczy sytuacji, w której stosowane są na danym obszarze inne ulgi niż ustawowe.
4	Dotacje samorządowe (np. dotacje celowe) z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (np. gminnego, czy międzypowiatowego),	Dotyczyć może sytuacji, w której jednostka samorządowa przykładowo gmina chciałaby realizować zadania poprzez powiat. Dopuszczalne jest wtedy wydłużenie linii transportu powiatowego, w kosztach których partycypowałaby gmina.
5	Dotacje z budżetu państwa z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (związane z organizacją przewozów międzywojewódzkich czy międzynarodowych).	Sytuacja mało prawdopodobna w przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego.

źródło: opracowanie własne

Formy finansowania zależą od sposobu organizacji przewozów zbiorowych. Dopuszczalne są dwa systemy finansowania: netto i brutto. System netto polega na tym, że organizator transportu (jednostka samorządowa) zwraca operatorowi transportu różnicę pomiędzy uzyskanymi przychodami ze sprzedaży usług powiększonymi o kwotę dotacji państwowej rekompensującej ulgi ustawowe⁵⁶ a kosztami prowadzonej działalności powiększonymi o tzw. rozsądny zysk.

W systemie brutto przychody z tytułu sprzedaży usług są przychodami organizatora transportu, a operator transportu otrzymuje wynagrodzenie na podstawie umowy. Wynagrodzenie jest stałe i wprost proporcjonalne do zakresu świadczonych usług. Nie zależy ono od

⁵⁶ Ulgi ustawowe nie dotyczą komunikacji miejskiej.

uzyskiwanych na danych trasach rzeczywistych przychodów. Kwota zapłaty równa jest iloczynowi stawki jednostkowej za wozokilometr oraz liczby zrealizowanych wozokilometrów.

W przypadku finansowania netto jednostka samorządowa pokrywa ujemną różnicę pomiędzy kosztami realizacji usług a przychodami wygenerowanymi w związku z wykonaną pracą eksploatacyjną w ramach realizacji przewozów. Wsparcie to, jako pokrycie utraconych korzyści przez przewoźnika lub operatora na skutek stosowania wymogów organizatora (np. określonej taryfy, ulg, realizacja przewozów na liniach nierentownych, itp.), jest uzależnione od wielkości wpływów z pobranych opłat użytkowników minus uzasadnione koszty świadczonych usług przewozowych. Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykáže, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, proporcjonalnie do poniesionej straty. I tak rekompensatą może być np. wkład pieniężny lub niepieniężny dokonany przez organizatora do podmiotu będącego operatorem, czy też udostępnienie operatorowi taboru. W ramach rekompensaty za poniesione koszty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, operatorowi przysługuje ponadto rozsądny zysk. Sposób wyznaczenia rozsądnego zysku, określono w załączniku do Rozporządzenia WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego [55]. Zgodnie z tym rozporządzeniem przez rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Według wytycznych Komisji Europejskiej [25] poziom rozsądnego zysku można ustalić, porównując marżę zysku, jakiej zażądałoby typowe, dobrze zarządzające przedsiębiorstwo, prowadzące działalność w tym samym sektorze, z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Projekt rozporządzenia Ministerstwa Finansów zakłada stopę zwrotu w wysokości 6%, jednak rozstrzygające decyzje w tym zakresie nie zapadły.

Rozsądny zysk nie przysługuje operatorowi, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych ma formę koncesji na usługi oraz jeżeli operator jest samorządowym zakładem budżetowym. W pierwszym z przypadków – koncesji na usługi przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem PTZ nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych przez operatora kosztów. W takich rozwiązaniach organizacyjnych PTZ (koncesji na usługi) zasadą jest, że koncesjonariusz ponosi istotną część ryzyka związanego z wykonywaniem koncesji.

9.1.2 Źródła finansowania

Źródła finansowania przewozów zależą od ich charakteru. Przewozy o charakterze komercyjnym mogą być finansowane wyłącznie ze środków pozyskanych przez przewoźnika. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej mogą być finansowane, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym [72], z trzech źródeł do których należą:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem przewozów,
- środki z budżetu państwa,
- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy – Prawo przewozowe [71].

Środki z budżetu państwa przekazywane są w formie dotacji celowych na zadania bieżące z zakresu administracji rządowej oraz inne zadania zlecone ustawami realizowane przez samorząd województwa. Mają na celu zrekompensowanie utraconych korzyści związanych ze sprzedażą biletów ulgowych. W przypadku transportu międzygminnego (powiatowego) są to najczęściej: dopłaty do ulg ustawowych. Jeśli na obszarze gminy poprowadzona jest komunikacja miejska, wówczas to źródło finansowania nie występuje.

Oprócz finansowania usług przewozowych, istotnym aspektem związanym z jakością funkcjonowania transportu publicznego są zakupy inwestycyjne, w szczególności zakup taboru. Inwestycje te mogą być finansowane z następujących źródeł:

- fundusze i dotacje celowe – dotacje otrzymane z państwowych funduszy celowych lub z budżetu jako dotacje celowe na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek sektora finansów publicznych,
- fundusze unijne – w tym środki pochodzące z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przekazywane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2014-2020 oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – Oś priorytetowa III Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej,
- kontrakty terytorialne.

Z programów operacyjnych finansowanych z funduszy unijnych (np. WRPO 2014+ [103] lub PROW [39]) możliwe jest finansowanie zadań związanych z modernizacją/przebudową układu drogowego. Działania te związane z infrastrukturą transportową ma prowadzić do poprawy stanu technicznego dróg i w efekcie poprawienia bezpieczeństwa i jakości publicznego transportu zbiorowego (zarówno powiatowego, jak i wojewódzkiego).

9.2 Planowane koszty i przychody z tytułu realizacji publicznego transportu zbiorowego

Koszty i przychody związane z realizacją publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego uzależnione są od szeregu czynników, w tym od przyjętego początkowego, przejściowego oraz docelowego rozwiązania organizacyjnego PTZ [7]. Finalnie wysokość kosztów i przychodów pozwala na ocenę efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu. Rentowność ta winna być wyznaczana:

- dla pojedynczej linii PTZ,
- dla całej sieci PTZ.

Zakładając różne warianty przyjętego systemu organizacji PTZ w Powiecie Gnieźnieńskim należy wziąć pod uwagę w pierwszej kolejności:

- koszty własne (ponoszone przez operatorów i organizatorów PTZ).
- koszty infrastruktury (jej budowy i utrzymania).

I tak elementem kluczowym wpływającym na koszt wozokilometra są koszty własne operatorów, na które składają się koszty stałe (niezależne od pracy przewozowej – liczby wkm) i koszty zmienne (zależne od wielkości pracy przewozowej – liczby wkm⁵⁷).

Biorąc pod uwagę przeprowadzane analizy [23] oraz zapisy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego [87] szacowany jednostkowy koszt realizacji przewozu powiatowego (1 wkm) przeciętnie waha się w granicach od

⁵⁷ wkm – wozokilometr; jednostka pracy przewozowej

5 do 7 zł⁵⁸. Należy zaznaczyć, że w przypadku braku spełnienia wymogów jakościowych, wieku taboru przy dłuższych przebiegach mało pojemnym taborem koszt ten może być niższy [62]. W przypadku operatora wykonującego przewozy taborem nowym, wyposażonym w możliwe urządzenia zwiększające komfort podróżowania (np. klimatyzację) koszt ten może być wyższy.

Należy podkreślić, że finalnie rentowność wyznaczona na podstawie informacji przedsiębiorstw mających obecnie zawarte umowy o świadczeniu usług może być obarczona istotnym błędem. Wg badań T. Dyra [7] wynika, że przy podejmowaniu decyzji o świadczeniu usług regularnego PTZ wykorzystuje się wyłącznie koszty średnie działalności przewozowej. Nie odzwierciedlają one realnych kosztów na poszczególnych liniach.

Mając na uwadze powyższe koszty i przychody z tytułu realizacji PTZ zależne są przyjętego sposobu organizacji PTZ w Powiecie Gnieźnieńskim.

⁵⁸ Dla porównania w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego przyjęto koszt 1 wkm na poziomie 6,89.

10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

System informacji pasażerskiej powinien być przygotowany zgodnie z zasadami znajdującymi się w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [72]. Z kolei kwestie związane z rozkładami jazdy określone zostały przez Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej z 10 kwietnia 2012 roku [43]. Precyzuje ono zawartość, tryb zatwierdzania, sposób i terminy ogłaszania, aktualizację oraz zasady ponoszenia kosztów zamieszczania i podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy.

10.1 Zarządzanie informacją

Docelowo zaleca się wprowadzenie spójnego systemu nadzoru nad transportem publicznym w Powiecie Gnieźnieńskim. Jeden z jego modułów powinien stanowić podsystem zawierający całość systemu informacji pasażerskiej. Należy tutaj dążyć do stworzenia systemu, który będzie obejmował wszystkie dostępne obecnie środki przekazu. Zaleca się powołanie komórki zajmującej się zbieraniem i dostarczeniem informacji o przewozach poprzez witrynę internetową oraz przygotowanie ich standaryzowanej postaci. Zaleca się umieszczenie z wyprzedzeniem wszelkich informacji o zmianach rozkładu i linii. Strona powinna posiadać również swój odpowiednik umożliwiający wygodne korzystanie na urządzeniach mobilnych. Zaleca się również wykorzystanie popularnych mediów społecznościowych do przekazywania wszelkich bieżących informacji dotyczących np. spóźnień środków transportu. Projekt graficzny witryny internetowej powinien być spójny z systemem informacji wizualnej obejmującym tabliczki na przystankach, tablice ze zmienną treścią czy tablice znajdujące się w środkach transportu. Zaleca się wypracowanie standardu graficzno-kolorystycznego, który byłby jednolity dla całego powiatu, najlepiej zgodny ze standardem województwa wielkopolskiego.

10.2 Informacja na przystankach

Zaleca się przyjęcie standardu zgodnego z wytycznymi dla województwa wielkopolskiego. W szczególności należy zapewnić, aby informacja z nazwą przystanku była umieszczona na wiacie przystankowej lub dodatkowej tablicy. Nazwa powinna być możliwa do przeczytania dla pasażera podróżującego środkiem transportu. Zakres informacji dostępnych na tabliczkach przystankowych powinien zależeć od rodzaju przystanku, co przedstawiono w Tab. 10.1.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych zaleca się stosowanie tablic informacyjnych o zmiennej treści uwzględniających potrzeby osób o ograniczonej mobilności i fotoreceptywności. Zaleca się również umieszczenie podstawowych treści w języku angielskim i/lub niemieckim.

Ponadto w zintegrowanych węzłach przesiadkowych należy zapewnić dostępność informacji o możliwych przesiadkach na stacjach / przystankach, przez które przebiegają linie komunikacyjne obsługujące dany węzeł.

Tab. 10.1 Zakres informacji na przystankach PTZ

Rodzaj przystanku	Informacje wymagane	Informacje opcjonalne
Przystanek znajdujący się przy linii, ale nieusytuowany w węźle przesiadkowym	<ul style="list-style-type: none"> – linie obsługujące przystanek – rozkłady jazdy – data obowiązywania rozkładów jazdy – oznaczenie kursów obsługiwanych taborem niskopodłogowym – adres witryny internetowej oraz numer telefonu umożliwiające otrzymanie dodatkowych informacji 	<ul style="list-style-type: none"> – system taryfowy (również obowiązujące zniżki) – schemat sieci komunikacyjnej – wyciąg z regulaminu przewozów – informacje o możliwości przewozu rowerów – QR-kod zawierający tabliczkę – informacje o biletach elektronicznych – informacje o możliwości zakupu biletu wewnątrz środka transportu
Przystanek znajdujący się w węźle sieci lub węźle przesiadkowym	<ul style="list-style-type: none"> – linie obsługujące przystanek, – rozkłady jazdy – możliwości przesiadek – data obowiązywania rozkładów jazdy – oznaczenie kursów obsługiwanych taborem niskopodłogowym – adres witryny internetowej oraz numer telefonu umożliwiające otrzymanie dodatkowych informacji – system taryfowy (również obowiązujące zniżki) – schemat sieci komunikacyjnej – wyciąg z regulaminu przewozów 	<ul style="list-style-type: none"> – informacje o możliwości przewozu rowerów – QR-kod zawierający tabliczkę – informacje o biletach elektronicznych – informacje o możliwości zakupu biletu wewnątrz środka transportu

źródło: opracowanie własne

10.3 Informacja w środkach transportu

Każdy środek transportu powinien być wyposażony w odpowiednie informacje widoczne zarówno z zewnątrz pojazdu jak i wewnątrz. Ponadto należy dążyć do wyróżnienia wszystkich pojazdów wykonujących przewozy użyteczności publicznej tym samym. Z kolei wewnątrz pojazdu zaleca się umieszczenie informacji o przebiegu linii, czasie przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami, obowiązującymi zniżkami oraz wyciągiem z regulaminu przewozu. Zaleca się również wyposażenie środków transportu w system informacji głosowej oraz tablice zmiennej treści wskazujące aktualne położenie oraz możliwe przesiadki.

10.4 Informacja o taryfach przewozowych i ulgach ustawowych

W okresie obowiązywania planu transportowego należy podjąć działania prowadzące do ujednoczenia systemu opłat w publicznym transporcie zbiorowym. Najważniejszym wymaganiem, które powinna spełniać struktura opłat, jest jej przejrzystość. Pozwala ona na przyciągnięcie stałych klientów. Zbyt skomplikowane systemy wielokrotnie, mimo występujących obiektywnych korzyści dla pasażerów, nie sprawdzają się. Stawki powinny być przekazywane pasażerowi w sposób jasny. Struktura opłat powinna być możliwie najprostsza. Stąd też graficzno-kolorystyczny schemat opłat musi uwzględniać strefowy system opłat, w którym za kryterium wysokości ceny biletu przyjęto długość przebytej trasy publicznym transportem zbiorowym. Osoby korzystające z transportu zbiorowego okazjonalnie powinny mieć możliwość łatwego zidentyfikowania przysługujących im zniżek oraz określenia ceny biletu.

Pasażer powinien być informowany, że podróżuje transportem finansowanym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.

10.5 Informacja o węzłach przesiadkowych

W latach obowiązywania planu należy podjąć działania prowadzące do ujednoczenia systemu informacji o węzłach przesiadkowych. Zakłada się, że informacja o węzłach i możliwościach przesiadek powinna być dostępna w środkach transportu. Ponadto w każdym węźle przesiadkowym powinna być przedstawiana sieć połączeń z zaznaczonymi innymi węzłami przesiadkowymi. W węzłach przesiadkowych powinno obowiązywać czytelne oznaczenie wskazujące jak dojść do przystanku poszczególnych linii.

10.6 Informacja o regulaminie przewozu

Regulamin przewozów powinien być dostępny w całości na witrynie internetowej organizatora transportu. Wyciągi z regulaminu przewozów powinny być dostępne w węzłach przesiadkowych i środkach transportu. Pasażer musi mieć możliwość szybkiego zapoznania się z najbardziej interesującymi go kwestiami, dlatego zaleca się opracowanie graficznego skrótu regulaminu, co ułatwi również korzystanie z systemu osobom niepolskojęzycznym.

11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POWIECIE GNIEŹNIEŃSKIM

11.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należą do organizatora. W swojej istocie stanowią one o zarządzaniu rozwojem publicznego transportu zbiorowego w sposób zrównoważony, odpowiadający na zapotrzebowania społeczne.

Jako zadania wyznaczające rozwój publicznego transportu zbiorowego należy wymienić:

- opracowanie strategicznej dokumentacji formalnej m.in. planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, planów mobilności, planów gospodarki niskoemisyjnej,
- aktywne uczestnictwo w kształtowaniu strategii transportowej jednostek podrzędnych (gmin) oraz województwa, a także jednostek sąsiadujących poprzez udział w konsultacjach społecznych i uzgodnieniach,
- opiniowanie i ocenianie dokumentacji formalnej na zgodność z opracowanymi kierunkami rozwoju,
- wspieranie idei integracji horyzontalnej i wertykalnej w ramach samorządu terytorialnego, a także innych projektów np. poznańskiej kolei metrololitalnej,
- wspieranie poprawy infrastruktury oraz suprastruktury transportowej,
- wprowadzaniu nowoczesnych narzędzi ICT w celu ulepszania systemu informacji pasażerskiej, uwiarygodniania rozkładów jazdy, poprawiania systemów rozliczeń finansowych.

11.2 Integracja transportu zbiorowego

Głównym celem samej integracji transportu zbiorowego jest dążenie do podniesienia jego atrakcyjności oraz jego jakości [68]. W wyniku integracji (zespoleń) systemu publicznego transportu zbiorowego upraszcza i uatrakcyjnia się zasady korzystania przez użytkowników – pasażera PTZ. W ten sposób możliwe jest zaoferowanie optymalnej podaży, co przejawia się wzrostem sprzedaży (liczby osób korzystających z PTZ) przy łącznie mniejszych kosztach jednostkowych organizacji PTZ.

Należy podkreślić, że celami integracji transportu pasażerskiego jest dążenie do [19]:

- Zapewnienia atrakcyjnych warunków podróżowania transportem zbiorowym na całym analizowanym obszarze.
- Wzmocnienia konkurencyjnej pozycji transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego, który w przeważającej części dotyczy podróży wykonywanych własnym samochodem osobowym.
- Obniżenia kosztów przewozów przez szersze możliwości ograniczenia kosztownej bezpośredniości połączeń oraz likwidacji substytucyjności linii komunikacyjnych.
- Optymalizacji nakładów ponoszonych na transport pasażerski w skali obszaru integracji.
- Uzyskania możliwości prowadzenia polityki transportowej w efektywny sposób.

Przy integracji publicznego transportu zbiorowego na szczeblach różnych jednostek samorządu terytorialnego winno się brać pod uwagę:

- integrację horyzontalną (poziomą) – czyli współpraca Starostwa Powiatowego w Gnieźnie z sąsiadującymi powiatami (lub gminami),

- integrację wertykalną (pionową) – czyli koordynację działań jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla; w takim rozwiązaniu możliwe jest powierzenie miastu zadań organizatora PTZ na terenie całego powiatu – realizacja przewozów powiatowo-gminnych; przy takiej integracji trzeba mieć na uwadze obowiązujące zapisy w zakresie refundacji ulg ustawowych z budżetu państwa (patrz rozdział 9.1.2).
- integrację przestrzenną dotyczącą powiązań pomiędzy jednostkami administracji z obszarów sąsiadujących ze sobą w ujęciu geograficznym,
- integrację czasową, dotyczącą spójności dokumentów politycznych powstałych w różnych okresach, dla różnych horyzontów czasowych dotyczących transportu,
- integrację modalną, w której uwzględnia się wszystkie gałęzie i rodzaje środków transportu oraz ich wzajemne powiązanie; w przypadku Powiatu Gnieźnieńskiego szczególne znaczenie ma: koordynacja rozkładów jazdy autobusów PTZ z kolejowym transportem wojewódzkim /regionalnym.

Możliwe obszary integracji powiatowego publicznego transportu zbiorowego mogą obejmować:

- planowanie rozwoju systemu PTZ,
- określanie wielkości przewozów,
- kształtowanie norm jakościowych i ekonomicznych,
- zarządzanie PTZ,
- promocję PTZ,
- podział zadań przewozowych,
- opracowywanie taryf i systemu biletowego,
- organizację węzłów przesiadkowych,
- opracowywanie i koordynowanie rozkładów jazdy,
- kształtowanie cen za usługi PTZ,
- informację o funkcjonowaniu PTZ,
- nadzór i regulacja ruchu pojazdów PTZ.

11.2.1 Integracja taryfowa transportu publicznego

Integracja taryfowo-biletowa jest jednym z kluczowych elementów integracji publicznego transportu zbiorowego. Często zaliczana jest to tzw. minimum integracyjnego [68]. Stąd też w ramach działań zaleca się żeby system taryfowo-biletowy obejmował integrację w pierwszej kolejności przewozów w obrębie Powiatu Gnieźnieńskiego. Oprócz tego zgodnie należy rozważyć tę integrację w obrębie przewozów kolejowych, co ma obecnie miejsce w przypadku usług organizowanych przez UMWW (operatorzy: Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o., Przewozy Regionalne Sp. z o.o.) i miasto Gniezno (operator MPK Gniezno Sp. z o.o.). Przy odpowiednim ustaleniu poziomu kosztu biletu zwiększyłoby liczbę pasażerów powiatowego PTZ. Poziomą integrację taryfową będzie zależny od przyjętego sposobu organizacji PTZ w Powiecie Gnieźnieńskim.

11.2.2 Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Węzły przesiadkowe mają za zadanie dostarczać możliwie szybkich i komfortowych przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu różnych organizatorów i operatorów. Węzły przesiadkowe umożliwiają ponadto integrację transportu indywidualnego i transportu zbiorowego

(publicznego i komercyjnego). Jako elementy integrujące w węzłach transport prywatny i publiczny można wymienić:

- Parkingi typu „parkuj i jedź” (ang. Park and Ride) umożliwiające pozostawienie samochodu prywatnego w bezpośredniej bliskości przystanku,
- Miejsca postojowe typu „pocałuj i jedź” (ang. Kiss & Ride) umożliwiające krótkotrwałą postój samochodu osobowego dla kierowców odwożących pasażerów na pociąg lub autobus,
- Miejsca parkingowe dla rowerów (ang. „Bike & Ride) umożliwiające pozostawienie prywatnego roweru w bezpośredniej bliskości przystanku.

Wezły przesiadkowe należy lokalizować w miejscach o największym natężeniu ruchu. W Powiecie Gnieźnieńskim zaplanowano utworzenie szynowo – drogowego węzła przesiadkowego w Gnieźnie [87]. Jest on istotny z punktu widzenia przewozów ponadpowiatowych (wojewódzkich i międzywojewódzkich). Ponadto zaleca się, aby pewne elementy charakterystyczne dla węzłów przesiadkowych lokalizować przy wszystkich przystankach kolejowych i w stolicach gmin.

Kształtowanie węzłów przesiadkowych będzie zależne od przyjętego sposobu organizacji PTZ w Powiecie Gnieźnieńskim.

11.3 Udogodnienia dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności i fotoreceptywności

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim w zakresie udogodnień dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności powinny być zbieżne z działaniami przewidzianymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim [87].

Mając na uwadze powyższe, w kierunkach rozwoju zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim należy uwzględniać, w ramach dostępnych środków, elementy związane z szerszym dostosowaniem zarówno taboru, jak i infrastruktury,

Oprócz tego kierunki ich zmian winny uwzględniać zapisy Karty Praw Osób Niepełnosprawnych [81], w tym prawo do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, tj.:

- dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej,
- swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu,
- dostępu do informacji.

12. WNIOSKI KOŃCOWE I REKOMENDACJE

12.1 Wnioski i podsumowanie

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie prac zrealizowanych przez konsorcjum naukowo-przemysłowe złożone z: Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie – lidera konsorcjum oraz Politechniki Poznańskiej (Zakładu Systemów Transportowych) – partnera konsorcjum. Efektem prac jest opracowane rozwiązanie transportowe stanowiące zrównoważone podejście do kształtowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Gnieźnieńskiego. Zrównoważone podejście oznacza takie ukształtowanie tego rozwiązania, które z jednej strony gwarantuje jak największej liczbie mieszkańców PG dostęp do publicznych usług transportowych, z drugiej zaś pozwala na ukształtowanie strony podażowej, czyli oferty przewozowej, która wykorzystuje transport autobusowy, jak i kolejowy w najbardziej efektywny sposób.

W wyniku realizacji prac przygotowawczych zauważono szereg symptomów, których eliminację postawiono sobie za cel przy tworzeniu docelowego rozwiązania transportowego. Kierowano się przede wszystkim:

- zgodnością z planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wyższego rzędu [87],
- eliminacją wzajemnego konkurowania przewoźników autobusowych w obsłudze publicznych przewozów pasażerskich, kierując się jednocześnie zasadą maksymalnego wykorzystania ich potencjału przewozowego;
- stworzeniem takiej sieci transportowej, która gwarantuje mieszkańcom gmin Powiatu Gnieźnieńskiego zapewnienie porównywalnej oferty przewozowej bazującej na sieci połączeń autobusowych, które uzupełniają przewozy kolejowe realizowane w ramach transportu wojewódzkiego.
- zaproponowaniem kompleksowej sieci PTZ, których zadaniem jest osiągnięcie elastyczności oferty przewozowej, w rozumieniu zapewnienia warunków sprawnej zamiany publicznych środków transportowych w realizacji celu podróży;
- stworzeniem niezbędnych warunków dla dotychczasowych użytkowników transportu indywidualnego do skorzystania (zamiany) z oferty publicznych przewozów zbiorowych, głównie poprzez zaproponowanie sieci punktów „parkuj i jedź” (P&R), w których kierowcy mogą pozostawić pojazdy i skorzystać z oferty transportu zbiorowego;

Aby opracowane rozwiązanie transportowe mogło spełnić stawiane przed nim zadania konieczne jest wdrożenie szeregu rozwiązań, które stwarzają właściwe warunki do ich osiągnięcia. W kolejnych podrozdziałach przedstawiono zestaw rekomendowanych rozwiązań, dotyczących:

- dostępu do rynku publicznych przewozów zbiorowych na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego,
- integracji publicznego transportu zbiorowego zmierzających do efektywnego wykorzystania potencjału przewoźników, np. poprzez tworzenie związku wertykalnego Powiatu Gnieźnieńskiego z gminą miejską Gniezno,
- informacji pasażerskiej itp.

12.2 Rekomendacje zapewniające warunki do zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim

Wobec ograniczeń finansowych oraz obostrzeń związanych z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym [72] proponuje się żeby zmiany proponowane w docelowym systemie transportu zbiorowego wprowadzane były stopniowo z zachowaniem zapisów niniejszego PTPG.

W celu pełnego zarządzania informacją o funkcjonowaniu systemu powiatowego transportu publicznego, w odniesieniu do autobusowego należy wdrożyć następujący zestaw reguł:

- Regularną ocenę i weryfikację funkcjonowania powiatowego PTZ (raz w roku).
- Współpraca z gminami w zakresie przebiegu linii powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz planowania zrównoważonego rozwoju PTZ na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego. Należy także rozważać partycypację gmin w kosztach w zakresie wydłużania linii powiatowego PTZ w miejscach, gdzie linia odgrywać będzie rolę publicznego transportu gminnego (np. przy dowozach dzieci do szkół).
- Nazewnictwo przystanków autobusowych należy ujednoczyć w skali całego powiatu tak, by było spójne z systemem nazewnictwa przystanków w województwie wielkopolskim i z zaleceniami i wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu MTBiGM [43].
- Przewoźnik zgłaszający (po 31 grudnia 2016 r.) realizację przewozów pasażerskich regularnych w transporcie zbiorowym powinien mieć możliwość skorzystania z oprogramowania, które pozwoli przygotować załącznik do zgłoszenia w sposób ustandaryzowany (w zakresie nazewnictwa przystanków, ich lokalizacji – geokodowania, nazywania linii autobusowej i sposobu określania rozkładu jazdy).
- Współpraca z gminami w zakresie planowania i działań integracyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- Budowa pełnego modelu ruchu dla Powiatu Gnieźnieńskiego zgodnego w pełni z metodyką tworzenia modelu województwa wielkopolskiego (zamodelowanie sieci transportowej, podział na rejony komunikacyjne, wyznaczenie macierzy podróży, określenie podziału modalnego, rozkład ruchu na sieć, kalibracja modelu, budowa scenariuszy prognostycznych).
- Przeprowadzenie badania preferencji i zachowań komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnienia partycypacyjności (identyfikacja kolejnych interesariuszy np. przedsiębiorców, modelowanie preferencji, implementacja modeli preferencji w odpowiednim narzędziu wielokryterialnego wspomaganie decyzji).
- Regularną aktualizację zapisów planu transportowego poprzedzonego przeprowadzeniem badań co 5 lat.

LITERATURA

- [1] Avelar S.: Schematic Maps On Demand: Design, Modeling and Visualization. Swiss Federal Institute of technology, Zurich, Diss. ETH No. 14700, 2002.
- [2] Bieńczak M., Jakubek A., Kiciński M., Kwaśnikowski J., Plany transportowe w Polsce i innych krajach – zawartość i realizacja, *Logistyka* 3/2014, s. 514–521.
- [3] Bieniek A., Bogacka E., Cieślińska H., Kedzior U., Kowalczyk M., Kowałka E., Pięta K., Pilarski M., Siwka L., Żelobowska E.: Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w województwie wielkopolskim, 2015 r. Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań marzec 2016.
- [4] CBM: Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań. Projekt – luty 2015. Poznań 2015.
- [5] Czarnecki K.: Rola gminy w systemie organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego. *Prawo Budżetowe i Samorządu* 1(1)/2013, s. 57-74.
- [6] Dydkowski G.: Integracja transportu miejskiego. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
- [7] Dyr T.: Mocne i słabe strony ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. *Technika Transportu Szynowego* Nr 1-2/2011, s. 17-23.
- [8] European Commission, White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels, 28.3.2011, COM (2011) 144 final.
- [9] Florek M., Glińska E., Kowalewska A.: Wizerunek miasta: Od koncepcji do wdrożenia Wolters Kluwer, Warszawa 2009.
- [10] GARG: Raport o stanie Powiatu Gnieźnieńskiego. <http://www.powiat-gniezno.pl> (dostęp: 04.2016).
- [11] Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, http://www.gdos.gov.pl/Articles/view/2053/System_005 [dostęp: 24.07.2013 r.]
- [12] Generalny Pomiar Ruchu (GPR) na drogach wojewódzkich województwa wielkopolskiego w 2010 roku, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich, Poznań 2010.
- [13] Główny Urząd Statystyczny, baza demografia <http://demografia.stat.gov.pl> (dostęp 2016.03.27)
- [14] Główny Urząd Statystyczny, Pojęcia stosowane w statystyce publicznej <http://stat.gov.pl> (dostęp 21.03.2016).
- [15] Główny Urząd Statystyczny, Słownik pojęć. http://old.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-523.htm
- [16] Główny Urząd Statystyczny, Słownik pojęć. http://old.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-742.htm
- [17] Główny Urząd Statystyczny, Wskaźniki Zrównoważonego Rozwoju <http://wskaznikizrp.stat.gov.pl> (dostęp 2016.04.07).
- [18] Gnieźnieńska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.: Strategia rozwoju turystyki dla Powiatu Gnieźnieńskiego z ujęciem produktów turystycznych na lata 2008-2020 (dokument zaktualizowany w roku 2014). Gniezno, 2014.
- [19] Grzelec K.: Integracja komunikacji miejskiej w aglomeracjach miejskich. *Transport miejski*, nr 5/2003.
- [20] GUS: Dziedzina Baza Wiedzy Atlas Regionów <http://swaid.stat.gov.pl> (dostęp 11.04.2016).
- [21] Kaczmarek T. (red.), Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej, Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań, 2012.

- [22] Kiciński M., Bieńczyk M., Zmuda-Trzebiatowski P.: Ocena zagrożenia wykluczeniem społecznym związanym z transportem w powiatach Wielkopolski. Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej: Pomiar ubóstwa i wykluczenia społecznego w układach regionalnych i lokalnych, Poznań 11-12.06.2015 r. – streszczenia referatów, s. 13.
- [23] Kiciński M., Bieńczyk M.: Tendencje zmian kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa publicznego transportu autobusowego na przykładzie KPA Kombus Sp. z o.o. w Kórniku. Czasopismo Logistyka Nr 3/2014, s. 2870-2877.
- [24] Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu: dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobo-oszczędnego systemu transportu. DOI: 10.2832/34321, Bruksela 2011.
- [25] Komisja Europejska, Komunikat komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Komunikat 2014/ C 92/01. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 92 z 29 marca 2014 r.
- [26] Kondracki J.: Geografia regionalna Polski. PWN, Warszawa 2002.
- [27] Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap I – Metodyka realizacji badań, Poznań, sierpień 2013.
- [28] Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 2 – Badanie mieszkańców województwa, Poznań, grudzień 2013.
- [29] Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 3 – Badania na sieci transportowej, Poznań, styczeń 2014.
- [30] Konsorcjum naukowo-badawcze PP – IliM – IAŁD, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Etap II, Zadanie 4 – Model ruchu, Poznań, kwiecień 2014.
- [31] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz.U. 1997 nr 78 poz. 483.
- [32] Kowlaski K., Kaplar I., Maśkiewicz J., Dobrzyński Ł., Wojdyński R., Metoda przeprowadzania Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015 (załącznik B Wytycznych GPR 2015), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2014.
- [33] Kronenberg J., Bergier T.: Wyzwania Zrównoważonego Rozwoju w Polsce. Fundacja Sendzimira, Kraków 2010.
- [34] Krych A., Słownictwo kompleksowych badań i modelowania potoków ruchu. Materiały konferencyjne II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo-Technicznej Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu Kraków, 18-19 listopada 2010, s. 1-43.
- [35] Madej B., Pruciak K., Madej R.: Publiczny transport miejski. Zasady tworzenia rozkładów jazdy. Akademia Transportu i Przedsiębiorczości Sp z o.o., Warszawa 2015
- [36] Marszałek Sejmu RP: Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dz.U. 2012 poz. 1138
- [37] Minister Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji, Rozporządzenie z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393.
- [38] Minister Infrastruktury, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.z 2011, Nr 117, poz. 684).

- [39] Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi: Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020. http://www.minrol.gov.pl/content/download/50665/278866/version/1/file/PROW2014-2020_wersja_pelna.pdf (dostęp 04.2016).
- [40] Minister Środowiska: Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie wysokości górnych jednostkowych stawek opłat za korzystanie ze środowiska na rok 2016. M.P. 2015 nr 0 poz. 815
- [41] Minister Środowiska: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Dz. U. z 2014 r. poz. 112.
- [42] Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Rozporządzenie z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Dz. U. 2012 r. poz. 1151.
- [43] Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Rozporządzenie z dnia 10 kwietnia 2012 roku, w sprawie rozkładów jazdy. Dz.U. 2012 poz. 451, Warszawa, 2012
- [44] Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju – Departament Dróg i Autostrad, Wytyczne generalnego pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2015 roku, Warszawa 2014.
- [45] Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Warszawa 2013 (dostęp: <http://www.mir.gov.pl>).
- [46] Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Krajowa Polityka Miejska – możliwości rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych. Warszawa 2014 (dostęp: <http://www.mir.gov.pl>).
- [47] Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa 2013, dostęp: <http://www.mir.gov>.
- [48] Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Warszawa 2013 (dostęp: <http://www.mir.gov.pl>).
- [49] Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, Informacja na temat podejmowanych w Polsce działań na rzecz osób starszych – realizacja Madryckiego planu działania na rzecz osób starszych. Warszawa, 2012
- [50] Mućko A., Opach T.: Schematy komunikacji miejskiej – spojrzenie kartografa. Polski Przegląd Kartograficzny, Tom 41, 4/2009, s. 344-362.
- [51] Musiański K., Kiciński M.: Model optymalizacyjny synchronizacji linii tramwajowych. W: Krych A. (red.): Celowość, efektywność i skuteczność projektu transportowego. Logika interwencji. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Poznaniu, Poznań 2015.
- [52] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 stycznia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Dz.U. 2015 nr 0 poz. 113.
- [53] Oziębło A.: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnych przewozów osób za rok 2015. KT.7250.142.2015. Wydział Komunikacji i Transportu, Starostwo Powiatowe w Gnieźnie, Gniezno styczeń 2016.
- [54] Państwowy rejestr granic i powierzchni jednostek podziałów terytorialnych kraju, <http://www.geoport.gov.pl/dane/panstwowy-rejestr-granic> (dostęp 03.04.2016).
- [55] Parlament Europejski i Rada Europy, Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
- [56] Parlament Europejski i Rada Europy, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) Nr 1081/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym.
- [57] Parlament Europejski i Rada: Dyrektywa 2004/18/We Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi. Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

- [58] Parlament Europejski i Rada: Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE. Tekst mający znaczenie dla EOG. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej.
- [59] Powiat Gnieźnieński: Wieloletni Strategiczny Program Operacyjny Powiatu Gnieźnieńskiego na lata 2014-2020. Tekst jednolity: http://www.powiat-gniezno.pl/templates/default/r_files/WSPO-tekst-jednolity-24092015.pdf (dostęp 04.2016)
- [60] Powiatowy Zarząd Dróg: wykaz dróg powiatowych, <http://www.powiat-gniezno.pl/index.php5?m=articles&id=112> (dostęp 29.04.2016)
- [61] Preston L., Schiller P.L., Bruun E.C., Kenworthy J.R., An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation. Earthscan, London – Washington, 2010.
- [62] Pudło L.: Cena wozokilometra cz. 2 – koszty stałe i zmienne, tabor. http://infotram.pl/cena-wozokilometra-cz-2-koszty-stale-i-zmienne-tabor_more_37388.html# (dostęp 04.2016).
- [63] Pułyk M. (red.): Raport o stanie środowiska w Wielkopolsce w roku 2014. Biblioteka Monitoringu Środowiska. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu, Poznań 2015.
- [64] Rada Powiatu Gnieźnieńskiego: Program ochrony środowiska dla Powiatu Gnieźnieńskiego, załącznik do Uchwały nr LV/372/2014 Rady Powiatu Gnieźnieńskiego z dnia 6 listopada 2014 r.
- [65] Roczna ocena jakości powietrza za rok 2014, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu, Poznań 2015.
- [66] Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.
- [67] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Dz. U. z 2014 r. poz. 112.
- [68] Rudnicki A. (red.): Innowacje na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego. Doświadczenia z realizacji projektu Unii Europejskiej CIVITAS-CARAVEL. Politechnika Krakowska, Kraków 2010.
- [69] Rudnicki A.: Jakość w komunikacji miejskiej. Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie, Seria Monografie Nr 5 (zeszyt 71), Kraków 1999.
- [70] Sejm RP, Ustawa z dnia 10 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Dz.U. 1997 r. Nr 98 poz. 602 z późn. zm.
- [71] Sejm RP, Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r., poz. 915).
- [72] Sejm RP, Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440).
- [73] Sejm RP, Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 1992 Nr 54 poz. 254 z późn.zm).
- [74] Sejm RP, Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Dz.U. 2003 r. Nr 86 poz. 789.
- [75] Sejm RP, Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dz. U. 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.
- [76] Sejm RP, Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym. Tekst jednolity: Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 września 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie powiatowym. Dz. U. 2015 r. Nr 0 poz. 1445.
- [77] Sejm RP, Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Tekst jednolity: Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie województwa. Dz. U. 2015 r. Nr 0 poz. 1392.
- [78] Sejm RP, Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dz.U. 2001 r. Nr 125 poz. 1371.

- [79] Sejm RP, Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Tekst jednolity: Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 17 września 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie gminnym. Dz. U. 2015 r. Nr 0 poz. 1515.
- [80] Sejm RP.: Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627.
- [81] Sejm RP: Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. - Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. M.P. 1997 nr 50 poz. 475.
- [82] Sejm RP: Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie gospodarczej. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 kwietnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Dz.U. 2015 poz. 584.
- [83] Sejm RP: Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 17 lutego 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Kodeks cywilny. Dz.U. 2016 poz. 380.
- [84] Sejm RP: Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o finansach publicznych. Dz.U. 2013 poz. 885.
- [85] Sejm RP: Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 listopada 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo zamówień publicznych. Dz.U. 2015 poz. 2164.
- [86] Sejm RP: Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 4 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o systemie oświaty. Dz.U. 2015 poz. 2156.
- [87] Sejmik Województwa Wielkopolskiego, Uchwała nr XI/307/15 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 października 2015 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. 2015.6238 ogłoszony 03.11.2015).
- [88] Starostwo Powiatowe w Gnieźnie: Dla biznesu. http://www.powiat-gniezno.pl/templates/default/r_files/TPP_miejsce_godne_inwestycji.pdf (dostęp 13.04.2016 r.).
- [89] Starostwo powiatowe w Gnieźnie: Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowym, Gniezno 2015.
- [90] Synteza wyników GPR 2015, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2016.
- [91] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Klucz do planowania transportu publicznego w aglomeracji „30/6”. Studia nad rozwojem Dolnego Śląska nr 3/55/2014.
- [92] Urząd Statystyczny w Poznaniu: Bank danych regionalnych, <https://bdl.stat.gov.pl> (dostęp 04.2016).
- [93] Urząd Statystyczny w Poznaniu: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015. http://poznan.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_wielkopolskie/portrety_powiatow/powiat_gnieznienski.pdf (dostęp 17.04.2016).
- [94] Urząd Statystyczny w Poznaniu: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015. http://poznan.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_wielkopolskie/portret_województwa/województwo_wielkopolskie.pdf (dostęp 17.04.2016).
- [95] Urząd Statystyczny w Poznaniu: Informacje o powiatach, województwo wielkopolskie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 – Powiat Gnieźnieński, <http://poznan.stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty-865/informacje-o-powiatach---dane-powiatowe-866/> (dostęp 03.04.2016).
- [96] Urząd Statystyczny w Poznaniu: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 – Powiat Gnieźnieński, http://poznan.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_wielkopolskie/portrety_powiatow/powiat_gnieznienski.pdf (dostęp 03.04.2016).

-
- [97] Wesołowski J.: Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego. Instytut Spraw Obywatelskich. Łódź 2008.
- [98] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Polityka rozwoju transportu, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2013.
- [99] Wydział Monitoringu Środowiska, Wydział Inspekcji WIOŚ w Poznaniu: Informacja o stanie środowiska i działalności kontrolnej Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w powiecie gnieźnieńskim w roku 2012. WIOŚ w Poznaniu, Poznań czerwiec 2013.
- [100] Wydział Monitoringu Środowiska, Wydział Inspekcji WIOŚ w Poznaniu: Informacja o stanie środowiska i działalności kontrolnej Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w powiecie gnieźnieńskim w roku 2013. WIOŚ w Poznaniu Poznań, grudzień 2014.
- [101] Wydział Monitoringu Środowiska, Wydział Inspekcji WIOŚ w Poznaniu: Informacja o stanie środowiska i działalności kontrolnej Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w powiecie gnieźnieńskim w roku 2014. WIOŚ w Poznaniu, Poznań 2015.
- [102] Wyszomirski O. (red.), Transport miejski. Ekonomia i organizacja, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2010.
- [103] Zarząd Województwa Wielkopolskiego: Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020. Poznań, kwiecień 2015.
https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/4554/uszczegolowienie_wrpo_2014_2020.pdf (dostęp 04.2016).

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 2.1 Położenie Powiatu Gnieźnieńskiego źródło: opracowanie własne na podstawie [54]	15
Rys. 2.2 Położenie gmin wchodzących w skład Powiatu Gnieźnieńskiego źródło: opracowanie własne	18
Rys. 2.3 Powierzchnia gmin tworzących Powiat Gnieźnieński w [km ²] oraz w [%](stan na 31.12.2014 r.) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [95]	19
Rys. 2.4 Liczba mieszkańców gmin tworzących Powiat Gnieźnieński w [tys. os.] (stan na 31.12.2014 r.) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [95]	19
Rys. 2.5 Gęstość zaludnienia gmin tworzących Powiat Gnieźnieński w [os/km ²] (stan na 31.12.2014 r.) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [95]	20
Rys. 2.6 Liczba mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	21
Rys. 2.7 Wielkość zmian liczby mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2003-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	22
Rys. 2.8 Liczba mieszkańców Gniezna (GM) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	22
Rys. 2.9 Liczba mieszkańców gminy Gniezno (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]	23
Rys. 2.10 Liczba mieszkańców gminy Kiszkowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]	23
Rys. 2.11 Liczba mieszkańców gminy Łubowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]	23
Rys. 2.12 Liczba mieszkańców gminy Mieleszyn (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]	24
Rys. 2.13 Liczba mieszkańców gminy Niechanowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	24
Rys. 2.14 Liczba mieszkańców gminy Czarniejewo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	24
Rys. 2.15 Liczba mieszkańców gminy Kłecko (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]	25
Rys. 2.16 Liczba mieszkańców gminy Trzemeszno (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	25
Rys. 2.17 Liczba mieszkańców gminy Witkowo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	25
Rys. 2.18 Liczba mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 z podziałem na osoby zamieszkujące miasto i wieś (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13]	27
Rys. 2.19 Procentowa struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	30

Rys. 2.20 Piramida wieku mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego w 2014 roku (stan na 31. grudnia) źródło: www.polskawliczbach.pl na podstawie danych GUS [13].....	30
Rys. 2.21 Struktura wiekowa mieszkańców Gniezna (GM) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	31
Rys. 2.22 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Gniezno (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	31
Rys. 2.23 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Kiszkowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	32
Rys. 2.24 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Łubowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	32
Rys. 2.25 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Mieleszyn (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	33
Rys. 2.26 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Niechanowo (GW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	33
Rys. 2.27 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Czarniejewo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	33
Rys. 2.28 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Kłecko (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	34
Rys. 2.29 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Trzemeszno (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	34
Rys. 2.30 Struktura wiekowa mieszkańców gminy Witkowo (GMW) w latach 2002-2014 (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	34
Rys. 2.31 Średnie zmiany procentowe udziału danej grupy wiekowej w liczbie mieszkańców gmin Powiatu Gnieźnieńskiego – porównanie roku 2002 i 2014 (stan na 31. grudnia) Opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	35
Rys. 2.32 Porównanie średniego wieku mieszkańca w Powiecie Gnieźnieńskim oraz województwie wielkopolskim w 2002 i 2014 roku (stan na 31. grudnia) źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS [13].....	36
Rys. 2.33 Liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 tys. ludności według powiatów w województwie wielkopolskim (na żółto zaznaczono Powiat Gnieźnieński) – stan na 31.12.2015 źródło: [3].....	37
Rys. 2.34 Liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 tys. ludności według powiatów w województwie wielkopolskim (na żółto zaznaczono gminy Powiatu Gnieźnieńskiego)- stan na 31.12.2015 źródło: [3].....	38
Rys. 2.35 Zestawienie porównawcze liczby podmiotów gospodarki narodowej w poszczególnych gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w roku 2014 i 2015 (stan na 31.12.) źródło: opracowanie własne na podstawie danych US w Poznaniu [3].....	40
Rys. 2.36 Zestawienie współczynników skolaryzacji (szkoły podstawowe i gimnazja) Wielkopolski z Powiatem Gnieźnieńskim oraz poszczególnymi gminami PG (stan na 31 grudnia 2014 roku) źródło: opracowanie własne na podstawie danych US w Poznaniu [92].....	42
Rys. 2.37 Poziom kosztów dowozu dzieci do szkół (pozycja 80113 wydatków gminy): (*) - wg planu na 2015 r., (**) - wg ostatniej zmiany z 2015 r., (***) sprawozdanie I półrocze 2015 r.	

źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz sprawozdań z wykonania budżetów za 2015, planów wydatków na 2015 r.	48
Rys. 2.38 Koszt dowozu dzieci do szkół w przeliczeniu na 1 mieszkańca gminy PG źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z gmin oraz sprawozdań z wykonania budżetów za 2015, planów wydatków na 2015 r. oraz danych GUS.....	48
Rys. 2.39 Zarejestrowana liczba osób bezrobotnych w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2011-2016 w [os.] (lata 2011-2015 stan na 31. grudnia; rok 2016 – stan na 31. marca) źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego w Gnieźnie.....	49
Rys. 2.40 Zmiana liczby zarejestrowanych osób bezrobotnych – porównanie rok do roku w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2011-2015 w [%] Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie.....	49
Rys. 2.41 Stopa bezrobocia rejestrowanego w latach 2010-2014 roku w Powiecie Gnieźnieńskim źródło: Dziedzinowa Baza Wiedzy Atlas Regionów – GUS [20]	50
Rys. 2.42 Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2014 roku Powiatu Gnieźnieńskiego na tle innych powiatów w Polsce (czerwoną elipsą zaznaczono Powiat Gnieźnieński) źródło: Dziedzinowa Baza Wiedzy Atlas Regionów – GUS [20].....	50
Rys. 2.43 Infrastruktura drogowa w Powiecie Gnieźnieńskim, źródło: opracowanie własne na podstawie [60]	52
Rys. 2.44 Infrastruktura kolejowa na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego, źródło: opracowanie własne	55
Rys. 3.1 Przebieg linii PTZ, których zezwolenie wydał Starosta Gnieźnieński (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku) źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Gnieźnie.....	63
Rys. 3.2 Przewozy kolejowe realizowane na obszarze Powiatu Gnieźnieńskiego źródło: opracowanie własne.....	66
Rys. 4.1 Struktura wiekowa pojazdów osobowych w Powiecie Gnieźnieńskim w grudniu 2015 roku źródło: opracowanie własne na podstawie danych CEPiK (04.2016).....	71
Rys. 5.1 Więźba ruchu Powiatu Gnieźnieńskiego, źródło: opracowanie własne.....	76
Rys. 5.2 Obiekty generujące potrzeby transportowe, źródło: opracowanie własne	77
Rys. 7.1 Przebieg linii PTZ w wariantach minimalnym i rozszerzonym, źródło: opracowanie własne	83
Rys. 7.2 Dostępność komunikacyjna Powiatu Gnieźnieńskiego, źródło: opracowanie własne	84
Rys. 8.1 Etapy konstrukcji rozkładu jazdy źródło: [102].....	93

SPIS TABEL

Tab. 2.1 Zestawienie porównawcze powiatów Wielkopolski oraz miast na prawach powiatu pod względem ludności, powierzchni oraz gęstości zaludnienia (stan na dzień 31.12.2014 roku)	16
Tab. 2.2 Migracje na pobyt stały w Powiecie Gnieźnieńskim w 2014 roku w [os.](stan na 31. grudnia)	27
Tab. 2.3 Migracje na pobyt stały gminne w ruchu wewnętrznym i zagranicznym w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2005-2014 w [os.](stan na 31. grudnia)	28
Tab. 2.4 Saldo migracji na pobyt stały wg kierunku: miasto - wieś w gminach Powiatu Gnieźnieńskiego w latach 2002-2014 w [os.](stan na 31. grudnia)	29
Tab. 2.5 Podmioty gospodarki narodowej wg przewidywanej liczby pracujących dla Powiatu Gnieźnieńskiego i jego gmin (stan na 31.12.2015 r.)	39
Tab. 2.6 Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą według sekcji polskiej klasyfikacji działalności (PKD) w poszczególnych gminach PG oraz w Powiecie Gnieźnieńskim	41
Tab. 2.7 Wykaz przedszkoli i szkół oraz uczelni wyższych funkcjonujących w poszczególnych gminach Powiatu Gnieźnieńskiego	42
Tab. 2.8 Długość dróg gminnych i powiatowych na 100 km ² w Powiecie Gnieźnieńskim i województwie wielkopolskim w latach 2005 – 2014 (stan na 31.12.)	53
Tab. 2.9 Długość dróg gminnych i powiatowych na 10 tys. os. w Powiecie Gnieźnieńskim i województwie wielkopolskim w latach 2005 – 2014 (stan na 31.12.)	53
Tab. 2.10 Wykaz przystanków i dworców kolejowych w Powiecie Gnieźnieńskim	54
Tab. 3.1 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)	56
Tab. 3.2 Wykaz linii autobusowego publicznego transportu zbiorowego, realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)	57
Tab. 3.3 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w transporcie drogowym udzielonych przez Starostę Gnieźnieńskiego (stan na dzień 8. kwietnia 2016 roku)	64
Tab. 3.4 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie wojewódzkich regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego (stan na 04. 2016 roku)	64
Tab. 3.5 Wykaz przedsiębiorstw posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie międzywojewódzkich regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielonych przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego (stan na 04. 2016 roku)	64
Tab. 3.6 Średnia liczba osób wsiadających i wysiadających z pociągów KW i PR na poszczególnych stacjach zlokalizowanych w Powiecie Gnieźnieńskim (pomiar z 03.2016 – KW, z 01.2016 – PR)	65
Tab. 4.1 Pokrycie terenu miasta Gniezno	67
Tab. 4.2 Pokrycie terenu gminy Trzemeszno	67

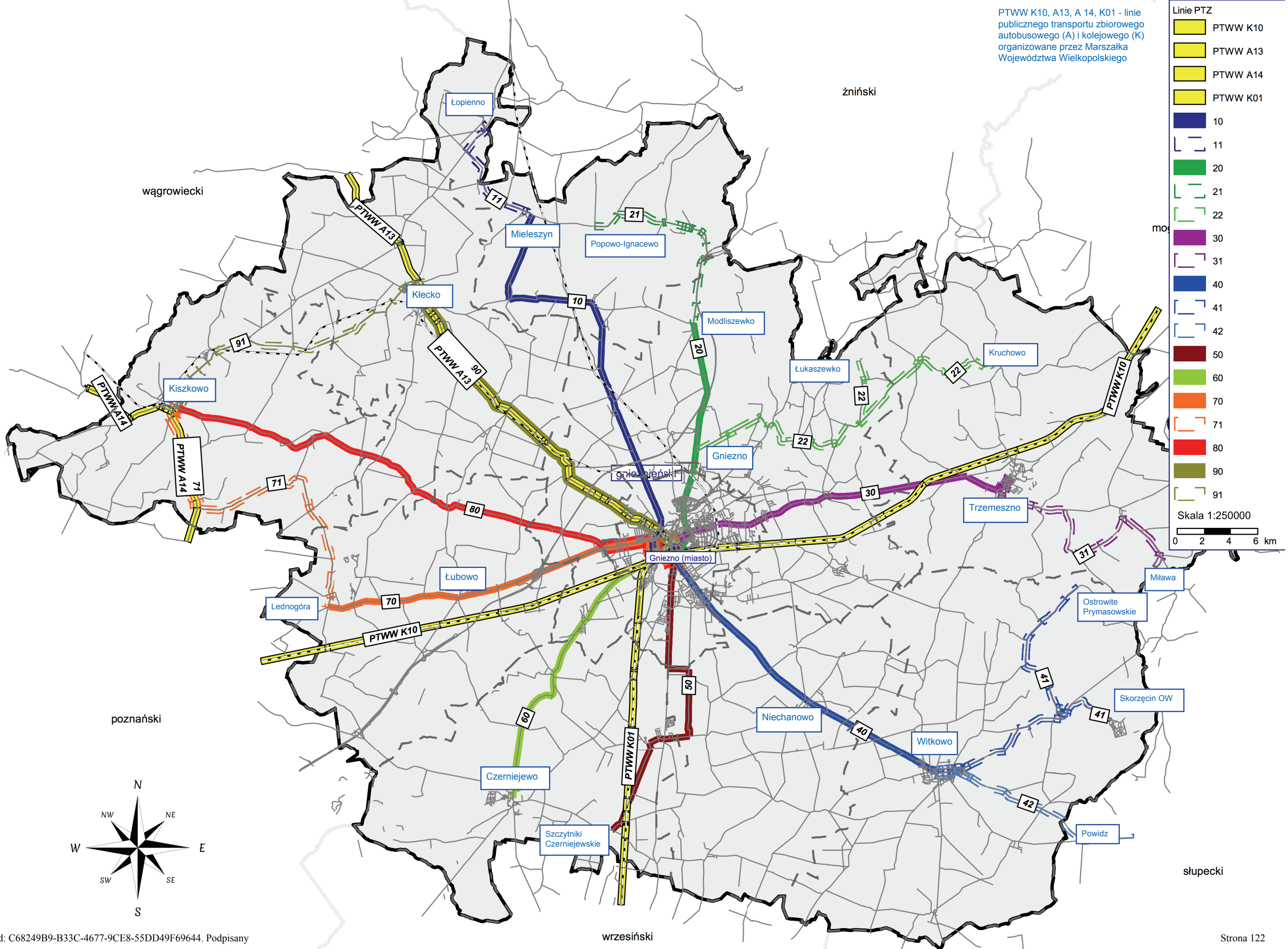
Tab. 4.3 Pokrycie terenu gminy Witkowo.....	68
Tab. 4.4 Pokrycie terenu gminy Gniezno (GW)	68
Tab. 4.5 Pokrycie terenu gminy Kłecko	68
Tab. 4.6 Pokrycie terenu gminy Czarniejewo	69
Tab. 4.7 Pokrycie terenu gminy Niechanowo	69
Tab. 4.8 Pokrycie terenu gminy Łubowo	69
Tab. 4.9 Pokrycie terenu gminy Kiszkowo	70
Tab. 4.10 Pokrycie terenu gminy Mieleszyn	70
Tab. 4.11 Liczba zarejestrowanych samochodów w Powiecie Gnieźnieńskim na 1000 mieszkańców w latach 2012-2014.....	71
Tab. 4.12 Średnio-dobowo-roczne (SDR) natężenie ruchu w Powiecie Gnieźnieńskim na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.	72
Tab. 5.1 Proporcjonalny udział podróży w relacjach w obrębie Powiatu Gnieźnieńskiego w [%]	75
Tab. 9.1 Formy finansowania publicznego transportu zbiorowego	95
Tab. 10.1 Zakres informacji na przystankach PTZ	100

WYKAZ ELEMENTÓW GRAFICZNYCH PTPG

Układ dróg publicznych oraz kolejowych w Powiecie Gnieźnieński

Układ linii powiatowego publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim

PTWW K10, A13, A14, K01 - linie publicznego transportu zbiorowego autobusowego (A) i kolejowego (K) organizowane przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego



Linie PTZ

- PTWW K10
- PTWW A13
- PTWW A14
- PTWW K01

mo

- 10
- 11
- 20
- 21
- 22
- 30
- 31
- 40
- 41
- 42
- 50
- 60
- 70
- 71
- 80
- 90
- 91

Skala 1:250000

0 2 4 6 km

UZASADNIENIE
DO UCHWAŁY NR XXVI/169/2016
RADY POWIATU GNIEŹNIEŃSKIEGO
z dnia 27 czerwca 2016 r.

W myśl art. 9 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2015r., poz. 1440 ze zm.) powiat liczący powyżej 80 000 mieszkańców opracowuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwany dalej planem transportowym.

Plan transportowy jest sporządzany w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem ptz na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich wykonywanych w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczających poza granice jednego powiatu jest powiat. Zadania organizatora określone w ustawie wykonuje Starosta.

Głównym zadaniem Starosty w zakresie planowania rozwoju transportu jest opracowanie planu transportowego .

Art. 13 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, iż organem właściwym do uchwalenia planu transportowego jest Rada Powiatu.

Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gnieźnieńskiego został opracowany przez Konsorcjum, w którego skład wchodziły Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie oraz Politechnika Poznańska.

Zgodnie z art. 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym projekt planu transportowego został poddany konsultacjom społecznym poprzez zamieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Gnieźnie, wywieszenie na tablicy ogłoszeń Starostwa Powiatowego w Gnieźnie oraz ogłoszenie w miejscowej prasie.

Plan transportowy zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest aktem prawa miejscowego.

Mając na uwadze powyższe, podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.